



Rapportage Port of Den Helder, 1e halfjaar 2016

september 2016 (ID16.03746)

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

Samen met het bedrijfsleven, regiogemeenten en andere overheden, de Koninklijke Marine, onderzoeksinstituten en het onderwijs werken de gemeente en Port of Den Helder stevig aan het benutten van de mogelijkheden voor economische groei en werkgelegenheid. NV Port of Den Helder faciliteert en stimuleert economische groei in de haven voor het havengerelateerde bedrijfsleven. Van offshore energy, defensie-industrie, visserij maritieme kennisindustrie tot scheepsonderhoud,. Door regulering van het gebruik van de haven, het steeds verder optimaliseren van de dienstverlening aan gebruikers van de haven, door technisch beheer en door ontwikkeling van de haven. De ambitie van de haven: "Port of Den Helder is dé logistieke kennis- en service hub aan zee".

De PoDH kent een drietal elkaar versterkende onderdelen en wel:

- Reguleren van het gebruik van de haven
- Technisch beheer van de havenvoorzieningen
- Gebiedsontwikkeling

De verwachting van Port of Den Helder voor 2016 is dat een positief exploitatieresultaat van € 312k wordt behaald. Ten opzichte van de door de RvC vastgestelde begroting 2016 betekent dit een stijging met € 27k. Deze (incidentele) stijging is het gevolg van de verkoop van damwanden aan Willemsoord BV, waar ten tijde van het opstellen van de begroting nog geen rekening mee werd gehouden. De 1^e tussenrapportage 2016 is gebaseerd op een aan de ontwikkelingsfunctie aangepaste begroting 2016.

Uiteraard zijn ook hier de cijfers gebaseerd op informatie tot en met 30 juni 2016. Alle informatie en cijfers in deze rapportage zijn voorlopig. Het cijfermateriaal en de informatie wordt pas definitief na vaststelling van de Jaarrekening en Jaarverslag 2016.

1. Inleiding

Hierbij biedt het college de 1^e halfjaarrapportage 2016 over NV Port of Den Helder aan de gemeenteraad aan.

De haven van Den Helder is de economische motor van de Kop van Noord-Holland. Samen met het bedrijfsleven, regiogemeenten en andere overheden, de Koninklijke Marine, onderzoeksinstituten en het onderwijs werken de gemeente en Port of Den Helder (PoDH) stevig aan het benutten van de mogelijkheden voor economische groei en werkgelegenheid.

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 is NV Port of Den Helder een commercieel bedrijf zodat bij de uitoefening van haar taken de economische principes van toepassing zijn. Port of Den Helder kent een drietal elkaar versterkende onderdelen en wel:

- Reguleren van het gebruik van de haven
- Technisch beheer van de havenvoorzieningen
- Gebiedsontwikkeling

2. Kaders

De gehanteerde kaders zijn:

- Nota “De verhouding tussen de aandeelhouder (B&W) en de gemeenteraad” Raad 9 juli 2012
- Havenovereenkomst en Inbrengeovereenkomst (Raad 3 december 2012; Raadsbesluit RB12.0215)
- 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 afgelopen half jaar geschetst, met een doorkijk naar het komende half jaar en 2017.

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).

categorie	1 ^e halfjaar 2016		1 ^e halfjaar 2015		2e halfjaar 2015	
	Aantal bezoeken	Totaal GT	Aantal bezoeken	Totaal GT	Aantal bezoeken	Totaal GT
Bedrijfsvaartuig	268	17.446	310	18.056	369	30.912
Binnenvaartvrachtschip	84	13.935	74	3.419	40	15.849
Hospitaalschip	1		3	2.467	3	
Zeeschip	1.092	2.252.294	1.267	2.603.504	1.226	2.543.701
Zeevissersschip	528	158.374	829	213.608	812	181.106
Eindtotaal	1.973	2.442.049	2.520	2.933.799	2.450	2.771.568

De bovenstaande tabel geeft de vergelijking weer tussen het afgelopen half jaar en het eerste en tweede halfjaar van 2015. Het effect van een aanhoudende lage olieprijs sinds 2015 is duidelijk te zien in de aanhoudende trend van een vermindering van met name het aantal zeeschepen dat de haven aandoet. Het onderstaande overzicht maakt deze trend verder duidelijk.

Jaar	Zeeschepen
2013	2.595
2014	2.784
2015	2.493
2016	2.000 (verwacht)

Technisch beheer van de havenvoorzieningen

Het havenbeheersplan 2016-2020 is afgerond en verwerkt in de meerjarenbegroting. Hierin zijn de benodigde onderhoudsmaatregelen aan de eigendommen van de PoDH opgenomen. 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.

Gebiedsontwikkeling

Het bedrijventerrein *Kooypunt Fase 3A* is begin 2015 in uitvoering gegaan en is begin 2016 opgeleverd. Het eerste koopcontract is getekend.

De eerste helft van 2016 is begonnen met de Routekaart die inzicht geeft in de ambities en de ruimtelijke ontwikkelingen die PoDH de komende decennia wil realiseren.

Overige zaken

In april 2016 is de nieuwe directeur aangetreden. Na vertrek van de vorige directeur, eind 2015 heeft de CFO van de onderneming de positie tijdelijk waargenomen. Met het aantreden van de nieuwe directeur is een eind gekomen aan de interim fase.

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 én met overheidsstakeholders en andere havenbedrijven. Ook heeft PoDH met haar Helderse partners succesvol de tweede editie van North Sea Offshore (NSO) georganiseerd om Den Helder op de kaart te zetten.

3.2 Ontwikkelingen komend half jaar

Reguleren van het gebruik van de haven

Port of Den Helder en de Koninklijke Marine (KM) zetten in op een sterke samenwerking op het gebied van operationele activiteiten, medegebruik van haveninfrastructuur, en optimale gebruik van ruimte in de haven ten behoeve van commerciële exploitatie.

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. In september wordt het systeem van PoDH als eerste haven in Nederland gekoppeld aan MSW. De PoDH is daarmee de eerste haven waar MSW "live" gaat.

Het Havenmanagementsysteem Portaal (HMS) waarmee de PoDH werkt, wordt verder functioneel verbeterd. Deze functionele aanpassingen zijn noodzakelijk om efficiënter te kunnen werken, het

levert tijdwinst op voor de administratieve processen, werken kosten besparend en verhogen de klanttevredenheid. Deze aanpassingen worden in het tweede halfjaar van 2016 doorgevoerd.

Technisch beheer van de havenvoorzieningen

Tijdens de inspecties die uitgevoerd zijn t.b.v. het havenbeheerplan 2016-2020 is voor een aantal objecten nader onderzoek naar de sterkte, stabiliteit en restlevensduur geadviseerd. Dit onderzoek zal in de 2^e helft van 2016 in gang gezet worden.

De schade aan steiger 37 is met een voorlopige maatregel gestabiliseerd. Het definitieve herstel moet voorbereid en aanbesteed worden.

De voorbereidingen van de renovatie van het Zeedoksluiscomplex resulteren eind 2016 in een aanbestedingsdocument. Daarnaast zal een start gemaakt worden met de voorbereidingen voor het baggerwerk tussen de Moormanbrug en de Koopvaardersschutsluis, dat voor 2017 gepland staat. Kade 43-46 is in slechte onderhoudsstaat. Renovatie is noodzakelijk. De stabiliteit van het achterliggende dijklichaam (secundaire kering) blijkt niet in orde. De PoDH verkennt samen met HHNK hoe de stabiliteit van de kering gewaarborgd kan worden én een bredere en toekomstbestendige kade ontwikkeld kan worden.

Gebiedsontwikkeling

Met de Routekaart die in september beschikbaar is, wordt inzicht gegeven in de ambities en de ruimtelijke ontwikkelingen die PoDH de komende decennia wil realiseren.

Overige zaken

Vanuit de zogenaamde *Denktank Wind op Zee* is de verwachting dat er een impuls kan worden gegeven aan de positionering van Den Helder als offshore hub. Gestreefd wordt naar een eenduidige branding voor de regio met Den Helder als toegangsport naar de Noordzee. De eerste uiting daarvan wordt verwacht tijdens de Offshore Energiebeurs in oktober 2016. Ook zal een website/portal worden ontwikkeld.

3.3. Doorkijk naar 2017 en verder

Met de Routekaart die in september beschikbaar is wordt inzicht gegeven in de ambities en de ruimtelijke ontwikkelingen die PoDH de komende decennia wil realiseren

4. Financiën

De verwachting van Port of Den Helder voor 2016 is dat een positief exploitatieresultaat van € 312k wordt behaald. Ten opzichte van de eerdere door de RvC vastgestelde aangepaste begroting 2016 betekent dit een stijging met € 27k. Deze (incidentele) stijging is het gevolg van de verkoop van damwanden aan Willemsoord BV, waar ten tijde van het opstellen van de begroting nog geen rekening mee werd gehouden. De 1^e tussenrapportage 2016 is gebaseerd op een aan de ontwikkelingsfunctie aangepaste begroting 2016. Om een en ander in het juiste perspectief te plaatsen wordt op hoofdlijnen een vergelijking gemaakt met de eerdere in maart 2016 vastgestelde (beheergeoriënteerde) begroting 2016 en indien nodig met de jaarrekening 2015.

Het begrote resultaat wordt voornamelijk veroorzaakt door incidentele baten als gevolg van grondverkopen. Het risico bestaat bij tegenvallende grondverkopen in de (nabije) toekomst, dat deze direct van invloed zijn op het resultaat. Een situatie die voorkomen kan worden als structurele uitgaven worden bekostigd uit structurele inkomsten. Op dit moment wordt de begroting 2016 voor 20% gedekt door incidentele opbrengsten.

Onder de tabel worden grote en/of belangrijke verschillen tussen de (aangepaste) begroting 2016 en het voorlopige resultaat over het 1^e halfjaar 2016 toegelicht.

Omschrijving	(x € 1.000)	Prognose 2016 uit 1ste halfjaarrapportage	Verwacht resultaat 2016 (begroting)	Afwijking
Opbrengsten				
Haven- en Kadegelden		3.067	3.067	
Ov. goed. en diensten		27		27
Gronden (incl. huur)		2.361	2.361	
Water		482	482	
Winst projecten/ grondverkoop		1.435	1.435	
<i>Totale opbrengsten</i>		7.372	7.345	27
Kosten				
Huisvestingskosten		-96	-96	
Kantoorkosten		-699	-699	
Advies / inhuur		-2.016	-2.016	
Onderhoud / bedrijfskosten		-989	-989	
Personeelskosten		-1.496	-1.496	
Rente		-398	-398	
Storting voorziening		-687	-687	
Afschrijving		-773	-773	
Beschikking reserve				
Nieuwe Diep		94	94	
<i>Totale kosten</i>		-7.060	-7.060	
VERWACHT RESULTAAT		312	285	27

De gepresenteerde prognose op grond van de 1^e halfjaarrapportage 2016 van Port of Den Helder wijkt vrijwel niet af van de (aangepaste) ontwikkelingsgerichte begroting 2016. Op zich logisch gelet op de korte tijdspanne die zich bevindt tussen vaststelling van de aangepaste begroting 2016 en de 1^e halfjaarrapportage 2016. Ten opzichte van de op 2 maart 2016 vastgestelde beheergeoriënteerde begroting 2016 zijn er wel een aantal afwijkingen te zien, die vooral veroorzaakt worden door het verwerken van de effecten van het havenbeheersplan/onderhoudsplan, het nieuwe contract met Main waardoor de opbrengsten vanaf 1 mei jl. hoger zijn en de effecten van de aankoop van de Zeevaartschool. De belangrijkste effecten worden hieronder op hoofdlijnen toegelicht.

Opbrengsten

Het totaal aan begrote opbrengsten bedraagt in 2016 € 7.345k (jaarrekening 2015 € 7.748k incl. € 1.130k incidentele opbrengst Zeevaartschool) en kan op hoofdlijnen als volgt worden verklaard:

- a. **Haven- en Kadegelden:** In de eerste helft van 2016 zijn 1.973 schepen binnengekomen (2.442.049GT). Ter vergelijking: in 2015 kwamen er deze periode 2520 schepen binnen (2.933.799GT). Hierdoor wordt ten opzichte van de jaarrekening 2015 in 2016 op jaarbasis minder havengelden ontvangen. De verwachting is dat deze trend aanhoudt totdat de markt in de olie & gasindustrie weer aantrekt. Overigens is het opmerkelijk dat het aantal zeevisschepen dat de haven in het eerste halfjaar van 2016 heeft aangedaan ca 40% lager ligt dan in het voorgaande jaar. Wanneer de oorzaak te vinden is in de verplaatsing van een bepaalde vissoort in 2016 is mogelijk sprake van een structurele situatie wat zorgwekkend is.

- b. Gronden (erfpacht en huur):** De verwachting is dat de huuropbrengsten in 2016 ca €375k hoger zullen zijn dan in 2015 als gevolg van het nieuwe contract met Main en de huuropbrengst van de Zeevaartschool.
- c. Grondverkoop:** De incidentele winst uit projecten c.q. de verkoop van gronden ligt in 2016 over het gehele jaar naar verwachting hoger dan in 2015 is gerealiseerd. In 2015 werd, naast de incidentele boekwinst van € 1.130 ontstaan uit de verkoop van de Zeevaartschool, door grondverkoop een opbrengst van € 629k gerealiseerd. In 2016 ligt dit bedrag op € 1.435, o.a. door de verkoop van een bouwkaavel op het industrieterrein Kooypunt.
- d. Water:** De wateropbrengsten zijn met een verwachte opbrengst van € 482k ten opzichte van de jaarrekening 2015 (€ 118K) en de in maart 2016 vastgestelde beheergeoriënteerde begroting (164k) aanzienlijk toegenomen, als gevolg van het nieuwe met MAIN afgesloten contract.

Kosten

Het totaal aan begrote kosten bedraagt in 2016 € 7.060k, Dit is € 637k hoger dan vermeld in de vastgestelde begroting van 2 maart 2016 en € 1.070k met de jaarrekening 2015 (€ 5.990k). De kosten zijn toegenomen om er voor te zorgen dat de organisatie van Port of Den Helder optimaal is voorbereid om een ontwikkelorganisatie te worden. De toename in kosten kan op hoofdlijnen als volgt worden geanalyseerd:

- e. Kantoorkosten:** De kantoorkosten zijn toegenomen van € 298k in 2015 tot € 699k. Deze post omvat onder andere plankosten voor nieuwe initiatieven, kosten geluidsonderzoek, pr-kosten, bijeenkomsten en beurzen, fiscale advieskosten, diverse onderzoekskosten, software etc..
- f. Rente- en afschrijvingskosten:** De rente- en afschrijvingskosten zijn verhoogd met ca € 205k in verband met de afschrijving van de Zeevaartschool en de Spoorweghaven.
- g. Personeel:** (€ 165k). Ter voorbereiding op de nieuwe ontwikkelorganisatie is geïnvesteerd in een aantal afdelingen, waaronder technisch beheer, financiële administratie, juridisch advies en de voorbereiding van de routekaart

Financiële ontwikkelingen

Om ontwikkelingen mogelijk te maken is een stevige financiële positie van Port of Den Helder noodzakelijk. De huidige solvabiliteit, verhouding vreemd vermogen en eigen vermogen, beperkt Port of Den Helder in haar mogelijkheden. Ook ontstaat in de komende jaren een liquiditeitsprobleem als gevolg van uit te voeren onderhoud aan publieke infrastructuur (Zeedoksluiscomplex, van Kinsbergenbrug en Oostoeverbrug). Om die reden is onderzocht op welke wijze deze positie versterkt kan worden. Hiervoor is een traject "Verbetering van de Financiële Positie van PoDH" ingezet, waarbij de volgende punten in zijn meegenomen:

- De huidige structuur van de leningen en de herstructurering hiervan;
- Het onderhoud aan publieke infrastructuur;
- Een kapitaalinjectie om de verdere uitbreiding van de haven te realiseren

Het is de verwachting dat dit traject in het 4^e kwartaal van 2016/het eerste kwartaal van 2017 wordt afgerond.

Projecten

In 2016 zijn een drietal projecten binnen de Port of Den Helder in uitvoering: Kooyhaven, RWS+ en Spoorweghaven. In 2016 worden aan deze projecten het volgende uitgegeven: Kooyhaven € 5.040k, RWS+ € 147k en Spoorweghaven € 243k. Er worden in 2016 vooralsnog geen inkomsten verwacht m.b.t. deze projecten. Het project Spoorweghaven wordt naar verwachting eind 2016 opgeleverd. Het resultaat van de projecten (winst/verlies) is in de reguliere exploitatie van Port of Den Helder opgenomen.

Risicoparagraaf

Binnen de Port of Den Helder zijn o.a. als gevolg van economische ontwikkelingen een aantal risico's te onderscheiden. Deze kunnen de bedrijfsvoering en winstgevendheid mogelijk beïnvloeden. Onderstaand worden de belangrijkste risico's aangegeven. Ook wordt vermeld welke beheermaatregel dient te worden getroffen om de risico's te beperken.

- a. **Kwetsbare financiële positie:** De haven zal de komende periode nauwelijks winst maken. Tegelijkertijd wordt het liquiditeitsprobleem de komende jaren groot, o.a. als gevolg van het noodzakelijke onderhoud aan het Zeedoksluiscomplex en door baggerwerkzaamheden. Daarbij is de solvabiliteit van de onderneming ontoereikend en kan zonder garantstelling geen vreemd vermogen worden aangetrokken waardoor de ontwikkeltaak niet zelfstandig worden uitgevoerd.

Beheersmaatregel: Het doen van kapitaalinjecties door de bestaande aandeelhouder en het aantrekken van een nieuwe aandeelhouder.

- b. **Vennootschapsbelasting:** Port of Den Helder is thans, samen met de andere zeehavens van Nederland, vrijgesteld van vennootschapsbelasting. De Europese commissie heeft echter bekend gemaakt dat deze vrijstelling niet is toegestaan. Hierdoor zal de Port of Den Helder met ingang van 1 januari 2017 VPB plichtig worden.

Beheersmaatregelen: Port of Den Helder heeft samen met de andere zeehavens beroep aangetekend en de Staat heeft zich hier bij aangesloten. Daarnaast heeft de Port een budget van € 15k in haar begroting 2016 opgenomen voor advisering. Ondertussen zal de VpB als post in de begroting worden opgenomen.

- c. **Olieprijs:** De aanhoudende lage olieprijs heeft een sterk effect op de resultaten van Port of Den Helder. Vorig jaar is de olieprijs gehalveerd en zijn diverse olieplatforms stilgelegd. Ook de gasprijzen zijn in een maand (juli 2016) met € 9 per MWh afgenomen. Dit heeft direct consequenties voor de omvang van de scheepsbewegingen en dus op de exploitatie van de Port of Den Helder.

Beheersmaatregel: inzet op acquisitie in andere markten, waaronder offshore wind en decommissioning. Ook het aanbieden van extra oplegplekken voor uit de vaart genomen schepen biedt mogelijkheden.

- d. **Verkoop bedrijfsterreinen:** Er bestaat het risico van achterblijvende gronduitgiftes ten opzichte van de exploitatie. Door de laagconjunctuur in de offshore markt is dat risico voor de haven van Den Helder aanzienlijk. Kooyhaven maakt de Port of Den Helder bijzonder kwetsbaar, de business case geeft aan dat eind 2017 vier hectare moet zijn uitgegeven. In de huidige markt is dat een ambitieuze doelstelling.

Beheermaatregel: verdere versterking van de acquisitie. Aanvullend kan eventueel herijking van het uitgiftebeleid worden overwogen.