

verzendinggegevens

datum : 8 februari 2022
zaaknummer : 2022-005925
bijlagen : 0

behandeld door

Concerndirectie
mw. H. Kaag-van der Boon
telefoon (0223-67) 8805

uw gegevens

brief van : 18-02-2022
kenmerk : 2021-038904

onderwerp

Reactie op concept eindrapportage onderzoek N.V. Port of Den Helder

Geachte commissie,

Graag maken wij gebruik van de geboden gelegenheid om te reageren op de rapportage *De haven in de lichtenlijn Port of Den Helder: Onderzoek naar Visie, Structuur, Personeel, Financiën en Marketing*. Wij gaan in onze reactie eerst in op de vijf onderzoekslijnen en reageren vervolgens op de aanbevelingen.

Visie

Wij zien een energiemarkt die al jaren in beweging is en niet altijd een voorspelbaar karakter heeft. Europees beleid, en daaraan gekoppeld nationaal beleid, maken de beïnvloedingsmogelijkheden beperkt. Wij herkennen het door u geschetste beeld van veranderende strategische uitgangspunten en vooruitzichten op het rendement dat daaruit volgt voor Port of Den Helder. Net als in andere zeehavens moet ook de haven van Den Helder inspelen op de veranderende markt. Samenwerking met andere havens maakt dit sterker. Dankzij Wind op Zee en de ontwikkelingen op het gebied van waterstof liggen er kansen op het gebied van Maintenance & Operations voor de offshore-markt. Terecht koppelt u die kansen aan de noodzaak om extra kaderuimte te vinden. Ook wij zien de noodzaak van, en hebben de afgelopen jaren ook ingezet op, een exploitatie van Port of Den Helder die niet afhankelijk is van incidentele bijdragen. Een gezonde exploitatie met een structureel sluitende begroting is gewenst.

Om extra kaderuimte te realiseren zetten wij in op samenwerking met de provincie Noord-Holland en het ministerie van Defensie in de ontwikkeling van het Maritiem Cluster. Investeren in de Moormanbrug is ondenkbaar zonder de betrokkenheid van deze partijen en andere ministeries, wanneer we rekening houden met de eigendomsposities, de inpassing in de omgeving en belemmeringen uit wet- en regelgeving. Acteren hierin kan alleen gezamenlijk met andere partijen vanuit een integrale visie: het langetermijnperspectief op de haven en de kansenkaart voor het Nieuwediep. Wat wij in de geschetste visie missen is het perspectief van de grote werkgever Koninklijke Marine die haar functies op eigen terrein binnen de gemeente Den Helder moet optimaliseren. Een belang waar wij ook rekening mee moeten houden.

Structuur

De aanbeveling om de brede doelstellingen van PoDH aan te scherpen herkennen wij uit de motie die de gemeenteraad 17 december 2018 heeft aangenomen om tot herstructurering van de ontwikkelingsfunctie van Port of Den Helder te komen. In de raadsvergadering van 16 september 2019 (RO19.0073) is eveneens gesproken over de wens om de ontwikkelstrategie aan te passen. De mogelijkheid om de provincie Noord-Holland te interesseren voor het aandeelhouderschap zal er zijn als de ontwikkelstrategie voor het Maritiem Cluster het regionaal en provinciaal belang daartoe aantoont.

Personeel

De bevindingen ten aanzien van het aspect Personeel kunnen wij onderschrijven.

Financiën

Brokx Nat

Dat Port of Den Helder meer startkapitaal goed had kunnen gebruiken onderschrijven wij, zeker in het licht dat er thans voor de kades en kunstwerken een forse onderhoudsopgave ligt. De Brokx-nat gelden zijn inderdaad deels niet gereserveerd voor onderhoudsgelden. Ook een wijziging in de BBV-regelgeving in 2004, waarna geen rente meer aan reserves en voorzieningen kon worden toegevoegd, heeft de onderhoudspositie van de haven niet versterkt. Toch is enige nuance wel op zijn plaats. In 1995 is namelijk de Brokx Nat vergoeding voor personele- en materiële kosten van € 1,8 miljoen toegevoegd aan de onderhoudsvoorziening van de haven. Deze vergoeding was gerelateerd aan onderhoud én beheer. Rekening houdend met een gemiddeld percentage rente dat tot 2004 werd toegerekend betekent dat een extra bijdrage van circa € 2,9 miljoen. Ook is een deel van de te onderhouden Brokx Nat kades (Het Nieuwe Diep oostzijde) vanuit defensieoogmerk geruild met de Koninklijke Marine voor de Onderzeedienstkade die hiermee logischerwijze met Brokx Nat gelden werd onderhouden. Gelden, gestort in o.a. de reserve strategische projecten, zijn niet, zoals in het rapport wordt aangegeven, besteed aan andere zaken dan aan de oorspronkelijke Brokx Nat doelstellingen, maar in 2006 toegevoegd aan de reserve herinrichting haven waarmee o.a. projecten als de Onderzeedienstkade en Koopvaardersbinnenhaven werden onderhouden die weer onderdeel uitmaakten van de Brokx Nat overeenkomst.

Bij verwerving van nieuwe gebieden volgens de systematiek van Brokx Nat, bijvoorbeeld de Boerenverdietsluis of Buitenveld, zal een businesscase worden gemaakt die verder kijkt dan het onderhoud in de huidige staat.

De reserve *regionale binnenhaven* is bij de verzelfstandiging in geheel overgegaan naar Port of Den Helder ten behoeve van project Kooyhaven.

Lange termijnperspectief

Naast het beschikbare startkapitaal bij de privatisering heeft de aandeelhouder Port of Den Helder in de afgelopen jaren ondersteund met extra financiële middelen voor zowel de opbouw van de vermogenspositie (aandelenkapitaal ad € 7 miljoen, waarvan € 4 miljoen voor onderhoud publieke werken), de aankoop van gronden (€ 4,2 miljoen Westoever), betaling en het verstrekken van gemeentelijke garantstellingen m.b.t. Kooyhaven (€ 3 miljoen) en de bekostiging van (toekomstige) onrendabele onderhoudsinvesteringen in de publieke en private infrastructuur van Port of Den Helder (€ 14,4 miljoen). De kapitaallasten gekoppeld aan laatstgenoemde € 14,4 miljoen worden bekostigd uit het binnen de gemeentelijke begroting beschikbare jaarlijkse havenbudget van € 1 miljoen. Port of Den Helder ontvangt deze jaarlijkse bijdrage niet zelf zoals in het rapport wordt verondersteld.

In totaal zijn over de periode 2018 – 2021 toezeggingen m.b.t. het onderhoud gedaan voor een bedrag van in totaal € 21,7 miljoen. Verdeeld over de tijdlijn van het bedrijfsplan 2021-2028 betekent dit een steunbedrag van gemiddeld € 2,4 miljoen per jaar. Daarnaast is in 2017 de bestuursopdracht Havens van De Kop Werkt! vastgesteld, waarin een bijdrage van € 5,125 is gereserveerd voor activiteiten die de havenontwikkeling ondersteunen, zoals voor de ontwikkeling van kade 43-46 (€ 100.000) en het regionaal havengebonden bedrijventerrein (€ 150.000).

De onderzoekers baseren hun berekening van de mogelijk te realiseren inkomsten van Port of Den Helder op een koppeling aan te realiseren kavels Wind op Zee en een vergelijking met de havengelden die in andere havens binnenkomen. Met welke havens de vergelijking is gemaakt, is niet vermeld. Of Port of Den Helder daadwerkelijk een vergelijkbare propositie ten aanzien van haven- en kadegelden kan neerzetten, vraagt dan ook nader onderzoek.

Servicelevel agreement

De gemeenteraad heeft in september 2019 een investeringskrediet van € 14,4 miljoen beschikbaar gesteld voor specifieke onderhoudsprojecten. Deze zijn in een aparte overeenkomst met PoDH vastgelegd. Reden hiervoor is dat (delen van) de onderhoudsbijdrage staatssteun betreft en hiervoor een beroep gedaan wordt op de vrijstellingsmogelijkheid (AGVV) bij de Europese Commissie. Afwijken van de gemaakte afspraken is (zeer) beperkt mogelijk omdat anders de verkregen vrijstelling in gevaar komt. Hiermee dient bij het afsluiten van een SLA rekening te worden gehouden.

Marketing

Hoewel wij dit beeld delen, missen we wel de context van de samenwerking. Het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord (ONHN) heeft voor Port of Den Helder een belangrijke rol in acquisitie en marketing. De opdracht van ONHN is hierop gericht, bijvoorbeeld op het vergroten van de bekendheid van kansen bij ondernemers (binnen en buiten de regio) ten behoeve van het aantrekken van nieuwe bedrijven. ONHN ondersteunt ook in het vinden van leads (geïnteresseerden) en het begeleiden daarvan. Juist in de lobby naar de nationale overheid en naar grotere verbanden zien wij dat PoDH profilering en positionering graag in eigen hand houdt. Een begrijpelijke keuze die echter soms leidt tot dubbelingen en verwarring waar men een overheidsvertegenwoordiger aan tafel verwacht.

Wij brengen onder de aandacht dat er verdienvermogen ligt in de opkomende waterstof economie. De productie van waterstof is een onderdeel daarvan, maar het gaat ook om bedrijven die gebruik maken van waterstof of die nu nog primair gericht zijn op Maintenance & Operations in de olie- en gase-sector.

Wij gaan hieronder in op de aanbevelingen en verbinden ook een voorstel aan elke aanbeveling. Wij adviseren u deze mee te wegen in uw besluitvorming, zodat het proces van opvolging in de periode van coalitievorming al gestart kan worden en de verwachtingen omtrent de ambtelijke en bestuurlijke inzet eenduidig en realistisch zijn.

Een belangrijk algemeen aandachtspunt bij de aanbevelingen is dat eventuele maatregelen getoetst zullen moeten worden aan het aanbestedingsrecht, staatssteunrecht en de Wet Markt en Overheid.

1. *De raad een plan van aanpak aan te bieden voor het creëren van ontwikkelruimte door verplaatsing van de Moormanbrug.*

Hoewel de verplaatsing van de Moormanbrug een optie is die de gemeenteraad al als een oplossing in de strategische uitgangspunten voor de Omgevingsvisie heeft ingebracht en het ook verkend wordt in het Maritiem Cluster vinden wij het niet gepast eenzijdig een dergelijk plan van aanpak te maken voor een brug die in eigendom is bij Defensie.

Voorstel: Vanuit de samenwerking in het Maritiem Cluster worden de bevindingen ten aanzien van de ontwikkelkansen in het tweede kwartaal van dit jaar gepresenteerd en vertaald in de Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie wordt eind 2022 vastgesteld. Op dat moment kan ook een gemeentelijk plan van aanpak voor de eigen inzet op de verplaatsing worden aangeboden met daarin het proces van samenwerking in de ontwikkeling. Een plan van aanpak van de betrokken partijen gezamenlijk gericht op de realisatie zal meer tijd vergen (naar verwachting medio 2023).

2. *Een service level agreement (SLA) aangaan voor het onderhoud van de natte infrastructuur.*

In een SLA-overeenkomst worden afspraken over het prestatieniveau van beheer en onderhoud vastgelegd. De gemeenteraad heeft in september 2019 besloten een investeringskrediet van € 14,4 miljoen beschikbaar te stellen voor deze onderhoudsopgave. Op basis daarvan is tussen PoDH en de gemeente Den Helder een renovatie/onderhoudsovereenkomst infrastructurele werken getekend op basis van het havenonderhoudsplan 2019-2028 PoDH die te beschouwen is als de door u bedoelde SLA.

Aandachtspunt is daarbij het onderscheid tussen de rendabele en niet-rendabele delen. De gemeente kan de publieke, en daardoor niet-rendabele, infrastructuur in onderhoud financieren. De gemeente kan daarvoor een SLA aangaan met PoDH.

Voorstel: PoDH en de gemeente houden de huidige overeenkomst tegen het licht van de bevindingen in de rapportage van Panteia en de daarbij behorende andere aanbevelingen. In de raadscommissie Bestuur en middelen van 28 november 2022 rapporteert het college van B&W de raadscommissie Bestuur en Middelen omtrent de bevindingen en de strekking van een nieuwe overeenkomst. Op basis van de bevindingen en het gevoel van de raadscommissie daarbij wordt een raadsvoorstel voorbereid gericht op een actualisatie van de overeenkomst voor het onderhoud van de natte infrastructuur.

3. *De raad een voorstel voor te leggen om mogelijkheden te bezien de uitgifte van gronden op Kooypunt, Kooyhaven en andere gronden, die niet van strategisch belang zijn voor PoDH, onder te brengen bij een ontwikkelmaatschappij.*

Kooypunt en Kooyhaven bieden PoDH ook voordelen. Die liggen in de verdien capaciteit als grond verkocht kan worden, maar ook in aanbod van vestigingsmogelijkheden voor bedrijfsonderdelen rond Wind op Zee (O& M voor windparken en waterstofinfrastructuur) die niet direct aan kaden in de zeehaven behoeven te staan. In geval van erfpacht, kan het ook structurele inkomsten opleveren. Tegelijkertijd onderkennen we dat voor deze bedrijfsterreinen er ook een markt is die buiten de scope van PoDH valt.

Voorstel : Het college van B&W biedt de raadscommissie Bestuur en Middelen van 28 november 2022 een notitie aan waarin voor- en nadelen en de haalbaarheid van een ontwikkelmaatschappij worden geschetst en gewogen.

4. *Met de provincie Noord-Holland de mogelijkheden te bezien het aandeelhouderschap van Port of Den Helder uit te breiden en de raad over de resultaten hiervan op de hoogte te brengen.*

De procesafspraken met de provincie Noord-Holland zijn vastgelegd in de Samenwerkingsagenda gemeente Den Helder - provincie Noord - Holland 2018-2023 zoals u die in de raadscommissie van 21 januari 2019 is toegelicht. De uitwerking van deze agenda vindt op dit moment plaats in de Ontwikkeling Maritiem Cluster, over de voortgang waarvan u in de raadscommissie van 25 november 2021 bent geïnformeerd. Een eventueel aandeelhouderschap van de provincie Noord-Holland zal pas aan de orde komen als er besluitvorming heeft plaats gevonden over de governance op de programma-aanpak. Wij stellen voor om in de commissievergadering van juni de stand van zaken weer te agenderen.

5. *De raad een visiedocument Port of Den Helder NV 2040 ter vaststelling aan te bieden.*
Wij stellen voor om het op de bestuurlijke termijnkalender voor besluitvorming in het eerste kwartaal van 2023 te agenderen.
6. *De raad een geactualiseerd bedrijfsplan Port of Den Helder NV 2023-2026 met een verdere doorkijk naar 2030, inclusief een meerjarenonderhoudsplan, aan te bieden.*
Port of Den Helder is voornemens het bedrijfsplan in 2023 te actualiseren. Aanbieden voor 1 april 2023 is echter niet realistisch omdat de bevindingen op de voorgenoemde aanbevelingen hierin moeten worden meegenomen en het plan ook door de Raad van Commissarissen moet worden gewogen en met de aandeelhouder besproken. Het nieuwe college heeft in zijn hoedanigheid als aandeelhouder ook tijd nodig om op zijn beurt het bedrijfsplan en de voorgenoemde bevindingen in samenhang te bespreken en een voorstel voor te bereiden. Een voorstel kan dan ook op zijn vroegst in het tweede kwartaal van 2023 worden aangeboden.
7. *In de komende bestuursperiode twee maal per jaar een afzonderlijke bijeenkomst te houden tussen gemeenteraad, aandeelhouders, de directie en RvC van PoDH.*
Wij achten het een goede zaak dat de gemeenteraad zich op inhoud goed wil laten informeren over de ontwikkelingen in relatie tot Port of Den Helder. De behoefte tot gesprek bestaat ook bij het college en de onderneming. Iedereen wel moet blijven acteren vanuit de eigen rol, maar wij zijn met u van mening dat hierin een vorm moet kunnen worden gevonden. Het nieuwe college zal de opties hiertoe zo spoedig mogelijk na het aantreden voorleggen.

Wij kunnen concluderen dat de rapportage de positie van N.V. Port of Den Helder goed weergeeft, alsmede de kansen die er voor de toekomst zijn. Door opvolging te geven aan de aanbevelingen kunnen we eenduidig sturen op een toekomstbestendige haven van Den Helder.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en Wethouders van Den Helder,

J.A. (Jan) de Boer MSc.
burgemeester



R. M. (Robert) Reus
secretaris

