

De Begeleidingscommissie Onderzoek N.V. Port of Den Helder  
T.a.v. Dhr. Dr. P. Blank  
Postbus 36  
1780 AA Den Helder

Den Helder, 2 februari 2022

Kenmerk : PODH22.0012  
Behandeld door : J.F. Bolderheij  
Doorkiesnummer :  
Onderwerp : Onderzoek N.V. Port of Den Helder  
Bijlage(n) : 1

**Geachte heer Blank,**

Wij hebben kennisgenomen van het onderzoek naar N.V. Port of Den Helder (PoDH) uitgevoerd door onderzoeksbureau Panteia.

Het rapport sluit aan bij het beeld van de uitdagingen zoals de Directie van PoDH deze heeft beschreven in het Bedrijfsplan 2019-2028, en de RVC in haar recente notitie aan de Gemeenteraad. Wij constateren dat de bevindingen, aanbevelingen én oplossingen van Panteia voor een groot deel in dezelfde lijn liggen. Wij denken dat de geschetste structurele aanpassingen kunnen bijdragen aan onze statutaire doelstellingen in het belang van Den Helder en de regio.

Hieronder volgen enkele overwegingen onzerzijds:

**Financieel:**

- PoDH wil graag met de onderzoekers in gesprek gaan om de gemaakte berekeningen over toekomstige resultaten beter te begrijpen en te vergelijken met onze meerjarenbegroting. De conclusie dat de financiële situatie fragiel is, onderschrijven wij.
- We herkennen de noodzaak te komen tot een structurele oplossing voor de financiering van publieke taken. Hierdoor wordt de positie van PoDH stabiel. In welke vorm dat kan, binnen de regels van staatssteun, zal nader onderzocht moeten worden. Wij erkennen dat er op Kooypunt en Kooyhaven met weinig regelmaat gronden worden uitgegeven. Echter, bij het weghalen van deze terreinen bij PoDH verdwijnt er ook een deel van de huidige en toekomstige inkomsten; we plaatsen daarom vraagtekens bij deze aanbeveling.

**Marktkansen:**

- We zetten - in lijn met het rapport - vol in op nieuwe kansen door 'Wind op Zee'; maar mét aandacht voor onze huidige klanten en daarnaast mogelijke andere marktkansen om niet voor één anker te gaan liggen.

De suggesties van de onderzoekers om de personele inzet op 'Wind op Zee' te intensiveren verwelkomen we en zullen we nader onderzoeken.

- De onderzoekers benadrukken dat er met urgentie ruimte moet worden gecreëerd om de activiteiten voor 'Wind op Zee' in de haven te kunnen accommoderen. Wij participeren daartoe ook al actief in het maritiem cluster en benadrukken de wens vaart te maken met de cruciale keuzes voor de toekomst van de haven.

**Governance:**

- Meerdere aandeelhouders is een interessante optie die wij graag, samen met onze huidige aandeelhouder, verder verkennen. Maar alleen wanneer er structurele financiële afspraken zijn gemaakt zodat de haven de kans krijgt financieel gezond te worden is dit ons inziens kansrijk. We onderzoeken graag het verbreden van het aandeelhouderschap met andere overheden en/of overheidsdeelnemingen zoals havens. Dit kan leiden tot grotere slagvaardigheid en synergievoordelen.

Tenslotte, we zijn het eens met de onderzoekers dat de opgave en uitdagingen groot zijn. Wij zijn ervan overtuigd dat wij deze kunnen oppakken in een goede en constructieve samenwerking met de aandeelhouder. We spannen ons daar graag voor in!

Wij wensen u succes en wijsheid in de aankomende beraadslagingen.

Met vriendelijke groet,  
N.V. Port of Den Helder



Jacobia Bolderheij  
Algemeen Directeur

NB: In de bijlage treft u een aantal aandachtspunten bij het rapport aan op meer detail niveau.

## Bijlage

### *Financieel*

1. Op diverse plaatsen in het stuk worden de reeds beschikbaar gestelde middelen benoemd. Het is onderbelicht dat deze middelen geormerkt zijn en niet (kunnen) worden besteed aan andere delen van de bedrijfsvoering. Alleen als er uitgaven op stapel staan die voor onderhoud en renovatie bestemd zijn, worden deze middelen beschikbaar gesteld door de gemeente Den Helder conform afspraken met de gemeente én de mogelijkheden rondom staatssteun. Zie ook punt 7.

2. In tegenstelling tot de bevindingen van de onderzoekers, tekenen we hier aan dat PoDH in haar financiële ramingen wel degelijk uitgaat van een teruggang van de olie en gas exploitatie in de periode tot 2030.

3. Op blz 27 en 42 worden kredieten benoemd;

In 2019 is 14,4 miljoen euro toegezegd. 14,4 miljoen kan in delen worden opgevraagd als PoDH geormerkte projecten start. Het zijn geen kredieten. Zie ook onder punt 7.

4. Op blz 32 staat de volgende tekst.

*“Tenslotte speelt ook nog de transparantie rond beheer en onderhoud door PoDH van natte infrastructuur met een publieke functie en de doorberekening van de uitgaven daarvoor (ordegrootte € 1,6 miljoen euro per jaar – 14,1 miljoen euro in de periode 2022-2030)”*.

In onze meerjarenbegroting of havenonderhoudsplan kunnen we deze bedragen niet terugvinden. We kunnen niet opmaken wat door Panteia onder “natte infrastructuur” wordt geschaard en of dit bedrag investeringen of onderhoudskosten betreft. Het bedrag lijkt redelijk maar we kunnen dit niet goed vergelijken.

5. Op blz 43 staat het volgende *“Maar zelfs als deze natte infrastructuur uit de onderneming genomen wordt en er door de gemeente een vergoeding betaald wordt aan Port of Den Helder voor operationele dienstverlening ten behoeve van het onderhoud van de natte infrastructuur, is winst in de periode 2022-2030 niet evident. (Incidenteel kan de haven als gevolg van gronduitgifte op Kooypunt en Kooyhaven inkomsten genereren)”*

Het is voor ons niet mogelijk deze uitspraak te valideren omdat we de rekenmodellen niet kennen.

6. Blz 65 er wordt opgemerkt dat de recreatie/cruisevaart in het BP 19-28 niet wordt benoemd.

Dat klopt niet. Gebaseerd op rapporten Economische impact riviercruisevaart (Decisio, 2017) hebben wij een kleine toename voorspeld in het BP in de periode 19-28 vanaf 2022. Wij herkennen ons niet in de geraamde 100k per jaar.

7. Blz 70. De vraag wordt gesteld in welke mate er sinds de privatisering van het gemeentelijk havenbedrijf extra algemene middelen naar N.V. Port of Den Helder zijn gegaan?

De lijst is verwarrend en niet compleet. Er wordt bv een bedrag van 1,0 mio als jaarlijkse bijdrage benoemd. Dit is onjuist, PoDH ontvangt jaarlijks geen 1 mio, dit is anders georganiseerd. Ook ontbreken er bedragen die eerder in de teksten wel goed worden benoemd. Er wordt een bedrag van Euro 19,540,000 genoemd dat aan de algemene middelen van PoDH is gevoegd. Verder wordt aangegeven dat er voor 17 mio aan leningen en garanties toegevoegd zijn. Dit is niet juist. De Gemeente staat inderdaad garant voor onze financiering (leningen en RC-faciliteit), maar wij hebben geen lening bij de Gemeente.

Tenslotte staat op blz 70 ook vermeld dat in 2021 is besloten om jaarlijks € 540.000 bij te dragen aan onderhoud in de haven. Wij benadrukken dat dit geen bedrag is dat wij ontvangen hebben, maar een administratieve reservering binnen de gemeentelijke begroting.

Ontvangen bedragen worden door ons besteed aan de geormerkte projecten, in afstemming met de gemeente.

Het juiste staatje aan bedragen die wij tot en met heden ontvangen hebben, is als volgt:

boekjaar	vorm	ontvangen	benutting (geormerkte investering)
2017	Aandelenuitgifte ad EUR 7.000.000	€ 4.000.000	Renovatie Zeedoksluis
		€ 3.000.000	Bijdrage t.b.v. 2e tranche Kooyhaven
2018	Verkoop grond Westoever	€ 4.200.000	Opbrengst gebruikt t.b.v. 3e tranche Kooyhaven
	Bijdrage renovatie publieke werken (kunstwerken)	€ 2.800.000	Renovaties kunstwerken (Zeedoksluis, Van Kinsbergenbrug, Oostoeverbrug)
2019	Bijdrage renovatie infrastructurele werken, kades en baggerwerkzaamheden	€ 2.500.000	Baggerwerkzaamheden vaarweg Het Nieuwe Werk
2020	Aandelenuitgifte ad EUR 3.000.000	€ 3.000.000	Bijdrage t.b.v. 4e tranche Kooyhaven

8. Op Blz 71 staat de volgende bewering: “De onderhoudsbegroting van Port of Den Helder stamt uit 2018 en is volledig”.

*“De meerjarenbegroting zoals verantwoord in het Bedrijfsplan past de onderhouds- en verduurzamingsopgave. Wel geldt dat investeringsbijdragen van de gemeente niet afgeschreven worden en dus de onderhoudspost in de MJB 2018-2028 positief beïnvloeden. Later (na afschrijving van de investering) leidt dit weer tot tekorten”.*

We begrijpen niet wat hier staat.

**Diverse**

9. Blz 47: NSEG:

*“Er wordt op dit moment nog een (laatste) poging gewaagd om het bedrijfsleven wel te enthousiasmeren voor NSEG”.*

Feitelijk is dit juist; we verduidelijken hier dat met medewerking van de Gemeente Den Helder een derde partij, buiten PoDH, sondeert of de wil van het bedrijfsleven en andere stakeholders (bv kennis en onderwijs) er is om zich te scharen achter een gezamenlijke marketingpropositie van het maritieme cluster als offshore en shiprepair operations & maintenance en kennis cluster.

10. blz 51 beweert over CCS het volgende: “Voor CCS wijst het Ministerie in de Havennota Rotterdam en IJmuiden aan, niet Den Helder”.

Wij benoemen hier dat in de Havennota over Den Helder het volgende wordt gezegd:  
“Verder verkennen partijen in en om de haven van Den Helder de mogelijkheden voor CO<sub>2</sub> afvangen en opslag via de gasinfrastructuur vanaf de NAM-installatie naar de lege gasvelden in de buurt van Den Helder. Om de ontwikkeling van het maritiem cluster in de Kop van Noord-Holland te versterken, investeert het kabinet als onderdeel van de derde tranche Regio Deals”.

11. Blz 77 doet een uitspraak over het aantal hectares dat is uitgegeven op Kooypunt.

*“De gronduitgifte op Kooypunt is de laatste jaren erg beperkt geweest. In 2010 was er 31 hectare uitgegeven; in 2020 ging het om 39 hectare”.*

Sinds de verzelfstandiging in 2013 heeft PoDH meer dan 20 hectares uitgegeven op Kooypunt. PoDH heeft dus in deze periode 12 hectares meer uitgegeven dan Panteia beweert.

12. Blz 78: inzake Westoever:

We verduidelijken hier dat de kadeterreinen inmiddels tot het areaal van de Gemeente behoren. Echter de kades zelf én het water perceel en het daarbij behorende onderhoud behoort tot het beheer van PoDH.

Blz 78 Ontwikkeling van Buitenveld en de Boerenverdrietsluis:

We verduidelijken dat het gebied Buitenveld in eigendom van het RVB/Defensie is. De Boerenverdrietsluis is ook geen eigendom van PoDH.

Blz 78 Omvaarroute:

Er wordt gevraagd welke kosten er voor rekening van de N.V. Port of Den Helder komen bij het inrichten en operationeel houden (ook voor de periode na de stremming) van de Omvaarroute.

We verduidelijken dat in opdracht van de Gemeente, PoDH onderzoek uitvoert naar de nautische en technische aanpassingen die vereist zijn indien er een tijdelijke omvaarroute moet komen wanneer de Koopvaarderschluis in renovatie is. Dit onderzoek doen wij met financiering van de gemeente. Of er extra beheerskosten voor verkeersbegeleiding zijn ná de stremmingsperiode is nu niet duidelijk.

*Inzake de RVC (blz 7, 15, 17 en 36) over de achtergrond van de leden:*

De leden van de RVC hebben in gezamenlijkheid een lange en stevige achtergrond in het (groot)bedrijfsleven, havenontwikkeling en in de energietransitie.

Overigens zijn zij toezichthouders en niet direct betrokken bij de dagelijkse operationele en ontwikkelactiviteiten. In verband daarmee en in relatie tot de opmerking op blz 15 over de rolverdeling aandeelhouder en de vennootschap: de RVC wordt benoemd door de aandeelhouder als toezichthouder namens de aandeelhouder.