Rapportage Port of Den Helder 2e halfjaar 2016

April 2017

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting

1. Inleiding

2. Kaders

3. Port of Den Helder
3.1 Ontwikkelingen afgelopen half jaar
3.2 Ontwikkelingen komend half jaar
3.3 Doorkijk naar 2017 en verder

4. Financiën

5. Risicoparagraaf

Samenvatting

De Port of Den Helder is met de Koninklijke Marine een van de belangrijkste pijlers van de economie van Den Helder. Ook voor de Kop van Noord-Holland speelt de haven van Den Helder een belangrijke rol. Dit heeft zich vertaald in de bestuursopdracht Havens in het Programma de Kop Werkt! zoals deze door de vier gemeenteraden is vastgesteld.

In de tweede helft van 2016 zijn wederom belangrijke stappen gemaakt in de transitie van de NV van een pure beheersorganisatie naar een organisatie die ook focus heeft op haar ontwikkeltaak. Met name noemen wij hier het besluit van de gemeenteraad om de kapitaalspositie van de NV te versterken en op zoek te gaan naar een tweede aandeelhouder. Dit laatst genoemde proces is inmiddels in gang gezet en zal hopelijk eind 2017 zijn afgerond. Een tweede essentiële stap is geweest het door de Raad van Commissarissen vaststellen van de Routekaart, de Investeringskalender van de NV voor verdere infrastructurele ontwikkeling van de haven van Den Helder. In december 2016 vond reeds de oplevering plaats van een belangrijk project uit de Routekaart, Kooyhaven.
Naar buiten toe heeft de NV een stevige bijdrage geleverd aan de verdere positionering van de kop van Noord Holland. In samenwerking met de luchthaven, de kennispoot, het bedrijfsleven en het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland-Noord, heeft de NV gewerkt aan een nieuw beeldmerk en profilering van het havencomplex. Met 'North Sea Energy Gateway' wordt een nieuwe impuls gegeven aan een duidelijker profiel van Den Helder richting in eerste instantie de wind-op-zee sector en stakeholders.
In de voorliggende halfjaarrapportage is ook de voorlopige Winst & Verliesrekening over 2016 opgenomen. Deze is gebaseerd op de Jaarrekening 2016, welke eind maart 2017 definitief zal worden vastgesteld.
Het financieel resultaat over 2016 bedraagt een winst van €1.2 mln. Het resultaat is daarmee €0,9 mln positiever dan was begroot. Van grote invloed hierop is de in 2016 doorgevoerde stelselwijziging ten aanzien van de kosten van groot onderhoud. Het betreft een louter boekhoudkundig resultaat. Daarnaast is een hogere omzet behaald dan begroot en zijn de operationele kosten over de gehele linie van het bedrijf lager gebleven. In verband met de gewijzigde marktsituatie en het wegvallen van een concrete klantvraag is in de loop van 2016 besloten om het project RWS+ als aanbod gestuurde ontwikkeling door te starten, gebaseerd op een nieuwe Business Case. Er was inmiddels over 2014 en 2015 een positie op de balans opgebouwd van €0,4 mln. Met het doel in de toekomst te activeren. Nu het oorspronkelijke project RWS+ geen doorgang kon vinden is deze positie ten laste van het resultaat van 2016 genomen.

De olie- en gasprijzen blijven laag, waardoor efficiency slagen van de industrie nog steeds noodzakelijk zijn. De traditionele klanten in Port of Den Helder voelen dat. Alhoewel de haveninkomsten minder zijn gedaald dan begroot in 2016, heeft de neerwaartse trend doorgezet. Het goede nieuws is dat de wind offshore markt een enorme impuls heeft gekregen door de positieve aanbestedingsresultaten van de eerste wind projecten voor de Zuid-Hollandse kust. Dit heeft een dusdanig effect dat de uitrol wellicht zal versnellen en dat de ambities voor wind-op-zee alleen maar groter zullen worden. We zijn ervan overtuigd dat deze markt kansen voor Den Helder zal bieden.

1. Inleiding

Hierbij biedt het college de 2e halfjaarrapportage 2016 over NV Port of Den Helder aan de gemeenteraad aan.

Doelstelling Port of Den Helder
De doelstelling van Port of Den Helder is *"het uitoefenen van een havenbedrijf en het exploiteren van haven en industrieterreinen. Daaronder valt de ontwikkeling, de aanleg, het beheer en de exploitatie van haven- en industriegebieden, in de ruimste zin van het woord; de bevordering van een effectieve, veilige en efficiënte afhandeling van het scheepvaartverkeer en het zorg dragen voor nautische en — maritieme orde en veiligheid alsmede het optreden als bevoegde havenautoriteit. Dit alles ter bevordering van de economische bedrijvigheid en daarmee de economische ontwikkeling van de stad."* [Artikel 2 van de statuten]
Binnen deze context heeft de NV in haar functie van Havenautoriteit een publieke functie, maar tevens is NV Port of Den Helder een commercieel bedrijf met een publieke aandeelhouder, waarop economische principes van toepassing zijn.
Om dit doel te bereiken ligt de focus op:

- verzorgen van bestaande havenfaciliteiten en ontwikkelen van toekomstige havenfaciliteiten;
- onderhouden en in goede staat houden van bedrijventerreinen en bezittingen;
- faciliteren van de scheepvaart en het bedrijfsleven;
- faciliteren van civiel/maritieme samenwerking.

2 Kaders

- De gehanteerde kaders zijn:
- nota “De verhouding tussen de aandeelhouder (B&W) en de gemeenteraad” Raad 9 juli 2012 ;
- Havenovereenkomst en Inbrengovereenkomst (Raad 3 december 2012; Raadsbesluit RB12.0215);
- Havenbeheerplan 2016-2020;
- beleidsnota ”Gemeentelijke garanties en geldleningen (2014)”;
- oprichtingsakte en statuten van de Vennootschap (2012) Port of Den Helder.

3 Port of Den Helder

In onderstaande tekst worden de ontwikkelingen van het tweede half jaar van 2016

3.1 Ontwikkelingen afgelopen half jaar

De ontwikkelingen in het afgelopen half jaar:

Reguleren van het gebruik van de haven
In onderstaande tabel is het aantal bezoeken en Gross Tonnage (GT) weergegeven. Zie ook paragraaf 4 (opbrengsten).

	2016		**2015**		**verschil**	
categorie	Aantal bezoeken	Totaal GT	Aantal bezoeken	Totaal GT	Aantal bezoeken	Totaal GT
Zeeschepen	2087	4.288.133	2.523	5.054.460	-436	-17%
Zeevisserschip	1241	348.963	1.645	394.714	-404	-25%
Bedrijfsvaartuig	571	44.701	684	48.968	-113	-17%
Binnenvaartvrachtschip	176	40.069	114	19.268	62	54%
Overig	5	92	5	2.467	0	0%
Eindtotaal	4080	4.721.958	4971	5.519.877	-891	-18%

Conform de verwachting in de begroting laat 2016 een verdere daling van het aantal scheepsbezoeken zien over vrijwel de gehele linie. In totaal een forse daling van 18% t.o.v. 2015. Opgemerkt kan worden dat de havengeld-gerelateerde inkomsten in totaal (havengelden/ISPS/Vletter) minder scherp zijn gedaald t.o.v. 2015 (-10%).

Technisch beheer van de havenvoorzieningen
Naast het reguliere onderhoud zijn uitgebreide (onderwater) inspecties van enkele kaden uitgevoerd. Naar aanleiding van deze inspecties zal in de loop van 2017 een nadere beschouwing van de staat en restlevensduur van deze kaden worden opgeleverd. Voorts zijn de grotere onderhoudsprojecten voor 2017 vastgesteld. Dit betreft o.a. de uitvoering van de renovatie van het Zeedoksluiscomplex, baggerwerk in Het Nieuwe Diep en werkzaamheden aan de van Kinsbergen- en Oostoeverbrug.
De Spoorwegkade (voormalige mijnendienst) is opnieuw ingericht, zodat deze kade weer voor het afmeren van schepen in gebruik genomen kan worden.
In juni 2016 werd de Nieuwediepkade (steiger 37) ernstig beschadigd als gevolg van een aanvaring door het schip “Pemba”. De afwikkeling van het schadeverhaal is gaande. De aansprakelijkheid is erkend door de tegenpartij; nu worden onderhandelingen gevoerd over de vaststelling van de hoogte van de schade en de wijze waarop deze hersteld gaat worden. Alle out of pocketkosten gedaan in 2016 zijn op de balans opgenomen als onderdeel van de te claimen schade. De beschadiging van steiger 37 heeft geen (significante) invloed op de capaciteit van de haven van Den Helder.

Gebiedsontwikkeling
De Routekaart is de basis voor de investeringsagenda van de PoDH en gebiedsontwikkeling in de haven. De lopende ontwikkeling van Kooyhaven, Marsdiepkade en Paleiskade 2 maken onderdeel uit van deze Routekaart. Een aantal gebieden is geïdentificeerd die op termijn ruimte moeten bieden voor aanvullende commerciële havengebonden activiteiten. Deze terreinen waren het afgelopen jaar onderwerp van commerciële, bestuurlijke en technische verkenningen.

Door de aanhoudende lage olieprijzen is het aantal verzoeken voor oplegplekken voor tijdelijk uit de vaart genomen schepen toegenomen. Om op deze marktvraag in te spelen zijn in het afgelopen half jaar de kades van de Spoorweghaven herontwikkeld voor oplegplaatsen.
Het afgelopen half jaar is 5 hectares aan het areaal van Port of Den Helder toegevoegd, bestaande uit 4 hectares bedrijventerrein en de openbare kade op Kooyhaven. De afstemming met Gemeente Hollands Kroon over de indienstneming en het gebruik van Kooyhaven verloopt goed. Port of Den Helder is dicht bij het vastleggen van de eerste klant.

Overige zaken
In het kader van de acquisitie, marketing en marktverkenningen zijn beurzen en conferenties op het gebied van de traditionele offshore, de windindustrie en energietransitie in binnen- en buitenland bezocht. Hiermee is bijgedragen aan de positieve profilering van de haven van Den Helder, zijn nieuwe contacten gelegd met commerciële partijen en andere stakeholders. Daarnaast zijn de contacten aangehaald met andere havenbedrijven, zowel in Nederland als het Verenigd Koninkrijk. Ook heeft de PoDH met de Helderse partners succesvol de tweede editie van North Sea Offshore (NSO) georganiseerd om Den Helder op te kaart zetten.
Samen met de luchthaven, de kennishaven, het bedrijfsleven en het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord, is gewerkt aan de profilering van de haven van Den Helder vanuit de Denktank Wind op Zee. De vier pijlers profileren zich nu, onder de noemer 'North Sea Energy Gateway' (NSEG), gezamenlijk met een propositie richting alle offshore partijen die opereren op de Noordzee. Daarbij wordt in eerste instantie gericht op de wind-op-zee sector, maar die profilering is daar zeker niet beperkt toe. Met NSEG wordt een nieuwe impuls gegeven aan een duidelijker beeld van de haven van Den Helder in brede zin.
Ook heeft de NV een marktconsultatie rondom de Routekaart georganiseerd en een informatief evenement rondom subseacommunicatie en een branding propositie met het oog op het binnenhalen van de Ecolution voor Den Helder als duurzame maritieme stad.
Samen met het bedrijfsleven is een internetreactie gegeven op de herziening van de Scheepvaartverkeerswet. In de eerste helft van 2017 zal een herziening van het Loodsplichtbesluit 1995 ter inzage komen.
In november is door de Inspectie Leefomgeving & Transport een reguliere audit met betrekking tot de implementatie en uitvoering van de voorschriften in het kader van Havenbeveiliging (ISPS-code) uitgevoerd. Deze audit had een positief resultaat. In oktober is tijdens de Nacht van de Nacht door 43 instanties, waaronder de Waddenzeehavens, de intentieverklaring Dark Sky Werelderfgoed Waddenzee ondertekend. De intentieverklaring heeft tot doel om te zorgen dat de nachtelijke duisternis in het Waddengebied behouden blijft.

3.2 Ontwikkelingen komend half jaar

Reguleren van het gebruik van de haven
De olieprijs heeft zich licht hersteld en beweegt zich nu al een paar maanden tegen de USD 55,00 aan. Onzekerheid blijft echter troef. De sector zoekt nog steeds naar efficiency slagen ook in personele zin. Ook bij ondernemingen gevestigd in de haven van Den Helder vallen ontslagen. Direct effect is ook zichtbaar rondom het opleggen van schepen en de nog steeds neergaande trend in het aantal scheepsbewegingen. Ook voor 2017 gaat PoDH uit van een voortzettende daling van het aantal scheepsbewegingen.
Een Europese richtlijn (2010/65/ EU) regelt voor de scheepvaartsector om alle wettelijke verplichte meldingen aan overheden elektronisch via één platform af te handelen. In opdracht van Rijkswaterstaat wordt hiervoor het Maritiem Single Window (MSW) ontwikkeld. Op 21 september 2016 was Port of Den Helder de eerste haven in Nederland die gekoppeld werd aan de MSW keten. Voor een goed verloop van de meldingen via de MSW keten zijn de agenten intensief begeleidt vanuit de havendienst van PoDH.
Het Havenmanagementsysteem Portaal (HMS) heeft aanpassingen nodig om efficiënter te werken, tijdswinst te creëren voor de administratieve processen. Dit werkt kostenbesparend en verhoogt de klanttevredenheid. In het tweede halfjaar 2016 is er gestart met de voorbereidingen voor de daadwerkelijke aanpassingen zodat deze in 2017 uitgevoerd kunnen worden. Na een langdurig Europees aanbestedingstraject is het contract voor havenbeveiliging opnieuw gegund.

Technisch beheer van de havenvoorzieningen
De voorbereidingen voor de renovatie van het Zeedoksluiscomplex liggen op schema om de aanbesteding in de zomer te starten. De werkzaamheden zullen aanvangen na Sail en vóór het vaarseizoen van 2018 afgerond worden.
De verlichting op de Paleiskade zal worden vervangen door duurzame (LED) verlichting.
Het walstroom project, waar inmiddels een subsidie van de provincie voor is verkregen, is opgestart.
De Oostoeverbrug zal i.s.m. de Provincie voorbereid worden om vanuit de nieuwe bediencentrale in Heerhugowaard bediend te gaan worden. Daarnaast zal ook het wegdek van deze brug in 2017 opgeknapt worden.
In Het Nieuwe Diep wordt uitgebreid waterbodemonderzoek uitgevoerd ter voorbereiding op de baggerwerkzaamheden die benodigd zijn om het vaarwater op de gewenste diepte te brengen.
Het definitieve herstel van de schade aan steiger 37 wordt waarschijnlijk vlak na Sail 2017 opgestart. De huidige toestand van de steiger vormt geen belemmering tijdens Sail.

Gebiedsontwikkeling
Kooyhaven: Kooyhaven betreft de ontwikkeling van 14 hectare havengebonden terreinen met kades. De eerste oplevering heeft eind 2016 plaatsgevonden en bestaat uit 5 hectare terrein inclusief een openbare kade. De officiële opening van het terrein zal 7 maart 2017 plaatsvinden. In 2021 worden de laatste terreinen door de NV Port of Den Helder afgenomen.
Buitenveld: De gemeente Den Helder gaat met het Rijksvastgoedbedrijf de aankoop van Buitenveld te verkennen. Eerste prioriteit van PoDH bij deze ontwikkeling is het verbeteren van de bereikbaarheid van de haven en de veiligheid rondom het vrachtverkeer naar de Paleiskade.
Marsdiepkade: Vorderingen zijn gemaakt met de ontwikkeling van de Marsdiepkade (de huidige Rijkswaterstaatlocatie). De huidige marktsituatie is een zeer belangrijk aandachtspunt voor de voortgang van het project. De onrendabele top van RWS+ met bijdragen van Gemeente, Provincie en Defensie is ondertussen gedekt. Gelet op de huidige marktconjunctuur onderzoekt de PoDH de mogelijkheden om dit terrein gefaseerd en aanbod gestuurd te ontwikkelen, in plaats van vraag gestuurd.
Paleiskade 2: Port of Den Helder heeft een technische- en financiële quick scan uitgevoerd naar de aanleg van Paleiskade 2, ten oosten van de huidige Paleiskade. Deze quick scans maken onderdeel uit van de initiatiefase van het project, waarbij de haalbaarheid en het projectidee worden getoetst. In de komende periode worden in afstemming met de klant de vervolgstappen in het project verkend. In de volgende fase (definitiefase) wordt de haalbaarheid in termen van milieu, planologie en eisen en wensen van en stakeholders – in het bijzonder Defensie - verder verkend.
Kade 43-46: Kade 43-46 is in slechte onderhoudsstaat. Renovatie is noodzakelijk. De stabiliteit van het achterliggende dijklichaam (secundaire kering) blijkt niet in orde. PoDH heeft samen met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) verkend hoe de stabiliteit van de kering gewaarborgd kan worden én een bredere en toekomstbestendige kade ontwikkeld kan worden. Dit project was om die reden opgenomen in de Routekaart. Inmiddels is gebleken dat de termijn waarop HHNK de stabiliteit van deze kering (dit gaat om de hele kering vanaf de Koopvaarderschutsluis tot de TESO aanlanding) zal aanpakken te ver in de toekomst ligt om het benodigde onderhoud aan de damwand van PoDH verder uit te stellen. Derhalve zal het project uit de scope van de Routekaart gaan, en in de onderhoudsscope terecht komen.
Oplegplekken: Er bestaat een marktvraag naar oplegplekken voor (tijdelijk) uit de vaart genomen schepen. Met de recente oplevering van de Spoorwegkade op Westoever worden deze oplegplekken zeer binnenkort aangeboden. Onderzocht wordt of dichter bij de zeehaven meer oplegplekken kunnen worden gecreëerd voor de grotere offshore schepen.
Spoorweghaven: De Spoorweghaven is een terrein in bezit van Port of Den Helder nabij industrieterrein Westoever, ten noorden van de Handelskade waar Total tot voor kort gevestigd was. Afgelopen halfjaar zijn infrastructurele voorzieningen voor Imares en oplegplaatsen aan de kade gerealiseerd. Voor het terrein achter de kade, evenals voor het gebied op de Handelskade waar Total gevestigd was, hebben geïnteresseerde partijen zich bij Port of Den Helder gemeld voor ontwikkeling. Overleg met gemeente vindt plaats over de gewenste ontwikkelingsrichting.
Onderzoek geluidsruimte: De geluidsruimte in de haven van Den Helder is beperkt. Geluidsruimte is randvoorwaardelijk voor gebiedsontwikkeling in de haven. Hiertoe is in de tweede helft van 2016 de voorbereiding van een onderzoek opgestart naar de geluidsruimte in de gehele haven én naar manieren om geluidsruimte te creëren. PoDH werkt hiervoor samen met de gemeente en de Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord. Momenteel wordt de wijze van samenwerking met

Defensie en geluidszonebeheerder I&M verkend. Prioriteit van het onderzoek is de inpassing van de projecten Marsdiepkade en Paleiskade 2 in de huidige geluidssituatie.

Tweede Aandeelhouder
De gemeenteraad heeft goedkeuring gegeven het aandeelhouderschap door een tweede partij te verkennen. Deze verkenningen zijn ondertussen in volle gang en betreffen onderzoek naar de totale financieringsbehoefte en de governance structuur tussen beide aandeelhouders, de Raad van Commissarissen en het bestuur van de NV. Naar verwachting zal besluitvorming hieromtrent plaats vinden eind 2017

Vennootschapsbelasting
Op basis van de gewijzigde fiscale wetgeving worden alle Nederlandse zeehavenbedrijven per 01 januari 2017 belastingplichtig voor de vennootschapsbelasting (VpB). Onder leiding van Boer & Croon wordt in samenwerking met de andere havens een intensief traject doorlopen. Dit heeft ondertussen geleid tot het bepalen van de WACC van de verschillende havens op basis van gezamenlijk vastgestelde uitgangspunten. Met behulp van verschillende waarderingsmethodes (CAPM, Build-up, historisch rendement) is vervolgens de ondernemingswaarde van de havens bepaald ten behoeve van de fiscale openingsbalans. De berekeningen zijn inmiddels door PoDH ingediend bij de Belastingdienst. Een eerste stap voor de Belastingdienst is om een besluit te nemen t.a.v. de methodiek van waardebepaling t.a.v. alle zeehavens. Vervolgens zal de Belastingdienst per haven op de informatie inzoomen. Het is nog onbekend hoe lang dit proces zal duren. Nu de ondernemingswaarde van PoDH bekend is, alsmede het toekomstig afschrijvingspotentieel, is de verwachting dat PoDH de komende jaren geen VpB zal hoeven te betalen. Dat is een belangrijk gegeven, gezien het feit dat vanwege de zeer slechte marktomstandigheden van de zeehavens, deze kostenverhogende belasting niet tot nauwelijks zal kunnen worden doorberekend (via de tarieven) naar de eindklanten.

Lobby
PoDH werkt met Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland-Noord en de gemeente aan een position paper rondom wind-op-zee om de planning van de uitrol van windparken naar het noorden en verder op zee te versnellen en de haven van Den Helder aan te wijzen als uitvalsbasis voor proefnemingen naar de integratie van gas en windenergie. Het is de verwachting dat het kabinet in 2017 duidelijkheid zal verschaffen over de ambities m.b.t. de verdere aanleg van windparken op zee, vanaf 2020. De lobby, mede op basis van de positionpaper, moet leiden tot een gunstige positie van de haven van Den Helder daarin.

3.3 Doorkijk naar 2018 en verder

De olieprijs herstelde zich het afgelopen halfjaar licht en beweegt nu tegen de USD 55,00 aan. Het is lastig te voorspellen wat er met de olieprijzen zal gebeuren. De geopolitieke ontwikkelingen laten nog grote onzekerheid bestaan over de toekomstige ontwikkeling van de olie- en gasmarkt. Vooralsnog blijft de sector daardoor onderhevig aan bezuinigingen, wat zich vertaalt in ontslagen, opleggen van schepen, stil leggen van platforms of het “zogenaamde cold stacken”. Gezien het vooralsnog uitblijven van windparken voor de kust van Den Helder, kan deze daling nog niet gecompenseerd worden door de nieuwe markten, zoals Wind op Zee. De kansen die die sector op termijn biedt zijn evenwel zeer veel belovend, zoals in eerdere rapportages uitvoerig beschreven. De uitdaging is om de bestaande offshorebedrijven in de Olie&Gas sector de aansluiting te laten vinden op deze nieuwe markt vanuit Den Helder. Ter overbrugging van deze transitieperiode zal de commerciële strategie zich in eerste instantie blijven richten op het behouden en optimaal ondersteunen van de bestaande olie- en gas offshore services bedrijven en activiteiten in Den Helder. Daartoe wordt continue aandacht besteed aan het service niveau en de faciliteiten in het havengebied. PoDH bereidt zich hierop voor door verdergaande digitalisering en door het nader analyseren van de tariefstelling en andere vestigingsfactoren via benchmarks met andere havens.
De olie- en gasmarkt en de windmarkt staan dus boven aan de lijst van de marketing en acquisitie inspanningen van de PoDH. Daarnaast is er ook aandacht voor ontwikkelingen in de markt op het gebied van waterrecreatie, visserij, scheepsonderhoud en andere marktsectoren.
Ter ondersteuning van deze marktsectoren zullen de projecten uit de Routekaart verder vorm krijgen.

4. Financiën

In onderstaande tabel is de voorlopige Winst & Verliesrekening over 2016 opgenomen. Deze is gebaseerd op de versie van de Jaarrekening 2016 die nog moet worden vastgesteld en in de aandeelhoudersvergadering in mei zal worden besproken.
Het financieel resultaat over 2016 zal naar verwachting €1,0 mln positiever zijn dan begroot als gevolg van:

- De invoering van de stelselwijziging, waardoor de dotatie aan de onderhoudsvoorziening wegvalt W 687k. Dit betreft geen operationeel resultaat, doch is slechts een resultaat voortvloeiend uit boekhoudkundige verslaglegging.
- Hogere omzet W 447k, ondanks het feit dat de omzet uit verkoop gronden achterbleef V 245k
- Afwaardering project RWS+ V 414k
- Lagere operationele kosten over de hele breedte van het bedrijf W 242k, waaronder kosten van onderhoud & beheer, overig advies en marketing.

	Aktueel 2016	Begroting 2016	V/W	Resultaat
Havengelden/ISPS/Vletteren	3.435.194	3.032.000	W.	403.194
Erfpacht en huuropbrengsten	2.553.038	2.360.843	W	192.195
Verkoop gronden	2.204.100	2.449.100	V	-245.000
Overige	614.035	516.958	W	97.077
Bedrijfsopbrengsten	8.806.367	8.358.901	W	447.466
Kostprijs verkochte gronden	1.013.981	1.013.896	V	85
Beveiligingskosten/vletterkosten	1.377.203	1.510.898	W	-133.695
Diverse bedrijfskosten	1.382.746	1.768.954	W	-386.208
Kostprijs en inkoopwaarde van de omzet	**3.773.930**	**4.293.748**	**W**	**-519.818**
Brutolonen incl ontvangen ziekengeld	1.113.420	1.136.627	W	-23.207
Inhuur personeel incl commissarissen	348.408	248.924	V	99.484
Lonen en salarissen	**1.461.828**	**1.385.551**	**V**	**76.277**
Sociale lasten	**298.506**	**308.616**	**W**	**-10.110**
Afschrijvingen	**706.680**	**679.188**	**W**	**27.492**
Overige bedrijfskosten	**985.191**	**1.008.701**	**W**	**-23.510**
Bedrijfslasten	**7.226.135**	**7.675.803**	**W**	**-449.668**
Rentelasten	**333.535**	**398.485**	**W**	**-64.950**
Resultaat	**1.246.697**	**284.613**	**W**	**962.084**

Toelichting
De begroting is uitgegaan van een gemiddeld aantal scheepsbewegingen van de afgelopen jaren t.o.v. de olieprijzen. Ervan uitgaande dat de olieprijzen nog verder zouden dalen, zijn de opbrengsten haven- en kadegelden, zoals geprognotiseerd in de begroting 2016, conservatief gebleken. De opbrengsten zullen 403k hoger uitkomen dan begroot, echter zullen ten opzichte van 2015 toch 394k lager uitkomen. De dalende trend heeft dus wel doorgezet, maar minder sterk dan verwacht.

De opbrengsten uit erfpacht en huur zijn 192k hoger dan begroot. Dit komt voor een groot deel door achterstallige inkomsten.

De bedrijfskosten zijn 292k lager dan begroot, met name als gevolg van de ingevoerde stelselwijziging t.a.v. de kosten van groot onderhoud. Hierdoor is de begrote dotatie aan de voorziening groot onderhoud ad 687k komen te vervallen. Dit betreft slechts een boekhoudkundig resultaat.

5. Risicoparagraaf

Kwetsbare financiële positie
Afgelopen jaar is een kapitaalinjectie door de huidige aandeelhouder gerealiseerd om de liquiditeitspositie van Port of Den Helder te versterken. Primair doel van deze injectie is de realisatie van benodigde onderhouds- en baggerwerkzaamheden in de haven. Momenteel is de solvabiliteitspositie van Port of Den Helder nog ontoereikend voor het aantrekken van vreemd vermogen om daarmee eigenstandig de ontwikkeltaak te kunnen uitvoeren.
Beheersmaatregel*:* Kapitaalinjectie door een nieuwe aandeelhouder. Dit traject is succesvol in gang gezet.

Olieprijs
De aanhoudende lage olieprijs heeft een voortdurend drukkend effect op de inkomsten van PoDH. De olieprijs blijft laag en er zijn diverse olieplatforms stilgelegd. Ook de gasprijzen zijn laag. Dit heeft directe consequenties voor het aantal scheepsbewegingen, die in 2017 naar verwachting verder zullen dalen.
Beheersmaatregel*:* Inzet op acquisitie in andere markten, waaronder offshore wind en decommissioning. Ook het bieden van extra oplegplekken voor uit de vaart genomen schepen biedt enig soelaas. Met de recente oplevering van de Spoorwegkade op Westoever worden deze oplegplekken binnenkort aangeboden.

Gronduitgiftes bedrijfsterreinen
Zoals bij alle bedrijventerreinen bestaat er een risico van achterblijvende gronduitgiftes ten opzichte van de exploitatie. Door de laagconjunctuur in de offshore markt is dat risico aanzienlijk voor de haven van Den Helder. Met name Kooyhaven maakt vanwege de grote voorziene oppervlakte van 14 ha de PoDH in het bijzonder kwetsbaar. In de huidige markt heeft PoDH een ambitieuze verkoopdoelstelling. Ook indien deze doelstelling wordt behaald, is de vorm van uitgifte (koop/ verpachten/ verhuur) nog van invloed. Verpachting, verhuur brengt PoDH op de lange termijn meer inkomsten, echter kan op de korte termijn problemen veroorzaken in de liquiditeitspositie.
Beheersmaatregel*:* Recent is de commerciële afdeling versterkt om mede dit risico te beperken. Daarnaast zullen de ontwikkelingen t.a.v. uitgifte van gronden via KPI's periodiek strak in de gaten worden gehouden en daar waar nodig tijdig bijgestuurd.

Bestuurlijke doorlooptijd projecten
De ontwikkeling van ruimte in de haven van Den Helder is complex en vergt afstemming met meerdere bestuurlijke belanghebbenden. Deze afstemming kan meer tijd vergen dan commercieel wenselijk.
Beheersmaatregel: In de planning van projecten in de Routekaart zal rekening worden gehouden met reële doorlooptijden van procedures en waar mogelijk deze zo veel mogelijk worden beperkt. De Port of Den Helder onderzoekt of via de weg van aanbod gestuurde ontwikkeling een betere aansluiting kan worden gerealiseerd op toekomstige vraagstellingen vanuit de markt.

Haalbaarheid projecten Routekaart
De projecten van de Routekaart dienen gerealiseerd te worden binnen een complexe omgeving. Gronden dienen verworven te worden, vaak met uitdagende randvoorwaarden. Dit maakt dat PoDH mede afhankelijk is van bijdragen van overheden en subsidies. Daarnaast is de geluidsruimte in de haven erg beperkt. Bij de projecten van de Routekaart zijn vele stakeholders betrokken. Daarnaast zijn er ook stakeholders die zelf (grote) projecten in de planning hebben. Dit geeft naast kansen ook risico's op vertraging. Versnelling kan gerealiseerd door aanbod gestuurd te gaan werken. Risico is dat onzekerheid wordt geïntroduceerd ten aanzien van de (termijn van) afname van ruimte en infrastructuur, inclusief financiële gevolgen. Beheersmaatregelen*:*

- Stakeholdermanagement over de gehele Routekaart met de relevante partijen (Kernteam en TOP), lobbytraject Rijksoverheid/landelijke politiek d.m.v. vehikel North Sea Energy Gateway;
- Uitvoeren onderzoek naar de geluidsruimte in de haven, inclusief maatregelen en beheer geluidsruimte;
- Stakeholders binnen projecten al in een vroeg stadium betrekken. Daarnaast kijken of er kansen zijn samen met stakeholders op te trekken en een win/win te realiseren;
- Voorbereiding van niet kapitaalintensieve zaken al opstarten