

Gemeenteraad	
Portefeuillehouder: Chris de Koning	Van team: Team Omgeving Adviseur: Mark Boeree E-mail: m.boeree@denhelder.nl
Classificatie: Openbaar	Kenmerk: 2022-048490 Begrotingswijziging: Ja
Onderwerp:	Voorstel met betrekking tot een Service Level Agreement Port of Den Helder op basis van het Panteia-rapport

Publiekssamenvatting:

Met het voorstel wordt de financiële basis gelegd om een Service Level Agreement (SLA) met Port of Den Helder te sluiten.

Met het sluiten van genoemde SLA met Port of Den Helder wordt invulling gegeven aan één van de aanbevelingen uit het Panteia-rapport. Concrete invulling hiervan is dat Port of Den Helder een financiële bijdrage verkrijgt voor de nautische taken plus de onderhoudstaken die zij uitvoert ten behoeve van de publieke infrastructuur.

Met inachtneming van wat tijdens de commissie Bestuur en Middelen op 16 november jl. is behandeld is dit voorstel aangepast. Voorgesteld wordt een financiële bijdrage toe te kennen voor het beheer en onderhoud van de natte infrastructuur. We onderscheiden in dit voorstel 2 categorieën te weten de publieke infrastructuur (P-categorie; kades, bruggen etc.) en Haveninfrastructuur die niet rendabel exploitabel is: de T-categorie: In het Panteia-rapport genoemd "de natte infrastructuur die niet in het business model van Port of Den Helder past". Daarnaast handelt dit voorstel over de nautische taken die Port of Den Helder uitvoert in opdracht van de gemeente Den Helder.

Geadviseerd besluit

1. Op grond van artikel 212 Gemeentewet in samenhang met artikel 5 Financiële verordening gemeente Den Helder 2017 te besluiten een investeringskrediet van afgerond in totaal €15,8 miljoen aan Port of Den Helder (PODH) beschikbaar te stellen in de periode 2022-2032 ten behoeve van de Service Level Agreement (SLA), voor:

- Investerings in de publieke infrastructuur van € 13,2 miljoen (P-categorie);
- Investerings in de haveninfrastructuur, toegangsinfrastructuur en baggerwerkzaamheden in de zin van de AGVV van €2,1 miljoen (T-categorie);
- Investerings voor nautische (wettelijke) taken (Havenboot) van € 0,54 miljoen;

2. In de exploitatiebegroting, voortvloeiend uit beslispunt 1, jaarlijks een bedrag van in totaal € 1.363.000,- op te nemen voor;

a. de uitvoering van de nautische (wettelijke) taken van PoDH voor een bedrag van € 700.000,- (jaarlijks te indexeren);

b. het uitvoeren van het jaarlijks onderhoud aan de publieke infrastructuur van gemiddeld € 248.000,-;

c. de kapitaallasten van de investeringen, opgenomen onder beslispunt 1, een bedrag van € 415.000,-

3. De financiële verrekening van bovenstaande beslispunten vindt plaats in de eerste tussenrapportage van 2023.

4. Jaarlijks de fluctuaties in de bijdragen aan de onderhoudsexploitatiekosten van punt 2.b. toe te voegen resp. te onttrekken aan een nieuw te vormen Reserve jaarlijks onderhoud haven.

5. Jaarlijks de niet benutte middelen dan wel een hogere besteding dan opgenomen onder beslispunt 2.c. toe te voegen resp. te onttrekken aan de reserve Bijdrage locatie RWS+, en deze reserve te hernoemen in Reserve egalisatie lasten haven.

6. Op grond van artikel 169, lid 4, Gemeentewet en artikel 7 onder c, Financiële verordening gemeente

Den Helder 2017, het college van burgemeester en wethouders te berichten dat de raad, met inachtneming van de hiervoor genomen beslispunten, geen andere wensen en bedenkingen heeft bij het voorgenomen besluit van het college van burgemeester en wethouders een Service Level Agreement aan te gaan met de N.V. Port of Den Helder.

7. Het college van burgemeester en wethouders te mandateren tot het aangaan van een Service Level Agreement op basis van de uitgangspunten verwoord in bovenstaande besluiten.

Niet digitale bijlagen

Onder embargo blijven de financiële overzichten, de bijlage behorend bij de Service Level Agreement, inzichtelijk bij de Griffie.

Raadsvoorstel:

Aanleiding en context

Op 7 maart jl. heeft de raad de conclusies uit het Panteia-rapport, waartoe hij eerder zelf opdracht had gegeven, onderschreven en heeft hij het college opdracht gegeven richting en invulling te geven aan de daarin opgenomen aanbevelingen. Het onderzoek concentreerde zich op de navolgende punten:

- Wat was de visie van de gemeente welke heeft geleid tot de verzelfstandiging van het havenbedrijf en hoe heeft deze visie zich ontwikkeld in de tijd;
- Welke kansen worden er voor Port of Den Helder gesignaleerd;
- Wat is het toekomstperspectief voor Port of Den Helder en wat zijn de voorwaarden om genoemde kansen te kunnen verzilveren.

Een van de aanbevelingen uit het rapport betreft het aangaan van Service Level Agreement (SLA). Dit advies behelst de desbetreffende SLA alsmede de daarop gebaseerde financiële bijdragen.

De basis voor het opstellen van een SLA is gelegen in het feit dat Panteia heeft geconstateerd dat bij de oprichting van Port of Den Helder (PoDH) publieke taken zijn neergelegd waarvoor onvoldoende middelen ter beschikking zijn gesteld. Het betreffen met name onderhoud aan de publieke haveninfrastructuur (kades en wateren die niet van belang zijn voor de core-business van PoDH maar die meer een publiek doel dienen, de zogenaamde P-categorie), de niet rendabel exploitabele haveninfrastructuur (de T-categorie), als ook gemandateerde nautische taken. Hiertegenover staan geen directe danwel onvoldoende directe inkomsten waarmee deze punten niet bijdragen aan een gezond verdienmodel van het havenbedrijf. De bekostiging vindt echter wel plaats door Port of Den Helder. Panteia heeft dit in haar rapport 'een weeffout' genoemd. Bij de oprichting konden -gezien het economische tij in de olie- en gasmarkt- deze kosten nog worden gedragen. Dat is al lang niet meer het geval, mede doordat de infrastructuur in slechtere staat verkeert dan initieel werd ingeschat en we met een snellere degradatie van de kade-kwaliteit te maken hebben gehad.

Overige aanbevelingen Panteia-rapport

De overige -hier niet behandelde- aanbevelingen uit het rapport hebben betrekking op:

- Het creëren van ontwikkelruimte gerelateerd aan de mogelijke verplaatsing van de Moormanbrug (besluitvorming vindt nog plaats in kader van Maritieme Cluster-ontwikkeling);
- Onderzoek naar regie over de gronden op Kooypunt en Kooyhaven (eveneens gerelateerd aan het Maritiem Cluster);
- Onderzoeken van de mogelijkheden naar een gedeeld aandeelhouderschap;
- Het ontwikkelen van een heldere toekomstvisie;
- Een actualisatie van het bedrijfsplan gebaseerd op deze visie voor de komende jaren, met doorkijk naar 2030.

Aan bovengenoemde aanbevelingen zal -overeenkomstig het Panteia-rapport- de komende maanden verdere invulling worden gegeven. Dat betekent dat conform de aanbevelingen van Panteia een besluit omtrent het beschikbaar stellen van middelen op basis van de SLA, vooruitloopt op de te formuleren toekomstvisie op de haven.

Omdat de SLA betrekking heeft op de bekostiging van het beheer en onderhoud van de natte infrastructuur, waarin we onderscheiden de publieke infrastructuur (bruggen, kades, etc); de zogenaamde P-categorie, en de niet rendabel te exploiteren haveninfrastructuur, in het Panteia-rapport genoemd de infrastructuur die niet in het business model van Port of Den Helder past, hier genoemd de T-categorie, en daarnaast ook de nautische taken, behoeft besluitvorming hieromtrent niet te wachten op de havensvisie en het bedrijfsplan.

Doelen en resultaten

Het doel van de voorliggende besluitvorming omtrent de financiën maakt de weg vrij om tot een Service Level Agreement met PoDH te komen. Het doel van deze SLA is om een regeling met PoDH te treffen omtrent de uitvoering en vergoeding van publieke diensten, die recht doet aan de

verhoudingen: wie is waarvoor verantwoordelijk (gemeente vs. havenbedrijf). PoDH voert namens gemeente Den Helder taken uit op het gebied van onderhoud aan publieke infrastructuur (P-categorie), de niet rendabel exploitabele haveninfrastructuur (T-categorie), alsmede ook de wettelijke nautische taak. De voorliggende SLA benoemt om welke werkzaamheden en taken het handelt en regelt de daarop aansluitende vergoedingen.

In lijn met het advies van Panteia wordt met een vergoeding voor het Beheer en Onderhoud bijgedragen aan een duurzame bedrijfsvoering van de publieke taak door de NV, terwijl tegelijkertijd de inkomsten van de NV uit diens commerciële activiteiten in beginsel de rest van de bedrijfsvoering van de NV moeten dekken. Bij de uitwerking van de opdracht van de raad constateerden we, in overleggen met PoDH, dat het beheer en onderhoud niet het enige bedrijfsonderdeel is waar geen kostendekkende vergoeding tegenover staat. Ook voor de nautische taken (wettelijke taken die PoDH in opdracht van het college en de burgemeester uitvoert) geldt dat geen kostendekkende vergoeding wordt verstrekt.

Bij het opstellen van de SLA hebben wij onder meer gekeken naar hoe vergelijkbare havens dit probleem hebben ondervangen. Wij hebben ons vooral laten inspireren door de wijze waarop Harlingen haar SLA heeft ingericht, en vervolgens 'geënt' op het Panteia-rapport.

Kaders en omstandigheden

Voor PoDH is het van belang dat de (commerciële) opbrengsten uit de operatie op voldoende niveau zijn. De onderneming werkt hard aan het verwezenlijken van haar commerciële doelen in relatie tot zowel scheepsbewegingen als gronduitgiftes. Panteia constateert dat het voor een stevige financiële basis noodzakelijk is om naast de opbrengsten uit commerciële activiteiten een vergoeding te bieden voor de publieke diensten die PoDH namens de gemeente uitvoert.

De investeringsruimte voor PoDH kan gezocht worden middels samenwerking met een andere zeehaven of het aantrekken van een tweede aandeelhouder. Het onderzoeken van deze mogelijkheden is eveneens als aanbeveling uit het Panteia-onderzoek naar voren gekomen. Om deze aanbeveling op de juiste wijze uit te werken, zal de basis op orde moeten zijn, wat met deze SLA deels gewaarborgd wordt.

Conform het Raadsbesluit van 7 maart 2022 zal de uitwerking van de aanbevelingen met betrekking tot het Maritiem Cluster, de gronden van Kooypunt en Kooyhaven, alsmede de mogelijkheid tot uitbreiding van het aandeelhouderschap, zo snel mogelijk worden opgepakt. Dit overigens in samenhang met de aanbevelingen rondom visievorming en een herziening van het bedrijfsplan. De raad wordt middels een raadsinformatiebrief geïnformeerd omtrent de volgtijdelijkheid van de te nemen stappen zoals voorgesteld in het Panteia-rapport.

Daarop vooruitlopend worden in de voorliggende overeenkomst (SLA) afspraken gemaakt rondom de noodzakelijke vergoeding voor de werkzaamheden die PoDH uitvoert met betrekking tot de publieke haveninfrastructuur en niet rendabel-exploiteerbare haveninfrastructuur en de nautische taken. Dit betreft een fundamenteel onderdeel van de activiteiten die PoDH uitvoert en kan als een essentiële bouwsteen worden gezien voor het behoud van de civiele haven(infrastructuur) in Den Helder. Hierbij tekenen wij aan dat de voorgestelde bijdrage met inachtneming van de geldende staatssteunregels kunnen worden verleend.

Argumenten en alternatieven

In de financiële uitwerking is gekozen voor een methodiek waarbij de Port jaarlijks een financiële bijdrage ontvangt voor de taken die PoDH op dit moment niet kostendekkend kan uitvoeren. Dit betreft het beheer en onderhoud van de publieke infrastructuur en de niet rendabel exploitabele haveninfrastructuur alsmede ook de nautische taken die PoDH namens de bestuursorganen van de gemeente Den Helder uitvoert. Voor het beheer en onderhoud van genoemde infrastructuur wordt beoogd een vergoeding aan PoDH toe te kennen. In dit voorstel zijn wij ervan uitgegaan dat alle assets die eerder aan PoDH zijn overgedragen ook bij de Port of Den Helder op de balans zullen blijven (als economisch eigenaar). Teruglevering van een deel van de haveninfrastructuur aan de

gemeente zou leiden tot een versnippering in de uitvoering van het beheer en onderhoud van het havengebied, hetgeen ongewenst is. Concreet betekent dit bijdragen voor:

- Uitvoering van de publieke nautische taken;
- Het uitvoeren van het jaarlijkse onderhoud aan de publieke infrastructuur (P-categorie); het investeren in de vernieuwing of noodzakelijk (levensverlengend) groot onderhoud aan de publieke infrastructuur (bruggen, kades etc.). De kapitaallasten daarvan worden in de begroting verwerkt;
- het beheer en onderhoud aan niet rendabel exploitierbare haveninfrastructuur (T-categorie).

In die zin is de gehanteerde terminologie van 'SLA' niet helemaal juist gekozen. Dit suggereert dat het gaat om een overeenkomst tussen een aanbieder en een afnemer van een bepaalde dienst, terwijl de Port eigenaar is van de desbetreffende assets. Een betere naam zou wellicht zijn "Havenovereenkomst Port of Den Helder 2023". Wij hebben echter aansluiting trachten te vinden bij de bewoording in het Panteia-rapport, waarin overigens wel de ruimte wordt gelaten om hier op onderhavige wijze invulling aan te geven. De naamgeving van de overeenkomst wordt derhalve: 'Service Level Agreement / Havenovereenkomst Den Helder 2023'. Het college zal op basis van besluitvorming over onderhavige financiële voorstel de SLA met Port of Den Helder sluiten.

Alternatief voor de gekozen methodiek zou zijn dat de publieke infrastructuur wél terug overgedragen wordt aan de gemeente, om vervolgens een SLA in de strikte zin van het woord met PoDH te sluiten. Vanwege de juridische en fiscale rompslomp die dat meebrengt, zonder dat hiermee een helder doel wordt gediend, kiezen wij ervoor om deze weg niet te bewandelen.

Ook de aan de Port of Den Helder gemandateerde nautische taken zouden door de gemeente uitgevoerd kunnen worden. Kennis, kunde en ervaring op dit vlak liggen -evenals alle onderhoudswerkzaamheden in de haven- bij Port of Den Helder en daarmee is zij de meest 'gerede partij' om deze taken uit te voeren.

Bestuurlijke vernieuwing

Bestuurlijke vernieuwing is niet van toepassing op dit voorstel.

Het voorstel leent zich op grond van de Referendumverordening gemeente Den Helder 2012 voor het houden van een referendum, het advies van het college is echter vanwege de dringende termijn van het voorstel geen referendum te laten houden.

Duurzaamheid

Duurzaamheid staat hoog in het vaandel bij gemeente Den Helder. Dat krijgt onder andere z'n beslag in de wijze waarop wij Port of Den Helder ondersteunen om haar duurzaamheidsambities waar te maken, passend bij de status van Waddenhaven. De duurzaamheidsambities van de haven hebben betrekking op drie prestatiegebieden: energie, emissies en circulariteit. Deze prestatiegebieden maken onderdeel uit van het kader waarbinnen het onderhoud van de haveninfrastructuur door Port of Den Helder wordt uitgevoerd en aanbesteed. De onderhoudswerken worden te allen tijde binnen de ecologische richtlijnen, en dus met aandacht voor natuur en milieu, uitgevoerd.

Financiële consequenties

Naar aanleiding van de aanbevelingen van Panteia is in het overleg met PoDH nagegaan welke bedragen noodzakelijk zijn voor de instandhouding van de publieke infrastructuur plus de niet rendabel te exploiteren infrastructuur. Ook zijn de kosten van de uitvoering van de wettelijke nautische taken van PoDH in beeld gebracht.

De voorgestelde bijdragen van de gemeente aan PoDH passen binnen de Europese staatssteunregels. De vergoedingen voor publieke infrastructuur, zoals openbare bruggen, vallen buiten het staatssteunrecht. Dit geldt ook voor de vergoeding voor de uitvoering van de nautische wettelijke taken die PoDH namens de gemeente uitvoert. Deze wettelijke taken zijn klassieke overheidsprerogatieven die niet worden beschouwd als economische activiteiten. Hierop is het staatssteunrecht niet van toepassing.

De vergoedingen voor haveninfrastructuur, toeganginfrastructuur en baggerwerkzaamheden vallen wel onder het staatssteunrecht. Hierop is de Europese Algemene Groepsvrijstellingsverordening van toepassing. Deze vergoedingen zullen, onder van toepassing verklaring van deze AGVV, worden gemeld bij de Europese Commissie.

De uitkomsten van dit overleg hebben geleid tot de volgende bedragen:

Voor bijdragen aan investeringen door PoDH in de periode 2022-2032 is een krediet van in totaal € 15,8 miljoen noodzakelijk. Dat is als volgt opgebouwd:

- Voor investeringen in de publieke infrastructuur een bedrag van € 13,2 miljoen; (P-categorie)
- Voor investeringen in de haveninfrastructuur, toeganginfrastructuur en baggerwerkzaamheden (in de zin van de AGVV) een bedrag van € 2,1 miljoen; (T-categorie);
- Voor investeringen voor nautische wettelijke taken een bedrag van € 0,54 miljoen.

De voorgestelde financiële bijdrage aan Port of Den Helder past binnen de programmabegroting 2023, initieel begroot op 1,5 miljoen euro.

De in deze paragraaf opgenomen bedragen zijn direct af te leiden uit het eerder ter inzage gelegde financiële overzicht door de zogenoemde categorie C (investeringen voor commerciële doeleinden) hieruit te verwijderen.

Uitvoering en planning

Na besluitvorming in de raad zal de financierings-systematiek in samenwerking met Port of Den Helder worden ingeregeld. Daarbij zullen we aandacht hebben voor de toekomstige ontwikkelingen (incidenten, prijsfluctuaties, veranderende degradatie van infrastructuur).

Met de besluitvorming t.a.v. de SLA is tevens de basis gelegd voor de benodigde borgstelling vanuit gemeente Den Helder. Een standaard eis van de BNG is bij (her-)financieringen dat de gemeente voor aan PoDH verstrekte leningen borg staat. Dit was ook bij de lopende leningen van PoDH het geval. Omdat de oude lening vervalt (en dus ook de lopende borgstelling van de gemeente) moet er bij (her-)financiering een nieuwe borgstelling door de gemeente worden afgegeven. Een advies hieromtrent wordt spoedig aan uw raad voorgelegd.

Communicatie

Niet van toepassing.

Den Helder, 18 november 2022

Burgemeester en Wethouders van Den Helder,

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



secretaris
K. (Koen) van Veen



Raadsvergadering d.d.	6 december 2022
Besluit nummer	2022-048490
Onderwerp	Voorstel met betrekking tot een Service Level Agreement Port of Den Helder op basis van het Panteia-rapport

De raad van de gemeente Den Helder;

gelezen het raadsvoorstel van het college van burgemeester en wethouders van Den Helder van 18 november 2022,

besluit:

1. Op grond van artikel 212 Gemeentewet in samenhang met artikel 5 Financiële verordening gemeente Den Helder 2017 te besluiten een investeringskrediet van afgerond in totaal €15,8 miljoen aan Port of Den Helder (PODH) beschikbaar te stellen in de periode 2022-2032 ten behoeve van de Service Level Agreement (SLA), voor:

- Investerings in de publieke infrastructuur van € 13,2 miljoen (P-categorie);
- Investerings in de haveninfrastructuur, toegangsinfrastructuur en baggerwerkzaamheden in de zin van de AGVV van €2,1 miljoen (T-categorie);
- Investerings voor nautische (wettelijke) taken (Havenboot) van € 0,54 miljoen;

2. In de exploitatiebegroting, voortvloeiend uit beslispoint 1, jaarlijks een bedrag van in totaal € 1.363.000,- op te nemen voor;

- a. de uitvoering van de nautische (wettelijke) taken van PoDH voor een bedrag van € 700.000,- (jaarlijks te indexeren);
- b. het uitvoeren van het jaarlijks onderhoud aan de publieke infrastructuur van gemiddeld € 248.000,-;
- c. de kapitaallasten van de investeringen, opgenomen onder beslispoint 1, een bedrag van € 415.000,-

3. De financiële verrekening van bovenstaande beslispointen vindt plaats in de eerste tussenrapportage van 2023.

4. Jaarlijks de fluctuaties in de bijdragen aan de onderhoudsexploitatiekosten van punt 2.b. toe te voegen resp. te onttrekken aan een nieuw te vormen Reserve jaarlijks onderhoud haven.

5. Jaarlijks de niet benutte middelen dan wel een hogere besteding dan opgenomen onder beslispoint 2.c. toe te voegen resp. te onttrekken aan de reserve Bijdrage locatie RWS+, en deze reserve te hernoemen in Reserve egalisatie lasten haven.

6. Op grond van artikel 169, lid 4, Gemeentewet en artikel 7 onder c, Financiële verordening gemeente Den Helder 2017, het college van burgemeester en wethouders te berichten dat de raad, met inachtneming van de hiervoor genomen beslispointen, geen andere wensen en bedenkingen heeft bij het voorgenomen besluit van het college van burgemeester en wethouders een Service Level Agreement aan te gaan met de N.V. Port of Den Helder.

7. Het college van burgemeester en wethouders te mandateren tot het aangaan van een Service Level Agreement op basis van de uitgangspunten verwoord in bovenstaande besluiten.

Aldus besloten in de raadsvergadering van 6 december 2022