



VOORSTEL AAN DE RAAD VAN DE GEMEENTE ROERMOND

Onderwerp: Borgstelling en financiële bijdrage voor het Maatwerkplan Willem-Alexanderhaven ter borging van het project en de Europese subsidie.

Zaaknummer: 44897-2018

Datum: 18 november 2025

Inleiding

Port of Roermond Coöperatief U.A¹, het Waterschap Limburg, de Provincie Limburg en de gemeente Roermond hebben zich de afgelopen jaren ingespannen om te komen tot een haalbaar plan waarbij alle bedrijven in de Willem-Alexanderhaven tegen hoogwater worden beschermd. De keringen die voor hoogwaterbescherming worden aangelegd vervullen ook een logistieke functie. Het plan waarin beide aspecten samenkomen wordt het Maatwerkplan genoemd. Dit Maatwerkplan draagt bij aan de ambities van de gemeente op het gebied van hoogwaterbescherming, duurzame mobiliteit en economische groei, zoals vastgelegd in het coalitieakkoord. Het college is gedurende het gehele traject meerdere malen betrokken geweest bij de besluitvorming, onder andere via de vaststelling van de intentieovereenkomst (2021) en de samenwerkingsovereenkomsten (2022 en 2024). Daarnaast is de voortgang van het project regelmatig gerapporteerd in de diverse tussenrapportages.

Voor de uitvoering van het Maatwerkplan is een Europese subsidie toegekend vanuit de Connecting Europe Facility (voor verdere duiding zie 'Voortraject'), die pas na realisatie (medio 2028) wordt uitgekeerd. Port of Roermond financiert de kosten van het plan voor, exclusief het deel dat via het Hoogwaterbeschermingsprogramma wordt bekostigd. Voor deze voorfinanciering heeft Port of Roermond een aanbod van de Nederlandse Waterschapsbank, onder de voorwaarde dat Nederlandse overheden borg staan. Het Waterschap Limburg is hiertoe bereid, mits de gemeente Roermond een gelijk aandeel in de borgstelling neemt. Op grond van artikel 8 van de financiële verordening is het college bevoegd een borgstelling te verlenen, nadat de raad in de gelegenheid is gesteld eventuele wensen en bedenkingen kenbaar te maken. Het college is voornemens een borgstelling te verstrekken. Uw raad is in de gelegenheid om tijdens de de behandeling van dit voorstel eventuele wensen en bedenkingen ten aanzien van dit voornemen naar voren te brengen.

Daarnaast zijn door de langere doorlooptijd extra, niet-subsidiabele kosten ontstaan. Het Waterschap neemt 50% van deze kosten voor zijn rekening. Port of Roermond verzoekt de gemeente om de overige 50% samen met hen te dragen. Dit resulteert in een incidentele gemeentelijke bijdrage van € 221.250,-.

¹Een samenwerking van BESIX Infra Nederland B.V., SIF Netherlands B.V., Kalle en Bakker Overslag B.V en Smurfit Westrock Roermond Papier B.V

Voorstel

Aan de raad wordt voorgesteld:

1. Een bestemmingsreserve met als bestedingsdoel 'bijdrage maatwerkplan Willem-Alexanderhaven' in te stellen
2. Een bedrag van € 221.250 vanuit de algemene reserve vrij te laten vallen en te storten in deze nieuwe bestemmingsreserve
3. De begroting te wijzigen conform de toelichting op de middelen.

Argumenten

1.1 We waarborgen een hoogwaardige en toekomstbestendige infrastructuur van de Roermondse havens en waterwegen.

De Maas vervult een cruciale rol als vervoerscorridor.

Het verbeteren en versterken van de haven draagt bij aan een optimale benutting van deze corridor en bevordert een verschuiving van goederenvervoer van de weg naar het water, hetgeen leidt tot een vermindering van de verkeersdruk op het wegennet in en rondom Roermond. Dit draagt bij aan duurzame mobiliteit en economische groei.

1.2 De gemeente zet actief in op het verder versterken van de logistieke positie van Roermond binnen de Europese goederenketen.

Het project draagt bij aan een betere verbinding met het netwerk van binnenhavens van en naar Rotterdam en Antwerpen. Het project maakt onderdeel uit van het Rhombus project, waarbij de Provincie Limburg de coördinatie verzorgt van diverse binnenhavens in het zuiden van Nederland en het noorden van België (Vlaanderen).

1.3 Het Maatwerkplan geeft een aanzienlijke impuls aan de verduurzaming en circulariteit van de havenactiviteiten.

De bedrijven in de haven maken hun kades toekomstbestendig door hoogwaterbescherming te combineren met logistieke functies. Het Maatwerkplan draagt hiermee bij aan de verschuiving van vervoer over de weg naar vervoer over water. Dit leidt niet alleen tot een vermindering van het vrachtverkeer op de weg, maar ook tot een aanzienlijke reductie van de CO₂-uitstoot. Daarnaast draagt het Maatwerkplan bij aan de versterking van de circulaire economie in de haven: door het intensiever benutten van de bestaande infrastructuur over het water, het stimuleren van samenwerking tussen bedrijven en duurzame logistiek.

1.4 De toegekende CEF-subsidie van maximaal € 20.900.000,- kan worden gewaarborgd.

In Nederland is het de eerste keer dat financiering voor hoogwaterbescherming samen met een CEF-subsidie en een investering van het bedrijfsleven wordt benut voor een dergelijk integraal plan. Hierdoor wordt gewaarborgd dat alle bedrijven in de toonaangevende, circulaire en duurzame Willem-Alexanderhaven adequaat beschermd blijven tegen wateroverlast en een aanzienlijke verbetering van de logistieke functies realiseren. De toegekende CEF-subsidie is bedoeld om projecten te steunen die het netwerk voor vervoer en transport binnen de Europese Unie verbeteren. De Europese Commissie heeft haar waardering uitgesproken over de hoge kwaliteit van de aanvraag en kwaliteit van de projecten. Vanuit de hele Europese Unie zijn er meer aanvragen gekomen dan dat er budget beschikbaar was. Daarom is het bijzonder dat deze aanvraag is goedgekeurd.

1.5 Uitstel biedt alle projecten in de Provincie voldoende tijd om hun doelstellingen op het gebied van transportverschuiving en verduurzaming te behalen.

De provincie Limburg vraagt uitstel aan voor alle projecten binnen de CEF-aanvraag om de realisatie veilig te stellen. Dit geldt niet alleen voor het Maatwerkplan in de Willem-Alexanderhaven, maar ook voor andere initiatieven in de Provincie, zoals het verduurzamen van productieprocessen bij Chemelot in Stein, de reststromenterminal van L'Ortye in Maastricht en de nieuwe kade in de Beatrixhaven voor watergebonden transport.

1.6 Aangezien de aanpassing van de kering in het Maatwerkplan mede mogelijk wordt gemaakt door de subsidie vanuit Connecting Europe Facility, ligt er vanuit de rol en verantwoordelijkheid van de gemeente Roermond eveneens een gerechtvaardigde aanleiding om hierin te participeren.

Om dit Maatwerkplan mogelijk te maken is er een Europese subsidie verkregen vanuit Connecting Europe Facility (voor verdere duiding zie 'Voortraject'). Deze wordt pas uitgekeerd na realisatie van het project en staat nu gepland voor medio 2028. Dit betekent dat Port of Roermond als uitvoerende partij, de kosten van het Maatwerkplan, exclusief het deel dat wordt gefinancierd vanuit het Hoogwaterbeschermingsprogramma, dient voor te financieren. Port of Roermond heeft aangegeven hiertoe bereid te zijn en beschikt over een financieringsaanbieding van de Nederlandse Waterschapsbank. De Waterschapsbank stelt als randvoorwaarde voor het verstrekken van de financiering dat ten minste één Nederlandse overheidsinstantie borg staat. Het Waterschap Limburg heeft zich bereid verklaard deze borgstelling op zich te nemen, onder de voorwaarde dat de gemeente Roermond hierin eveneens een gelijk aandeel vervult.

1.7 Uw raad wordt in de gelegenheid gesteld tot het uiten van wensen en bedenkingen.

De totale financiering die door Port of Roermond U.A. bij de Waterschapsbank wordt afgesloten ten behoeve van de voorfinanciering van het Maatwerkplan Willem Alexanderhaven bedraagt € 15.000.000. Het voornemen is om door twee overheidspartijen een borgstelling te verlenen:

- Gemeente Roermond voor een bedrag van maximaal € 7.500.000;
- Waterschap Limburg voor een bedrag van maximaal € 7.500.000.

Op basis van de financiële verordening (artikel 8) is het college bevoegd om een borgstelling te verlenen, nadat uw raad eventuele wensen en bedenkingen ter kennis aan het college heeft kunnen brengen. Het college heeft het voornemen een borgstelling af te geven tot zekerheid voor nakoming van de verplichtingen van de coöperatieve vereniging Port of Roermond U.A. uit hoofde van een door Port of Roermond af te sluiten overeenkomst tot geldlening bij de Waterschapsbank in verband met de uitvoering van het Maatwerkplan Willem Alexanderhaven, zulks voor een bedrag van ten hoogste EUR 7.500.000,-. U kunt ten aanzien van het voornemen om een borgstelling te verlenen tijdens de behandeling van het raadsvoorstel eventuele wensen en bedenkingen naar voren brengen.

1.8 De borgstelling voldoet aan het treasurystatuut en bijbehorende beleidsregels.

De voorgestelde borgstelling is in overeenstemming met het treasurystatuut en de bijbehorende beleidsregels van de gemeente. Aangezien het project een publieke taak vervult (zoals nader toegelicht in argument 2.1) is het verlenen van een borgstelling toegestaan. Uit een financiële beoordeling blijkt bovendien dat Port of Roermond gedurende de looptijd van de borgstelling in staat is aan haar financiële verplichtingen te voldoen. Ter aanvullende zekerheid ontvangt de gemeente een contraborgstelling voor het volledige bedrag (zie bijlage 1). Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat de borgstelling voldoet aan de door de raad en het college vastgestelde criteria en dat het risico op het daadwerkelijk moeten inroepen van de borgstelling als zeer gering wordt ingeschat.

2.1 De gemeentelijke bijdrage is gerechtvaardigd vanuit het publieke belang van een toekomstbestendige, veilige en duurzame haveninfrastructuur.

De Willem-Alexanderhaven vervult een belangrijke rol in de regionale economie en maakt deel uit van de Europese vervoerscorridor langs de Maas. Door de integrale aanpak waarin hoogwaterbescherming wordt gecombineerd met logistieke ontwikkeling, wordt de haven beter beschermd tegen overstromingen en tegelijkertijd versterkt als knooppunt in de Europese goederenketen.

De bijdrage ondersteunt daarmee gemeentelijke beleidsdoelen op het gebied van duurzame mobiliteit, economische versterking, verduurzaming en circulariteit.

2.2 De gemeentelijke bijdrage van € 221.250 vormt minder dan 1% van het totale projectvolume van ruim € 35.000.000,-.

Door het langdurige voortraject is de doorlooptijd van het project toegenomen. Als gevolg van deze langere doorlooptijd zijn vervolgcosten ontstaan die niet subsidiabel zijn en initieel niet waren opgenomen in de businesscase. Het Waterschap heeft aangegeven bereid te zijn 50% van deze kosten voor haar rekening te nemen. Port of Roermond heeft de gemeente (middels bijlage 2) verzocht om de overige 50% gezamenlijk, door de gemeente en Port of Roermond, te financieren. Deze kosten waren aanvankelijk als restrisico opgenomen binnen het project. Omdat dit risico zich daadwerkelijk heeft voorgedaan (namelijk door de verlenging van het project), is de looptijd van het project met één jaar toegenomen. Dit betekent concreet dat er aan de gemeente een incidentele bijdrage wordt gevraagd van € 221.250,- (bijlage 3).

De bijdrage is proportioneel in verhouding tot de omvang van het project en de publieke baten die het oplevert voor de gemeente Roermond en de regio. De bijdrage dient ter dekking van de verdragingskosten die niet subsidiabel zijn onder de Europese CEF-regeling en is daarmee noodzakelijk om de voortgang van het project te waarborgen. Deze bijdrage is nog niet opgenomen in de begroting en daarom wordt dit separaat aan de raad voorgelegd ter besluitvorming. Het genoemde projectvolume van 35 miljoen euro heeft uitsluitend betrekking op de gezamenlijke investeringen binnen het kader van het project en omvat derhalve niet de terreinaanpassingen die noodzakelijk zijn voor de realisatie. Deze aanpassingen worden volledig bekostigd door de afzonderlijke deelnemende bedrijven. De hiermee samenhangende kosten maken geen onderdeel uit van het totale projectbudget en vallen buiten de financiële verantwoording van het samenwerkingsverband.

2.3 De gemeentelijke bijdrage wordt verstrekt in het kader van een publiek-infrastructurele opgave die ten goede komt aan de algemene toegankelijkheid en veiligheid van het havengebied.

De middelen worden ingezet voor investeringen in voorzieningen (zoals dijkversterking en logistieke kades) waarvan meerdere bedrijven profiteren zonder selectief voordeel. De bijdrage blijft bovendien ruim binnen de grenzen van het evenredigheidsbeginsel en draagt bij aan de uitvoering van een project dat reeds grotendeels door publieke en Europese middelen wordt gefinancierd.

Voortraject

In december 2022 hebben de partijen in opvolging van de intentieovereenkomst (2021) de samenwerkingsovereenkomst. 'Toekomstbestendig havenbedrijventerrein Willem-Alexander te Roermond' getekend.

In de Samenwerkingsovereenkomst (SOK) zijn twee belangrijke mijlpalen opgenomen met betrekking tot de financiering en de uitvoerbaarheid van het project. De eerste mijlpaal betrof de subsidie die de Europese Unie in juni 2023, op basis van een aanvraag binnen de *Connecting Europe Facility* (CEF), heeft toegekend ter bevordering van de modal shift van landgebonden naar watergebonden vervoer. De tweede mijlpaal betrof het opstellen van een Integraal Plan dat invulling geeft aan het verhogen en op sobere en doelmatige wijze versterken van de bestaande dijktrajecten in het gebied Willem-Alexanderhaven, zodat deze bescherming bieden tegen overstromingsrisico's. Hiermee werd tevens beoogd de financiering vanuit het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) veilig te stellen.

Het HWBP verstrekt subsidies voor dijkversterkingsprojecten. Om hiervoor in aanmerking te komen, dient het waterschap een subsidieaanvraag in bij de programmadirectie van het HWBP.

Het Integraal Plan is in het kader van het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) ter toetsing voorgelegd aan het Directoraat-Generaal Water en Bodem (DGWB). Naar aanleiding van deze toetsing heeft het DGWB om drie redenen bezwaar gemaakt tegen het Integraal Plan:

1. de toename van de lengte van de primaire keringen ten opzichte van het Voorkeursalternatief;
2. het beperken van potentiële overstromingsgebieden van de Maas;
3. de toename van financiële inspanningen bij toekomstige dijkversterking.

In reactie op de afwijzing van het Integraal Plan is tijdens het Bestuurlijk Overleg van 18 oktober 2023 besloten een aangepaste variant van het plan voor te leggen, die tegemoetkomt aan de bezwaren van het DGWB, maar tegelijkertijd blijft voldoen aan de opgaven binnen het gebied Willem-Alexanderhaven.

Ter uitvoering hiervan zijn twee varianten, oftewel Maatwerkplannen, aan het DGWB voorgelegd als mogelijke alternatieven voor het oorspronkelijke Integraal Plan. Het DGWB heeft vervolgens zijn goedkeuring verleend aan één van de varianten.

De ontstane vertraging in het proces maakte een verlenging van de onderzoeksfase noodzakelijk. Om dit formeel te bekrachtigen, is op 27 februari 2024 een addendum op de SOK ondertekend.

Inmiddels is er een Realisatieovereenkomst (ROK) in voorbereiding. De besluitvorming rondom de borgstelling en kosten van de vertraging is nu aan de orde vanwege de verdere voorbereiding van de ondertekening van de ROK. In de ROK zal de borgstelling en de bijdrage van € 221.250,-, met bijbehorende voorwaarden, worden opgenomen.

Kanttekeningen en risico's

1.1 Zonder de deelname van gemeente Roermond aan de borgstelling en bijdrage aan de verdragingskosten is de kans klein dat het Maatwerkplan doorgang vindt.

In dat geval moet worden teruggevallen op het Voorkeursalternatief van het Waterschap.

²Daarmee vormt het niet leveren van de gemeentelijke bijdrage een reëel financieel en maatschappelijk risico, zowel voor de voortgang van het project als voor de duurzame en economische ontwikkeling van de haven en de stad Roermond.

² Het Waterschap heeft in 2019 het Voorkeursalternatief (VKA) vastgesteld voor de verhoging van de bestaande primaire waterkering in de Willem Alexanderhaven. Dit ontwerp beschermt echter niet alle bedrijven binnen de haven en stuit daardoor op economische, praktische en duurzaamheidsbezwaren. Daarnaast voorziet het VKA niet in logistieke kades.

1.2 Zonder uitvoering van het Maatwerkplan zal de toegekende Europese CEF-subsidie (ter waarde van maximaal € 20,9 miljoen) verloren gaan.

Reeds gedane investeringen van publieke en private partners (tot op heden circa € 3.000.000,-) worden teniet gedaan en de kans om met een bijdrage van Europa de haven te moderniseren gaat verloren. Het is onwaarschijnlijk dat op korte termijn een dergelijke kans nogmaals aan de orde is.

1.3 Zonder uitvoering van het Maatwerkplan kan de beoogde modal shift, de verschuiving van goederenvervoer van de weg naar het water, niet plaatsvinden.

Indien de beoogde verschuiving van goederenvervoer van de weg naar het water niet tot stand komt, heeft dit meerdere negatieve gevolgen voor de stad en de regio. De verkeersdruk op het regionale wegennet neemt niet af. Ook blijven kansen voor CO₂-reductie en verdere verduurzaming van de logistieke keten onbenut, waardoor klimaatdoelstellingen op lokaal en regionaal niveau moeilijker haalbaar worden. Daarnaast verzwakt de strategische positie van Roermond binnen de Europese vervoerscorridor, wat de economische groei kan belemmeren. Een gemeentelijke bijdrage is daarom essentieel om de modal shift daadwerkelijk te realiseren en de duurzame economische ontwikkeling van de haven veilig te stellen.

1.4 Het risico is beperkt door een contraborgstelling van drie moederbedrijven binnen Port of Roermond U.A.

Het risico verbonden aan de borgstelling wordt aanzienlijk beperkt door de contraborgstelling van drie moederbedrijven binnen Port of Roermond U.A.: BESIX Infra Nederland B.V., SIF Netherlands B.V. en Smurfit Westrock Roermond Papier B.V. Zoals toegelicht in argument 1.8 is beoordeeld dat de Port of Roermond gedurende de looptijd van de borgstelling aan haar verplichtingen kan voldoen. Daarnaast hebben de bedrijven een direct belang bij de voortgang en continuïteit van de onderneming. Hun contraborgstelling biedt de gemeente aanvullende zekerheid dat aan de financiële verplichtingen zal worden voldaan, waardoor de totale risicopositie als acceptabel wordt beoordeeld en de borgstelling verantwoord kan worden geacht. Ter onderbouwing van deze inschatting laat de gemeente Roermond via een externe partij een financiële risicoanalyse uitvoeren van de drie betrokken organisaties. De uitkomsten van deze risicobeoordeling vormen een onderdeel van de besluitvorming rondom het al dan niet verlenen van de borgstelling. De analyse biedt een objectieve onderbouwing van het risicoprofiel en ondersteunt uw raad bij het formuleren van eventuele wensen en bedenkingen. Deze analyse zal, zodra gereed, worden gedeeld met uw raad. De planning is erop gericht deze informatie uiterlijk op 1 december beschikbaar te hebben, in verband met de behandeling in de commissie BM.

Historisch overzicht

- Collegebesluit 9 februari 2021; Intentieovereenkomst Toekomstbestendig havenbedrijventerrein Willem-Alexander
- Collegebesluit 21 december 2021; Vervolgstappen Toekomstbestendig havenbedrijventerrein Willem-Alexander, tevens addendum op intentieovereenkomst
- Collegebesluit 20 december 2022; Samenwerkingsovereenkomst Planuitwerking Integraal tracé Willem-Alexanderhaven Roermond
- Collegebesluit 12 februari 2024; Addendum op de Samenwerkingsovereenkomst 'Toekomstbestendig havenbedrijventerrein Willem-Alexander te Roermond'

Financiële gevolgen

De totale businesscase ziet er als volgt uit:

Stakeholder	Bijdrage in EUR ³
Waterschap Limburg	14.200.000,-
CEF Works subsidie	16.900.000,-
Gemeente Roermond	1.100.000,-
Port of Roermond Cooperatief UA	2.800.000,-
TOTAAL	35.000.000,-

De bijdrage van de gemeente Roermond bedraagt circa € 1.100.000 en bestaat uit de volgende onderdelen: Baggerwerkzaamheden (circa € 650.000), aanleg oeverbescherming (circa € 250.000) en bijdrage verdragingskosten (€ 221.250). De dekking voor baggerwerkzaamheden en aanleg oeverbescherming zijn reeds opgenomen in de begroting van de gemeente Roermond.

De extra bijdrage in de verdragingskosten zijn niet opgenomen en hiervoor wordt de raad gevraagd om een bestemmingsreserve te vormen.

Er is momenteel voldoende financiële ruimte in de algemene reserve om € 221.500 miljoen te onttrekken. In de nota weerstandsvermogen en risicobeheersing 2023 zijn door uw raad kaders vastgesteld. Zo is onder andere vastgesteld dat het ratio weerstandsvermogen (beschikbare weerstandscapaciteit/ benodigde weerstandscapaciteit) minimaal 1,4 dient te zien. In de begroting 2026 is opgenomen dat de ratio weerstandsvermogen incidenteel 6,5 bedraagt en zit hiermee ruimschoots boven de gestelde norm.

³ onderstaande (afgeronde) bedragen hebben enkel betrekking op de investering van de hoogwaterkades (al dan niet met dubbelfunctie als logistieke kade). Dit staat los van de overige investeringen die de bedrijven nog moeten uitvoeren op hun eigen terreinen.

De kosten die de bedrijven tot op heden hebben gemaakt binnen de Rhombus UPSIDE (CEF Study) fase zijn niet opgenomen in dit bedrag.

Onderstaande de bijbehorende begrotingswijziging:

Begrotingswijziging					
Toelichting op de financiële gevolgen					
Veranderingen in de baten en lasten					
Omschrijving	2025	2026	2027	2028	2029
Onttrekking uit algemene reserve (programma 0, claimnummer 50284)		-/- 221.500			
Storting in nieuwe te vormen bestemmingsreserve "bijdrage maatwerkplan Willem-Alexanderhaven" (programma 0)		221.500			
Wijzigingen in reserves/voorzieningen en aanvraag investeringskredieten					
Omschrijving	2025	2026	2027	2028	2029
Onttrekking uit algemene reserve (claimnummer 50284)		-/- 221.500			
Storting in nieuw te vormen bestemmingsreserve "bijdrage maatwerkplan Willem-Alexanderhaven"		221.500			

Communicatie en participatie

Naar aanleiding van dit voorstel is op dit moment geen communicatie voorzien. Aan het ondertekenen van de Realisatieovereenkomst zal te zijner tijd aandacht worden besteed, aangezien het hierbij gaat om een bijzondere samenwerkingsvorm tussen overheden en bedrijven.

Uitvoering en evaluatie

De realisatieovereenkomst bevindt zich thans in voorbereiding. Ter uitvoering daarvan zal te zijner tijd een voorstel aan het college van burgemeester en wethouders worden voorgelegd, waarin zal worden verzocht om besluitvorming teneinde de realisatieovereenkomst te kunnen ondertekenen. De ondertekening van de realisatieovereenkomst is voorzien in januari 2026.

Met vriendelijke groet,

het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,



J. van Putten

de burgemeester,



Y.F.W. Hoogtanders

Bijlagen:

1. Comfort letter – borgstelling ten behoeve van de voorfinanciering Rhombus UPSIDE II (Willem-Alexanderhaven, Roermond).
2. Comfort letter – risicobeheersing en gezamenlijke garantstelling restrisico maatwerkoplossing.
3. Verwerking restrisico in businesscase van het Maatwerkplan