

Nota aan de heer Daniel Ketels
Inspecteur-generaal van Financiën

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
vragen naar/e-mail			1
Ivo van Hauten		telefoonnummer	datum
ivo.vanhauten@agentschapondernemen.be		0492918786	

Betreft: overeenkomst inzake financiering watergebonden ontwikkeling (zone C) tussen nv De Scheepvaart en het Vlaams Gewest

1. Inleiding

Decretaal beschikt De Scheepvaart over een voorkooprecht op een groot deel van de Ford-site in Genk, vanwege de ligging direct aan het Albertkanaal. Om de overgang van de gronden van Ford aan het Vlaams Gewest niet te hypothekeren werd in december 2014 een intentieovereenkomst opgesteld tussen De Scheepvaart en het Vlaams Gewest, waarbij de eerste partij afstand doet van haar voorkooprecht, en afspraken worden gemaakt voor het gezamenlijk uitwerken van een watergebonden ontwikkeling voor een deel van het terrein door De Scheepvaart.

Met de opmaak van het masterplan Ford Genk werd deze visie verder uitgewerkt, en werd het terrein in drie zones opgedeeld, te weten:

1. Zone A: openbaar domein en gemeenschappelijke functies
2. Zone B: niet-watergebonden bedrijfsactiviteiten
3. Zone C: watergebonden bedrijfsactiviteiten

Om effectieve ontwikkeling door De Scheepvaart mogelijk te maken dient een deel van het terrein overgedragen te worden vanuit het Vlaams Gewest/Hermestfonds. Bovendien dienen afspraken vastgelegd te worden omtrent de financiële principes die gehanteerd zullen worden bij de herontwikkeling van dit deel van het terrein door De Scheepvaart gezien (i) de gronden dermate bezwaard zijn waardoor een rendabele ontwikkeling in beginsel niet mogelijk is en (ii) de investeringen die noodzakelijk zijn op het terrein (m.n. aanleg infrastructuur en saneringen



binnen het openbaar domein) waaromtrent het principe werd vastgelegd dat de lasten hiervoor in de hoogst mogelijke mate verdeeld worden over de uitgifbare delen van het terrein als geheel.

In deze nota wordt eerst ingegaan op de grote principes en financieringsmethodiek die ten grondslag liggen aan de overeenkomst. Vervolgens wordt toelichting gegeven bij een aantal specifieke passages die hier verder invulling aan geven.

2. Overdracht gronden

Het Ford-terrein als geheel (ca. 133 ha) werd vanuit Ford overgedragen aan het Vlaams Gewest. De Vlaamse Regering besliste inmiddels tot een overdracht van de gronden aan het Hermesfonds (cf. advies van de heer Inspecteur-generaal van Financiën d.d. 3 november 2015).

Deze overdracht van de gronden aan het Hermesfonds is inmiddels geïnitieerd. In een volgende fase zal een deel van de gronden (zone C, ca. 50 ha.) vanuit het Hermesfonds overgedragen worden aan de Scheepvaart voor de prijs van € 1.

Het is mogelijk dat aanvullend ook de gronden van zone A (toekomstig openbaar domein) aan De Scheepvaart zullen worden overgedragen als De Scheepvaart als bouwheer zal optreden voor de aanleg van de gemeenschappelijke infrastructuur en de saneringswerken. In dat geval zal een bijkomende overeenkomst opgemaakt worden over deze grondoverdracht. Deze bijkomende overeenkomst heeft geen implicaties op de voorliggende overeenkomst gezien met de herontwikkelingskosten van het gemeenschappelijk openbaar domein al in deze overeenkomst wordt rekening gehouden. Die herontwikkelingskosten zijn namelijk versleuteld tussen de ontwikkelaar van zone C en zone B ongeacht wie het bouwheerschap op zich neemt.

3. Kostenraming

Om de gronden in zone C te kunnen exploiteren, dienen door de Scheepvaart een aantal kosten gemaakt of gedragen te worden. Deze kunnen globaal ingedeeld worden in 5 loten:

- i. Sloop: dit betreft enerzijds de volledige kosten van de sloop van de productiehallen in de C-zone zelf, en anderzijds een deel (a rato van het uitgifbaar grondaandeel van De Scheepvaart) van de sloopkosten van de opstallen in zone A (gemeenschappelijk openbaar domein).
- ii. Saneringen: dit betreft de kosten voor het geheel van de saneringen in de zones A, B en C a rato van het uitgifbaar grondaandeel De Scheepvaart.
- iii. Infrastructuur: dit betreft de kosten voor de aan te leggen infrastructuur in zone A (gemeenschappelijk openbaar domein) ten belope van het uitgifbaar grondaandeel van De Scheepvaart.
- iv. Grondverzet: dit betreft het egaliseren van het hoogteverschil tussen het Albertkanaal en de toekomstige middenstraat. De werken staan volledig ten dienste van zone C.

- v. Kade aanleg: dit betreft de aanleg van een kade om watergebonden activiteiten mogelijk te maken. De werken staan volledig ten dienste van zone C.

Concreet zou dit volgende kosten voor NV De Scheepvaart impliceren:

Lot	Kosten DS zone C	Kosten DS zone A (53% totaal)	Totaal
Sloop	6.265.745	285.127	6.550.872
Saneringen		6.237.260	6.237.260
Infrastructuur		14.436.794	14.436.794
Grondverzet	2.957.500		2.957.500
Kade*	7.920.000		7.920.500
	17.143.245	20.959.181	38.102.426

* na aftrek voorzien 20% bijdrage bedrijven

*opmerking: de bedragen in de tabel verschillen licht van bedragen opgenomen in de overeenkomst omwille van gewijzigde ramingen

Bovenstaande bedragen zijn berekend op basis van de huidige ramingen voor de verschillende loten.

4. Financieringsmechanisme

Het onderliggend principe voor de financiering van de zone C is dat een investering per m² van De Scheepvaart gevraagd kan worden die niet hoger uitvalt dan de gangbare marktprijs per m² voor uitgeruste industriegrond in de regio. Deze bedraagt momenteel 30 euro per m².

Normaal gezien dienen individuele bedrijven 15% van hun kavel te reserveren voor groenvoorziening en waterbuffering, tevens is 2,5% van de kavel benodigd voor parking. In het exploitatiemodel voor de Ford-site zullen deze voorzieningen omwille van schaalvoordelen in de zone A worden aangelegd voor alle bedrijfskavels, waarna er enkel een beperkte jaarlijkse vergoeding voor onderhoud wordt gevraagd.

Hierdoor zijn de gronden in zone C 100% uitgeefbaar, wat zich vertaald in een hogere uitgifteprijs (virtueel wordt er 17,5% meer grond uitgegeven wanneer een vergelijking gemaakt wordt met andere bedrijventerreinen). Het is dus aannemelijk een investering van De Scheepvaart te verwachten van 500.000 (m²) * 1,175 (uitgeefbare grond vermeerderd met 17,5%) * 30 (grondprijs in euro) = € 17.625.000, eventueel te corrigeren n.a.v. de opmeting van het uitgeefbaar grondaandeel.

Het overige deel van de kosten zal gedragen worden door het Hermesfonds. De kosten die het Hermesfonds zal dragen zijn in het bijzonder afhankelijk van:

1. Externe subsidies: met name sloopsubsidies à 90% te verkrijgen van ruimte Vlaanderen;
2. Het hoger of lager uitvallen van de reële investeringen.
Zo zou op basis van de huidige ramingen vanuit het Hermesfonds 53,74% van de totale investering gesubsidieerd zou worden indien geen sloopsubsidies verkregen worden en 45.28% wanneer wel sloopsubsidies verkregen worden.

Opdat de investering van De Scheepvaart van € 30 per m² te allen tijde gerespecteerd blijft en om te kunnen rekening houden met het hoger of lager uitvallen van de reële kosten of het verkrijgen van andere subsidies, kan het engagement vanuit het Hermesfonds op vandaag dus nog niet accuraat bepaald worden. Er is op vandaag ook nog geen subsidiedossier.

Om aan het engagement vanuit het Hermesfonds te kunnen voldoen, stelt het agentschap voor om allereerst de reguliere subsidie aan te wenden. De reguliere subsidie is mogelijk voor de loten infrastructuur, grondverzet en de kades. Omdat op basis van de overeenkomst met de Scheepvaart bij de bepaling van het subsidiepercentage rekening wordt gehouden met de reële kosten voor de vijf loten (de totale investering), wordt een deel van de kosten op de loten 'sloop' en 'saneringen' gecompenseerd via een verhoogd percentage op de drie betreffende loten.

Het subsidiepercentage kan op vandaag dus nog niet bepaald worden, maar de huidige subsidieregeling voorziet dat als een basissubsidie van 50% onvoldoende is om een rendabele ontwikkeling toe te laten, een verhoogde subsidie door de minister kan toegekend worden. Volstaat die verhoogde subsidie niet, dan zou een transfer naar De Scheepvaart een oplossing kunnen bieden.

5. Aandachtspunten per artikel

Voorgaande ligt aan de basis van de overeenkomst in bijlage. Onder deze paragraaf worden een aantal specifieke passages die hier verder invulling aan geven verder toegelicht, zonder de overeenkomst in zijn geheel te overlopen.

Artikel 2: Staat van de gronden

Met betrekking tot de ELIA-hoogspanningslijn op het terrein staat het Vlaams Gewest in voor het verwijderen dan wel aanpassen van de lijn zodat deze de watergebonden ontwikkeling van de gronden niet hypothekeert.

De ELIA-hoogspanningslijn vormt een belemmering voor het uitvoeren van watergebonden activiteiten op de site. Het Agentschap Innoveren en Ondernemen onderhandelde met ELIA en Electrabel een akkoord met betrekking tot de toekomst van de lijn, waarbij verschillende scenario's mogelijk zijn. Om de mogelijkheden met betrekking tot het toekomstperspectief van de lijn zo lang mogelijk open te laten werd er nog geen definitieve keuze gemaakt. De middelen voor

het meest negatieve scenario (afbraak) werden echter geraamd en begroot, waardoor het commitment ten opzichte van De Scheepvaart gezekerd is.

Artikel 6: Voorfinanciering

Het Hermesfonds voorziet een voorfinanciering met betrekking tot de kosten gerelateerd aan het lot saneringen.

Omwille van het feit dat de herontwikkeling van de zone C in een aantal begrotingsjaren een grote impact zal hebben op de begroting van De Scheepvaart en ten einde deze impact meer te spreiden werd een voorfinanciering met betrekking tot het lot 'saneringen' voorzien. Dit zal vorm gegeven worden als een lening vanuit het Hermesfonds.

Artikel 8: Subsidiëring

Indien deze subsidie te beperkt uitvalt om het verschil tussen het reële investeringsbedrag en de overeengekomen investeringen te dekken, wordt een bijkomende transfer vanuit het Hermesfonds voorzien.

Op basis van de huidige ramingen en wanneer geen sloopsubsidies verkregen zouden worden, zou het subsidiepercentage vanuit het Hermesfonds (enkel toepasbaar op de drie loten voor infrastructuur, maar rekening houdend met de 5 loten samen) ruim meer dan 60% moeten bedragen om de vooropgestelde investering per m² van € 30 te respecteren. Gezien voor wegenis en riolering op basis van de huidige subsidieregeling 60% het maximum is, betekent dit dat voor de overige subsidiabele kosten (grondverzet enz.) een extra hoog subsidiepercentage zou moeten voorzien worden (met maximum van 85%).

Als toepassing van de subsidieregeling, in het bijzonder de toekenning van een verhoogd subsidiepercentage op de subsidiabele werken, geen oplossing neigt te bieden om de financiering van de herontwikkeling sluitend te maken, zal een transfer van middelen vanuit het Hermesfonds naar De Scheepvaart overwogen moeten worden. Dit zal dan voorgelegd worden aan de Vlaamse Regering.

Wanneer 80 % van de kosten gerelateerd aan het totaal geraamde investeringsbedrag van De Scheepvaart zijn gemaakt zal een actualisatie gemaakt worden van de reële gemaakte kosten op basis waarvan het gehanteerde subsidiepercentage aangepast zal worden

en

Op basis van het subsidiebesluit (versie xxx) van het Agentschap Innoveren en Ondernemen zal een geïndexeerde eindafrekening plaatsvinden van de subsidie, 5 jaar na definitieve oplevering van de werken gerelateerd aan alle 5 de loten, maar ten laatste in 2025. Indien de eindafrekening

plaatsvindt voor de definitieve oplevering van de werken zal voor die (delen van) loten die nog niet gerealiseerd zijn met een prognose gewerkt worden.

Eerder werd gesproken over het hanteren van een flexibel subsidiepercentage in functie van de verkregen externe subsidies door de Scheepvaart en de reële bedragen waarvoor de werken worden uitgevoerd. Om dit in te passen binnen de kaders van het subsidiebesluit zijn drie momenten voorzien waarop het subsidiepercentage zal worden bepaald / aangepast:

1. Bij indiening van het concrete subsidiedossier door NV De Scheepvaart op basis van de op dat moment beschikbare ramingen;
2. Een actualisatie wanneer 80% van de geraamde kosten gemaakt zijn. Op dat moment is er voldoende duidelijkheid om het subsidiepercentage op een reële wijze aan te passen. De 20% nog uit te betalen subsidie compenseert in dat geval voor het verschil tussen de raming bij indiening van het subsidiedossier en de actuele raming op dat moment.
3. Een eindafrekening 5 jaar na definitieve oplevering (uiterlijk 2025). Op dat moment zal er een goed zicht zijn op de finale kosten van het project. De kans is reëel dat voor bepaalde loten de werken nog niet definitief zullen zijn opgeleverd. Dit is met name het geval voor de kade aanleg (dit gebeurt gefaseerd wanneer er een effectieve eindgebruiker is voor dat (deel van) het terrein) en de sanering van de vervuilingspuimen (vaak technieken die 10 tot 20 jaar moeten worden toegepast). De kosten die hieraan verbonden zijn voor de komende jaren zijn echter zeer goed te ramen. 2025 lijkt zodoende een valabele datum om een eindafrekening op te maken, eveneens met het oog op het dossiermanagement en het niet hypothekeren van de budgetten van het Hermesfonds tot in de verre toekomst.

6. Financiële implicaties

De voorliggende overeenkomst kent in de huidige fase nog geen financiële implicaties. Deze zullen echter wel ontstaan op basis van het subsidiedossier dat zal worden ingediend naar aanleiding van de betreffende overeenkomst.

In de toekomst dient dan ook rekening gehouden te worden met een totale subsidie van € 14.581.641 (indien sloopsubsidies worden verkregen) of € 20.477.426 (wanneer geen sloopsubsidies worden verkregen), en daarnaast een voorfinanciering van € 6.237.260, terug te betalen binnen een periode van 10 jaar vanaf 2020

7. Conclusie en voorstel


Het Agentschap Innoveren & Ondernemen vraagt toestemming om de betreffende overeenkomst ter ondertekening voor te leggen aan de minister bevoegd voor de Economie, met specifieke in achtname van de voorgestelde financieringsmethode en de toekomstige uitwerking van een subsidiedossier door de Scheepvaart volgens de gestelde principes.

Bernard De Potter,
administrateur-generaal

12 SEP. 2016

Akkoord/~~niet-akkoord~~ *gelet op de mail v. 9.09.2016 en watery-
gende aangepaste nota.*

Daniël Ketels,
Inspecteur-generaal van Financiën


Daniël Ketels
Inspecteur-generaal
van Financiën

Bijlagen:

- Herontwikkeling Ford-site Genk - Overeenkomst inzake financiering watergebonden ontwikkeling (zone C) tussen nv De Scheepvaart en het Vlaams Gewest