

Bestuursverslag 2020
N.V. Port of Den Helder
Den Helder

7 april 2021

Inhoudsopgave

1. Voorwoord	3
2. Bericht van de Raad van Commissarissen	5
3. Doelstelling	6
4. Stand van zaken van de exploitatie	7
4.1 Algemeen	7
4.2 Het gebruik van de haven	7
4.3 Ontwikkeling van de haven	8
4.4 Technisch beheer van de haven	9
4.5 Marketing en Commercie	10
4.6 Duurzaamheidsbeleid	11
4.7 Bestuurlijke omgeving	11
5. Financiën	12
5.1 Resultaatontwikkeling	12
5.2 Liquiditeitspositie van de haven	13
6. Risico's en risicobeheersing	14
7. Toekomstverwachtingen	16
7.1 Resultaatverwachting	16
7.2 Investerings	16
7.3 Liquiditeitsprognose	16
7.4 Personeel	17
8. Conclusie	18

1. Voorwoord

“Een onverwachte wending”

De afgelopen jaren heeft NV Port of Den Helder hard gewerkt om het bedrijf organisatorisch en financieel op orde te krijgen. Wij concludeerden eind 2019 dan ook dat dit daadwerkelijk het geval was. Het Bedrijfsplan dat in 2018 werd opgesteld was onze leidraad en alhoewel er van een structureel stevige basis nog geen sprake was, begonnen wij het jaar met een mooi jaarplan en sluitende begroting op basis waarvan wij met vol overtuiging aan het werk gingen. De nadruk lag op de positionering in de windsector, nieuwe grond exploitaties en het verkrijgen van een stevige positie in de nationale agenda van de energietransitie.

En toen kwam Corona.

De al zeer lage gasprijzen daalden tot historische dieptepunten door de wereldwijde daling van de vraag omdat de mobiliteit knarsend tot stilstand kwam. De hoeveelheid scheepsbewegingen in Den Helder daalde daardoor dramatisch en is vorig jaar niet meer op het pre-corona niveau gekomen. Tegelijkertijd werd het (onderkende) risico van het uitblijven van grondverkoop werkelijkheid. Mooie plannen op Kooyhaven hebben zich door beperkingen op de gebiedsontwikkeling nog niet gematerialiseerd. En het economisch klimaat zal ook in het toch al ingewikkelde vestigingsklimaat van deze regio niet bevorderend op de investeringsbehoefte van ondernemers hebben gewerkt. Tenslotte hebben de forse inspanningen om de onderhoudshub te worden voor het windpark Hollandse Kust Noord, geen vruchten afgeworpen. Het consortium dat de bieding won had al een vestiging in een andere haven. We veronderstellen dat daarom de keuze op die haven is gevallen.

Deze ontwikkelingen hebben een zorgwekkend effect op de financiële situatie van de NV. Het komend jaar zal daarom wederom met de aandeelhouder met vereende kracht moeten worden onderzocht hoe deze situatie ten goede te keren. Met ons hele team en onze nieuw aangetreden Raad van Commissarissen zetten we daar vol op in.

Immers het toekomstperspectief voor de haven van Den Helder is onverminderd positief en de elementen van een gezond economisch potentieel zijn daar. Ten opzichte van alle geprojecteerde ambities op de Noordzee ligt Den Helder centraal en is daarmee nog steeds een logische uitvalsbasis voor de gaswinning en de toekomstige windparken, voor de op gang komende decommissioning (maar ook voor alternatieve, experimentele markten die zich op zee zullen ontwikkelen, zoals getijdestroom of zeeboerderijen). Het afgelopen jaar is daarom stevig verder gewerkt aan de positionering van de haven in de energietransitie. We hebben daardoor bereikt dat het project van de blauwe waterstoffabriek door gaat naar de fase van business analyse, waarvoor meerdere kandidaat marktpartijen hun belangstelling hebben aangegeven. Het waterstoftankstation nadert het punt van realisatie en we onderzoeken duurzame waterstofwalstroom voorzieningen om daarmee het dienstverleningspakket in de zeehaven te verzekeren voor de toekomst. Onze ECO-portcertificering en inzet met het bedrijfsleven voor verduurzaming van het havengebied draagt bij aan een duurzame toekomst waaraan we ons in Nederland en in de (Wadden-)regio hebben verbonden. De contacten met de wind offshore sector zijn verder versterkt door de inspanningen voor Hollandse Kust Noord maar ook door de verbinding die wij zochten met de sector via het deelnemen in studies en onderzoeken naar onder meer de rol van havens in de energietransitie.

De (groei van de) Koninklijke Marine is een ander USP voor de haven van Den Helder en daarmee een kans voor de NV. Wij verwachten dat met die groei meer civiele (onderhouds)bedrijven naar Den

Helder kunnen komen die wij graag vestigen op onze bedrijventerreinen en aan onze kades. Wij hebben daar hoge verwachtingen van en zien er naar uit deze propositie in het kader van het programma Maritiem Cluster verder uit te werken in samenwerking met het bedrijfsleven in deze sector en de Koninklijke Marine.

De functie van de NV is het aanspreken en verbinding maken met die markten en deze aan haar te binden via haar activiteiten op het gebied van commercie, onderhoud en ontwikkeling. Onze inspanningen zijn cruciaal voor de versterking van de bedrijvigheid in de regio en daarmee voor verdere ontwikkeling van de haven. Het bedrijfsleven kijkt ook vanuit dit perspectief naar de rol van het havenbedrijf.

In dit verband zien we nu uit naar de ontwikkelingen rond het Maritiem Cluster in samenwerking met Gemeente Den Helder, Provincie en Koninklijke Marine. Dit proces is uitermate belangrijk voor de toekomst van de haven van Den Helder en de NV. Om de genoemde markten aan Den Helder te binden is perspectief nodig en urgentie. Het investerend bedrijfsleven in deze markten is volop in beweging en zit niet stil. Havenontwikkeling is daarmee een 'ongoing proces' en zoekt dat perspectief ook in Den Helder. Het is de statutaire taak van de NV deze rol van verbinder naar de markt met verve te spelen. Dat doen wij graag en verheugen ons erop deze bijdrage met de benodigde middelen aan de ontwikkeling van het Maritiem Cluster te leveren.

Ondertussen werken wij gestaag verder aan het beheer en onderhoud van de haven. Dit jaar komen er een aantal grote projecten van de wal af, zoals de renovatie van de Van Kinsbergenbrug en naar verwachting de kadeconstructie aan Het Nieuwe Werk. Ook zal dit jaar de gerenoveerde Zeedoksluis worden opgeleverd. De Zeedoksluis en de Van Kinsbergenbrug zijn belangrijke schakels in de Omvaartroute, dat van belang is tijdens de renovatie van de Koopvaardersschutsluis, waarvoor we in 2021 het implementatieplan zullen uitwerken.

Natuurlijk geven we dagelijks met de Havendienst invulling aan onze publieke taak door goed gastheerschap in de haven van Den Helder en er zorg voor te dragen dat het gebruik van onze haven binnen de wettelijke kaders plaatsvindt.

We zijn er trots op dat in dit hele bijzondere jaar wederom, zonder enige twijfel op iedereen binnen de organisatie gerekend kon worden. Al een jaar werken we voornamelijk thuis, ter bescherming van onszelf en omdat de maatschappij dit nu eenmaal van ons vraagt, ter indamming van het virus. Maar bovenal om de kans op ziekte en uitval binnen onze Havendienst te beperken. Zonder Havendienst, geen haven zeggen we altijd. Woorden schieten vaak te kort; maar een woord van dank aan iedereen voor de tomeloze en trouwe inzet in dit zo bijzondere jaar, wat heel wat van iedereen geveerd heeft!

Tenslotte is een woord van dank aan de Raad van Commissarissen waarvan we afgelopen jaar afscheid hebben genomen. Hun inzet, steun, advies en betrokkenheid vanaf de start van de NV heb ik altijd zeer gewaardeerd.

Jacoba Bolderheij
Algemeen Directeur

2. Bericht van de Raad van Commissarissen

Het toezicht op het beleid van de directie en de algemene gang van zaken bij de Port of Den Helder wordt uitgeoefend door de Raad van Commissarissen (RvC). De RvC staat daarnaast de directie met advies terzijde. Deze structuur staat aangeduid als een ‘two-tier’ corporate bestuur, waarbij de RvC onafhankelijk functioneert van het bestuur. Deze onafhankelijkheid komt eveneens tot uitdrukking in de samenstelling van de RvC. De leden zijn onafhankelijk ten opzichte van elkaar, het bestuur en welk deelbelang dan ook. De RvC opereert in gezamenlijkheid en in consensus. Gezien de omvang van de RvC zijn er geen aparte commissies ingesteld.

In augustus 2020 is na 8 jaar een nieuwe RvC door de vergadering van aandeelhouders (AvA) benoemd. Namens de voltallige nieuwe Raad spreken wij uit dat we met veel plezier en enthousiasme ons zullen inzetten met directie en aandeelhouder en werken aan het verder ontwikkelen van de NV.

Na de inspanningen van de afgelopen jaren zijn we in 2020 helaas geconfronteerd met een ongekende crisis. Enkele risico’s (die al benoemd waren in het Bedrijfsplan 2019-2028) zijn door Covid helaas werkelijkheid geworden en daarmee werd het zwakke financiële fundament onder de NV zichtbaar. En dit in een situatie waarin de NV sterker dan ooit moet zijn om een goede inhoudelijke bijdrage te kunnen leveren aan het Maritiem Cluster. De NV is immers de partij die de vraag en behoefte van de markt zal moeten vertalen naar het Maritiem Cluster omdat de NV in al haar facetten, vanaf de havendienst, het onderhoud tot de commercie, van het contractbeheer tot de marketing en de ontwikkeling, continue in gesprek is met het bedrijfsleven.

We hebben de handschoen opgenomen om samen met de aandeelhouder en het team van de NV deze situatie om te buigen, en ervoor te zorgen dat er een financieel gezonde onderneming ontstaat die een goede rol kan spelen in de ontwikkeling van de haven en daarmee kan werken aan haar eigen toekomst en de economische ontwikkeling van de regio. De RvC onderstreept het belang van het traject dat nu gelopen wordt in het Maritiem Cluster voor de PoDH. Urgentie en nauwe betrokkenheid van de NV zijn cruciaal voor succes van dit traject. Vanuit haar ervaring vindt de RvC urgentie belangrijk in dit traject, gezien de (snelle) ontwikkelingen in de nationale havens tot meer samenwerking (Havennota 2020), gezien het tempo van de energietransitie in de havens en gezien de ruimtelijke opgaven in de havens. Wil Den Helder daar een rol spelen dan zijn vaart, perspectief en consistentie richting de markt van groot belang.

In het verslagjaar 2020 is de Raad zevenmaal in reguliere vergaderingen bijeengewees en hebben er daarnaast nog diverse informele bijeenkomsten plaatsgevonden. Samen met onze voorgangers hebben we één Algemene Vergadering van Aandeelhouders (AvA) bijgewoond. In deze vergadering is onder meer de jaarrekening 2019 vastgesteld. In een schriftelijke AvA is op 25 augustus de nieuwe RvC benoemd en zijn de verantwoordelijkheden overgegaan op ondergetekenden.

Wij danken onze voorgangers voor de goede overdracht en het feit dat onder hun toezicht in de afgelopen jaren een ordentelijke, goed georganiseerde en efficiënte organisatie is neergezet waar medewerkers met plezier werken. We hebben gemerkt dat de haven van Den Helder ook in nationale discussies een goede naam en positie heeft weten te verwerven. Het is voor de toekomst van Den Helder van groot belang dit verder uit te bouwen. Wij zetten ons daar graag voor in.

De RvC dankt directie en medewerkers voor de in 2020 geleverde inzet en loyaliteit in deze opmerkelijke tijden.

Hans Bolscher

Frank Tazelaar

Marleen van de Kerkhof

3. Structuur en doelstelling

3.1 Structuur

Port of Den Helder is een 100%-deelneming van de gemeente Den Helder.

Het toezicht op het beleid van de directie en de algemene gang van zaken bij de Port of Den Helder wordt uitgeoefend door de Raad van Commissarissen.

Binnen de organisatie maken wij onderscheid tussen de primaire afdelingen Havendienst, Infrastructuur & Ruimte en Commercie. De ondersteunende afdelingen betreffen de financiële administratie, Personeelszaken en Office Management.

De directeur wordt in de dagelijkse taakuitoefening ondersteunt door het managementteam.

Binnen PoDH zijn 25 medewerkers in dienst. Daarnaast wordt expertise ingehuurd.

3.2 Doelstelling

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] Om dit doel te bereiken ligt de focus op:

1. verzorgen van bestaande infrastructuur en ontwikkelen van toekomstige havenfaciliteiten;
2. onderhouden en in goede staat houden van bedrijventerreinen en bezittingen;
3. faciliteren van de scheepvaart en het bedrijfsleven;
4. faciliteren van samenwerking met private en publieke partijen.

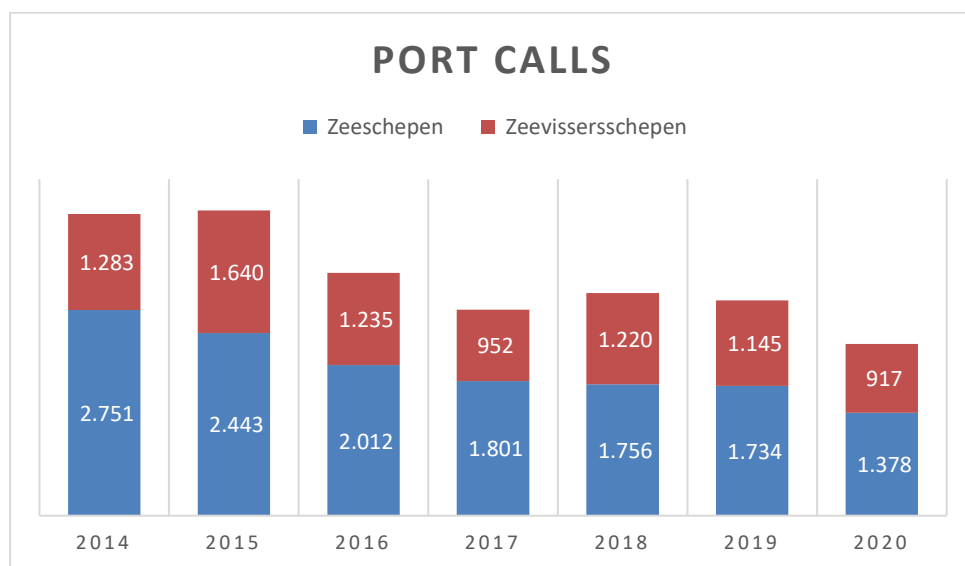
4. Stand van zaken van de exploitatie

4.1 Algemeen

Het primaire proces van het havenbedrijf kent drie onderdelen: het gebruik van de haven inclusief de regulering hiervan, de havenontwikkeling en het technisch beheer van de infrastructuur.

4.2 Het gebruik van de haven

In onderstaande tabel is het aantal scheepsbezoeken per jaar weergegeven:



In 2019 werd een lichte stabilisering van de afname van schepen waargenomen, waarbij ook nog eens sprake was een toename van het gewicht van de schepen, het gemiddelde Gross Tonnage. Door deze cijfers en marktconsultaties werd rekening gehouden met een consolidatie of maximaal een lichte daling voor het jaar 2020. Er werd zelfs rekening gehouden met de gedachte dat de scheepsbewegingen wellicht weer wat zouden toenemen.

Helaas laat het jaar 2020 een heel ander beeld zien rond de scheepsbewegingen. Waar er begin 2020 al sprake was een stevige daling van de energieprijzen door geopolitieke ontwikkelingen en prijsstellings- en productieafspraken rond de Opec leden, kwamen de energieprijzen door Covid-19 nog meer onder druk te staan. De wereld kwam immers tot stilstand; het autogebruik nam af en van vliegen was geen sprake meer. De productie van olie en gas ging echter niet navenant naar beneden dus de prijzen kwamen onder enorme druk te staan. Hierdoor kwamen ook de verschillende operaties van de bedrijven die actief zijn op de Noordzee onder druk te staan. Onderhoud werd uitgesteld en de scheepsbewegingen werden minder. Crewchanges werden anders georganiseerd en minder frequent om besmettingen te voorkomen van het personeel werkzaam op de installaties. Nieuwe manieren van werken werden ontwikkeld om nog kosteneffectiever te kunnen opereren; waarbij we noteren dat die efficiency waarschijnlijk niet helemaal zal verdwijnen. De NV gaat ervan uit dat dit een langere termijn effect zal hebben, alhoewel we gelukkig een heel licht herstel in de laatste maanden hebben kunnen waarnemen.

Ook de visserij kende de nodige uitdagingen. De beperkingen van de visgronden gezien de komende Windparken zijn in het Noordzee-akkoord nog niet opgelost. Het pulsvissen is verboden. Nu de Brexit een feit is, zal dit ook het nodige effect hebben gezien de beperkingen voor Nederlandse vissers in

Britse wateren en de beperkingen van Britse kotters in Nederlandse wateren en havens. Daar bovenop kampt de sector met een opvolgingsproblematiek in het vaak familie gerelateerde ondernemerschap.

4.3 Ontwikkeling van de haven

De NV heeft in voorgaande jaren een ambitie ontvouwd die aansluit op de rol van offshore hub, die sinds de jaren '70 in Den Helder door de haven en het bedrijfsleven is opgebouwd. In die jaren hebben we geconstateerd dat de gaswinning op zee zal afnemen door de verdere verduurzaming van de maatschappij en de uitputting van bronnen onder de Noordzee. Nieuwe markten dienen zich aan zoals offshore wind, waterstof en wellicht CO₂ opslag.

Ook de groei van de Koninklijke Marine zien wij met interesse tegemoet. Immers de groei van het Marine onderhoudsbedrijf zou moeten betekenen dat voor civiele onderhoudsbedrijven meer werk ontstaat in Den Helder, hetgeen tot permanente vestiging kan leiden.

Al jaren wordt onderkend dat de beschikbare ruimte voor de groei van al die markten en bedrijvigheid schaars is. Alleen al voor de energietransitie gerelateerde activiteiten becijferde ECN TNO in 2019 dat er zeker 6 ha nodig is wil de haven van Den Helder de ideale positie voor deze dienstverlening op zee kunnen verzilveren.

Nadat eerdere pogingen om tot een gezamenlijke gebiedsontwikkeling te komen waren gestrand is er in 2019 een nieuw proces gestart. Dat heeft in 2020 geleid tot een nieuwe dynamiek tussen de Gemeente Den Helder, de Provincie Noord-Holland en de Koninklijke Marine. Deze partijen ontwikkelen nu onder de noemer Maritiem Cluster een nieuwe aanpak om te komen tot die gebiedsontwikkeling. 2020 is besteed aan het schetsen van ontwikkelrichtingen. 2021 moet leiden tot een Bestuursakkoord tussen benoemde partijen en een uitwerking van een economisch perspectief van de haven. Daaruit moet dan de gebiedsontwikkeling volgen.

Port of Den Helder heeft positieve verwachtingen, maar vraagt wel urgentie. De markt rond de energietransitie gaat immers door en zoekt samenwerking met havens die hier actief mee aan de slag zijn. Bestuurlijk draagvlak is bij deze processen onontbeerlijk.

Port of Den Helder wil haar ontwikkeltaak verankeren in het Maritiem Cluster en vraagt daar ook hier aandacht voor omdat Port of Den Helder in haar optiek de partij is met de verbinding naar de markt.

Onze in 2019 ingezette verkenning rond waterstof heeft ondertussen geleid tot een mooie samenwerking in het project H₂Gateway. In deze samenwerking werken we met de Gasunie, de NAM, Gasterra, New Energy Coalition, het Ontwikkelingsbedrijf de provincie en de gemeente samen om te onderzoeken of een blauwe waterstof¹ faciliteit mogelijk is. Deze studie is afgerond en gaat de tweede fase in met als hoofdthema de financiële haalbaarheid. In 2021 moet dit zijn afgerond. De NV voorziet met deze fabriek een bestendiging van jaren aan grondexploitaties, wellicht scheepsbewegingen door bestendiging van een aantal installaties op zee en onderhoud van infrastructuur. En wellicht in een latere fase het aantrekken van meer bedrijvigheid die gebruik maakt van de aanwezigheid van deze fabriek.

¹ Bij de productie van blauwe waterstof komt CO₂ vrij, die opgevangen kan worden en via het bestaande leidingwerk in de bestaande, lege gasvelden op de Noordzee opgeslagen kan worden.

Tenslotte wordt verder gewerkt om met Nedstack, Eekels, Bredenoord en Groningen Seaports en Port of Harlingen een walstroomaggregaat op waterstof te ontwikkelen. Dit project moet een flinke reductie van CO₂, stikstof en geluid realiseren. Dit project ontving een greenshipping subsidie van het Waddenfonds.

Eind 2020 heeft oplevering van de 4^e en laatste tranche op Kooyhaven plaatsgevonden. PoDH heeft nu het volledig eigendom over 13ha watergebonden bedrijventerrein met een openbare kade van circa 1ha. De verdere ontwikkeling en invulling van Kooyhaven krijgt hoge prioriteit van de directie. De vestiging van een waterstof vulstation is de eerste stap die wij hierbij verwachten te maken. Een stap die overigens ook als katalysator kan gaan werken voor andere vestigingen op Kooyhaven. In het project Zephyros-NHN zal groene elektriciteit vanuit een zonnepark, omgezet worden naar waterstof door middel van electrolyse. De waterstof zal vanuit een waterstoftankstation geleverd worden aan wegvervoer en schepen. De intentie is om het waterstof tankstation vanaf begin 2022 operationeel te hebben. In 2021 zal blijken of het project inderdaad kan worden gerealiseerd. Het project wordt als zeer kansrijk en innovatief gezien. Voor verschillende onderdelen uit de keten in dit project is subsidie toegezegd vanuit RVO (DKTI-subsidie) en het Waddenfonds (in het kader van greenshipping). Het project is tevens een belangrijke bouwsteen in de verduurzamingsstrategie van de haven, waarmee het mogelijk moet worden om mobiliteit in de haven emissievrij te gaan realiseren.

4.4 Technisch beheer van de haven

In 2020 heeft regulier onderhoud plaatsgevonden in lijn met het havenonderhoudsplan. In het afgelopen jaar is het project baseline op orde formeel afgerond met het passeren van de herstelakte. In deze herstelakte worden alle weeffouten in het overdrachtsdossier van de verzelfstandiging op kavelniveau rechtgetrokken. De herstelakte is in nauwe samenwerking met de Gemeente tot stand gekomen en legt een eenduidige basis voor de beheer en onderhoudsverantwoordelijkheid van de haven. Met het leggen van deze eenduidige basis is een goed startpunt bereikt voor de verdere implementatie van het asset management, als beheersinstrument om een goede balans te bewaken tussen waarde, prestaties, risico's en kosten.

De vervanging van de oude walstroomkasten op de Nijverheidskade is in de loop van 2020 in gang gezet.

Met betrekking tot de grote projecten zijn vorderingen gemaakt met de renovatie van de Zeedoksluis, waarvan de opdracht reeds in 2019 gegund was aan BAM. De voorbereidingen hebben in 2020 plaatsgevonden en de daadwerkelijke renovatie zal in maart/april 2021 plaatsvinden.

Het bestek voor de renovatie van de Van Kinsbergenbrug is in 2020 uitgewerkt, zodat de opdracht in 2021 in de markt gezet kan worden. Bij de voorbereidingen is naar voren gekomen dat een volledige vervanging van het brugdek noodzakelijk is. Dat is eerder dan kon worden verwacht. De werkzaamheden moeten, rekening houdend met stremmingwerkzaamheden en de afhankelijkheden rondom de omvaarroute, uitgevoerd worden na de zomer van 2021.

De voorbereidingen voor de vervanging van de kade het Nieuwe Werk is in 2020 opgestart. De Kade is eerder dan voorzien aan vervanging toe, als gevolg van bovenmatige corrosie op de wind-waterlijn. Uit oogpunt van veiligheid zijn thans beperkingen gesteld aan de belasting van de kade. De kade ligt in de kernzone voor de ontwikkeling van het Maritiem Cluster. Vanuit dat perspectief wordt in overleg met de gemeente een ontwerp uitgewerkt voor een grotere waterdiepte, passend bij de voorziene ontwikkeling achter de Moormanbrug.

4.5 Marketing en Commercie

In 2020 stond bovenaan de prioriteitenlijst het vermarkten van de grondposities van Port of Den Helder. Op Kooypunt en Kooyhaven is nog een totaal van zo'n 25ha uitgeefbare grond. Een nieuwe medewerker is aangetrokken met het specifieke aandachtsgebied om gronden in de markt te zetten. Corona heeft er echter toe geleid dat de slagkracht beperkt werd door de beperkingen rond het thuiswerken en het ontbreken van netwerk mogelijkheden op beurzen en bijeenkomsten. Het is nog onduidelijk welk effect de corona crisis heeft op de bereidheid van ondernemingen om te investeren in nieuwe locaties waarbij het CBS al wel becijferde dat de economie in de Kop van Noord-Holland met 2% is gekrompen in 2020.² Het is wel helder dat dit het investeringsklimaat van Den Helder niet zal helpen

Om dit tenminste op Kooyhaven te verbeteren is in 2020 een traject gestart om het vestigingsklimaat te verbeteren. Een aantal afspraken in het Bewonersconvenant en Bestemmingsplan werken ontmoedigend voor het bedrijfsleven dat interesse heeft getoond. Met de omwonende van Kooyhaven is een participatieproces gestart om de wijzigingen bespreekbaar te maken met als uiteindelijk doel de afspraken wat op te rekken waardoor het vestigingsklimaat verbetert.

De Corona problematiek heeft versneld aan het licht gebracht dat het verdienmodel uit gronduitgiftes niet in de pas loopt met de uitgangspunten en aannames uit het bedrijfsplan 2019-2028. We hebben ook met belangstelling kennisgenomen van de conclusies in het Stec rapport "Behoeftes van werklocaties Noord-Holland Noord". Hierin valt te lezen dat er geen schaarste is aan bedrijventerreinen in de Kop (muv Texel) en dat het (daarom) van belang is als gemeenten in de regio duidelijke afspraken te maken hoe om te gaan met gemeente of kerngebonden bedrijven met uitbreidingswensen. Tenslotte kan in een nauwere samenwerking met havens waar meer krapte in ruimte wordt ondervonden, worden verkend hoe de bedrijventerreinen van de NV ondersteunend kunnen zijn.

De activiteiten vanuit de commerciële afdeling richten zich verder op de ontwikkelingen rondom het profileren van de zeehaven als locatie voor onderhouden van windparken op zee zowel bij het bedrijfsleven als ook de betrokken beleidsministeries. In 2020 werd het eerste windpark in het werkgebied van Den Helder aanbesteed en gegund. Er is hard gewerkt om Den Helder te positioneren als uitvalsbasis voor dit park "Hollandse Kust Noord". Dat is goed gelukt; met alle consortia en ondernemingen die zich in deze aanbesteding hebben gepositioneerd zijn positieve gesprekken gevoerd. De winnaar van de tender (Crosswind) heeft uiteindelijk gekozen voor IJmuiden als uitvalsbasis. De opgegeven reden is dat een van de partners in dit consortium (Eneco) daar al een uitvalsbasis heeft en vanuit die locatie dus zal gaan opereren. We merken overigens op dat onderwerpen als waterstof en aanlanding van energie daarbij een steeds grotere rol spelen in de ontwikkeling en aanwijzing van windparken op zee.

Met de projecten H2Gateway en Zephyros-NHN werkt PoDH nauw samen met consortia van marktpartijen om verdienmodellen te ontwikkelen. Onverminderd wordt samengewerkt met stakeholders en bedrijfsleven in de stad en regio. Het niet goed van de grond komen van NSEG beperkt echter de mogelijkheid om de gebiedspropositie van Zeehaven, Luchthaven en Kennishaven met slagvaardigheid te bundelen en uit te dragen. De samenwerking met de andere havens in Noord-

2

<https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2021/08/economie-krimpt-in-2020-het-sterkst-in-noord-holland-en-groningen>

Nederland werd gecontinueerd om een gezamenlijke profilering te versterken ten aanzien van de offshore, maar ook waterstof (hydroports). Een studie rond de rol van de Noordelijke zeehavens in de energietransitie is gestart. Voorzichtig kan geconcludeerd worden dat alle zeehaven hierin een rol gaan spelen.

4.6 Duurzaamheidsbeleid

Port of Den Helder heeft haar duurzaamheidsbeleid beschreven in een ambitiedocument. De speerpunten in dit ambitiedocument betreffen Energie, Emissies en Circulariteit.

Als referentie voor de verduurzamingsambities is de CO₂-footprint bepaald op basis van de CO₂-prestatieladder. Op basis hiervan zijn reeds acties uitgevoerd in de afgelopen jaren en zullen vervolgacties gedefinieerd worden.

De activiteiten ter realisatie van de ambities richten zich in eerste instantie op de interne organisatie, wat kan PoDH zelf regelen, en vervolgens op de keten in de haven. Afgelopen jaren hebben wij walstroomkasten gerealiseerd op het Nieuwe Diep Zuid en worden komend jaar nieuwe kasten geplaatst op de Nijverheidskade. De stroom die wij gebruiken en leveren is volledig groen. Verder hebben wij grote stappen gezet op het gebied van Fishing for Litter, maar ook ontwikkelingen rondom waterstof.

4.7 Bestuurlijke omgeving

‘De Kop werkt’ waarin 4 gemeenten uit de Kop van Noord-Holland deelnemen, speelt een belangrijke rol voor de haven van Den Helder.

Provincie Noord-Holland is onmisbaar in het gezamenlijk tot stand brengen van regionale samenwerking en een belangrijke schakel in de lobby richting de beleidsmakers en beslissers in Den Haag om de propositie van Den Helder over het voetlicht te brengen. Provincie Noord-Holland speelt een belangrijke rol in het Maritiem Cluster.

De haven van Den Helder maakt onderdeel uit van de gebiedsvisies die worden ontwikkeld voor het Waddengebied en voor de Provincie Noord-Holland. In de gebiedsagenda Wadden 2050 worden de waddenhavens neergezet als belangrijke motoren voor duurzame ontwikkeling.

5. Financiën

5.1 Resultaatontwikkeling

Het resultaat over 2020 t.o.v. de begroting en t.o.v. voorgaand jaar toont het volgende beeld:

(bedragen x € 1.000)	Werkelijk 2020	Begroting 2020	Werkelijk 2019
Opbrengsten			
Havengelden	1.114	1.400	1.497
Beveiliging ISPS	683	900	908
Vletteren	378	500	512
Waterlevering	481	700	669
Stroomlevering	46	85	31
Huur en erfpacht	1.911	2.050	1.882
Verkoop grond	-	1.125	-
	4.614	6.760	5.499
Directe kosten			
Havenbeheer/onderhoud	666	925	669
Beveiligingskosten	453	470	667
Vletterkosten	340	450	473
Inkoop water	172	300	247
Elektra	94	110	90
OZB	71	127	131
Kostprijs gronden	-	300	-
	1.796	2.682	2.278
Overhead			
Personeel	2.091	2.050	1.980
Kantoor	260	340	307
Marketing	19	95	57
Plankosten	104	105	126
Afschrijving	700	820	1.014
Rente	347	375	390
Geactiveerde rente	-264	-	-328
	3.256	3.785	3.546
Resultaat	-439	293	-325

Het resultaat over 2020 is behoorlijk beïnvloed door de Corona crisis. Het aantal scheepsbewegingen is gedaald, waardoor in alle opbrengstrubrieken die hieraan gelinkt zijn een daling t.o.v. 2019 zichtbaar is. Zoals in het vorige hoofdstuk aangegeven is het verkopen van grond ook ingewikkeld gebleken door omstandigheden en niet gelukt in 2020.

We hebben de kosten goed kunnen beheersen, waarbij aangetekend dat een deel van de kosten een directe link met de opbrengstactiviteiten heeft, zoals vletterkosten en inkoop water. De onderhoudswerkzaamheden, die noodzakelijk zijn voor het behoud van de haven, zijn doorgegaan binnen het beschikbare budget.

In de overhead kosten hebben we scherp op de uitgaven gelet. Als gevolg van personele ontwikkelingen hebben we aanvullende kosten voor inhuur moeten maken, met hogere uitgaven tot gevolg. Overall is de directie tevreden met de beheersing van de kosten, passend bij de economische situatie waarin we zitten, maar rekening houdend met de positie van het havenbedrijf nu en in de toekomst.

5.2 Liquiditeitspositie van de haven

In 2019 heeft de Raad van Den Helder besloten een structurele bijdrage toe te kennen aan Port of Den Helder voor een totaalbedrag van € 17,4mio. Hiermee is de financiering geregeld voor het groot onderhoud aan een aantal infrastructurele werken in de haven. Deze bijdrage geeft de NV een financiële basis voor de komende jaren.

Onderdeel van deze bijdrage betreft een aandelentransactie die in 2020 heeft plaatsgevonden, waarbij de NV een 13-tal aandelen (nominale waarde van € 1.000 per aandeel) heeft uitgegeven tegen een totaalbedrag van € 3,0 miljoen.

Als gevolg van de tegenvallende opbrengsten en een aantal (verwachte) tegenvallers in renovatiewerkzaamheden, moet de onderneming scherp blijven letten op de uitgaven en keuzes maken in onderhoudswerken. Deze situatie is niet constructief voor de toekomst en aangekaart bij de aandeelhouder.

De solvabiliteit per 31 december 2020 bedraagt 44,8% (2019: 40,5%); de liquiditeitspositie is positief, zoals uit de jaarrekening blijkt.

De NV is in staat aan haar lopende verplichtingen te voldoen en de activiteiten in continuïteit voort te zetten.

6. Risico's en risicobeheersing

Om de doelstellingen, zoals beschreven in hoofdstuk 3, te behalen, heeft Port of Den Helder een 9-tal (rand)voorwaarden geïdentificeerd die aanwezig moeten zijn om deze doelstellingen daadwerkelijk te behalen. De directie richt zich op acties om deze voorwaarden te realiseren en te handhaven. Risico's voor de organisatie liggen dan ook voornamelijk in het verlengde van deze voorwaarden. De algemene houding van de directie rondom risico's is voorzichtig. Wij streven ernaar de bestaande risico's helder in beeld te hebben en te mitigeren waar mogelijk (als we hier zelf invloed op kunnen uitoefenen), maar wel passend bij de aard en omvang van onze organisatie.

De geïdentificeerde voorwaarden betreffen:

1. **Professionele organisatie** PoDH zorgt ervoor dat de juiste medewerkers, met de juiste capaciteiten in dienst zijn en dat zij hun werk kunnen uitvoeren op basis van afgesproken procedures. In de personeelsgids staan de wederzijdse rechten en verplichtingen opgenomen, inclusief de verwachte gedragingen van het personeel. De IT-omgeving dient betrouwbaar te zijn en gebruiksvriendelijk.
2. **Havenautoriteit** Om de wettelijke taak van havenautoriteit uit te kunnen voeren dienen de geldende regels duidelijk te zijn (verwoord in de havenverordening) en de mandatering vanuit het College op de juiste wijze geregeld.
3. **Financieel gezonde positie** De liquiditeitspositie dient toereikend te zijn om aan de lopende verplichtingen te voldoen, maar ook om lange termijn investeringen te kunnen financieren. Onderdeel hiervan vormt de onderhoudsopgave maar ook investeringen om een gezonde, moderne operatie te kunnen draaien. In continuïteit moeten voldoende opbrengsten gegenereerd te worden en de kosten beheersbaar blijven.
4. **Aansluiting met de markt** Commerciële slagvaardigheid en capaciteit om nieuwe ontwikkelingen/marktpotentie te kunnen verkennen (business development) is de basis voor toekomstige activiteiten in de haven.
5. **Ruimte en infrastructuur aanwezig, aansluitend op de (ontwikkeling van) de markt** PoDH moet zorgdragen voor voldoende en kwalitatief goede infrastructuur (zowel kade als terreinen), waarmee bestaande en nieuwe bedrijvigheid ondersteund wordt.
6. **Onderhoud op niveau** Het werkgebied van PoDH moet voldoen aan veiligheidseisen en een goede werkruimte bieden voor de opererende bedrijven.
7. **Samenwerking** PoDH zorgt voor een goede samenwerking met de belangrijke stakeholders en zoekt naar gezamenlijkheid met andere partijen in de regio en daarbuiten om de propositie en de operatie te versterken.
8. **Duurzaamheidsambities** PoDH heeft een duurzaamheidsambitiedocument opgesteld die gericht is op de pijlers Energie, Emissies en Circulariteit, enerzijds binnen de eigen bedrijfsactiviteiten, anderzijds in de keten.
9. **Externe voorwaarden** Gezien de positie van PoDH in het privaat-publieke domein en de diversiteit aan stakeholders, alsmede omgevingsontwikkelingen, moet de directie tijdig anticiperen op ontwikkelingen.

De belangrijkste risico's ten aanzien van de strategie, de operatie, financieel en wet- en regelgeving zijn als volgt:

De energietransitie biedt zowel kansen als bedreigingen. Door de verwachte afname van activiteiten op de Noordzee rondom de winning van fossiele brandstoffen, zal het aantal scheepsbewegingen in de haven mogelijk verminderen, evenals de gerelateerde bedrijvigheid. De opkomst van de wind op zee en op de langere termijn de mogelijkheden rondom waterstof, bieden veel kansen. Hierbij is het wel van groot belang dat PoDH aangehaakt is bij de relevante spelers en de ontwikkelingen die zich aandienen. Deze verantwoordelijkheid is vervlochten in het takenpakket van de commerciële afdeling en de afdeling infrastructuur en ruimte.

Om de activiteiten rondom het onderhoud aan windparken op zee te faciliteren, moet PoDH voldoende kadeterrein beschikbaar hebben. In afgelopen jaren is hiertoe ingezet middels de projecten uit de Routekaart. Door de groei van de Koninklijke Marine ligt het voor de hand dat meer bedrijven in dit onderhoudscluster hun weg naar Den Helder vinden. Wij spannen ons graag in om ook deze propositie verder uit te bouwen opdat de haven een meer diverse pallet van klanten / grondexploitaties zal krijgen.

Het afgelopen jaar is het project Maritiem Cluster gestart met als doelstelling verdere gebiedsontwikkeling in en om het havengebied. PoDH heeft geen rol binnen het Opgaveteam, maar is wel aangehaakt om de koppeling met de marktpartijen te waarborgen. Wij verwachten dat het proces rondom dit Maritiem Cluster nog een aantal jaren zal duren, waardoor wij het risico lopen dat gewenste ontwikkelingen niet of niet tijdig plaatsvinden om de aansluiting op de markt van de energietransitie te realiseren.

In voorgaand jaar rapporteerde PoDH over de toegezegde bijdrage van de gemeenteraad om financiële ondersteuning te bieden bij omvangrijke onderhoudsopdrachten aan kunstwerken en infrastructurele werken. De toegezegde bijdrage was gebaseerd op de meerjarenbegroting zoals opgenomen in het bedrijfsplan 2019-2028. Hieruit bleek dat de toegezegde bijdrage van € 17,4 miljoen noodzakelijk was en een goede basis voor de opdrachtuitvoering in de komende jaren, maar ook dat er beperkte ruimte was om tegenvallers (minder omzet, hogere kosten) op te vangen. Afgelopen (bijzondere) jaar heeft aangetoond dat PoDH deze financiële ruimte nodig heeft. De directie en de RvC hebben dit eind 2020 aangekaart bij de aandeelhouder, die voortvarend heeft gereageerd met verkennende gesprekken om tot oplossingen te komen.

In de meerjarenbegroting 2019-2028 is rekening gehouden met jaarlijkse gronduitgifte. Indien deze gronduitgiftes niet gerealiseerd worden, zullen de financiële middelen afnemen. Gezien het belang van deze uitgiftes heeft de directie besloten de commerciële afdeling te versterken. Afgelopen jaar is geconstateerd dat het geldende bestemmingsplan en het gerelateerde bewonersconvenant, die van toepassing zijn op Kooyhaven, beperkend werken, waardoor geïnteresseerde bedrijven afhaken. De directie gaat in overleg met de gemeente Hollands Kroon om de mogelijkheden te verkennen deze belemmeringen aan te passen en daarmee het gebied aantrekkelijker te maken.

7. Toekomstverwachtingen

7.1 Resultaatverwachting

Op basis van de resultaatontwikkeling in 2020, die sterk beïnvloed is door de corona-crisis, heeft de directie geconcludeerd dat de omzetverwachtingen lager moeten zijn dan in de meerjarenbegroting opgenomen. Wel wordt een licht herstel ten opzichte van 2020 verwacht.

Een belangrijk element hierbij betreft het (huur)contract met Peterson dat in 2021 afloopt. PoDH en Peterson hebben aangegeven te willen verlengen, alleen over de voorwaarden zijn nog verschillen van inzicht. De omvang van dit contract heeft een behoorlijke impact op de resultaten van PoDH.

In verband met deze aannames is wederom kritisch naar de kosten gekeken en geconcludeerd dat verdere besparingen nagenoeg niet mogelijk zijn zonder dat het effect heeft op de slagkracht/taakuitvoering van de organisatie. De kosten zijn daarom op een minimaal niveau begroot voor 2021.

De begroting voor 2021 sluit met een negatief resultaat van € 0,2mio, indien de begrote grondverkoop gerealiseerd wordt. Zonder grondtransacties is het resultaat op een verlies van € 1,1mio begroot.

7.2 Investerings

De belangrijkste investering in 2021 ziet toe op de renovatie van de Zeedoksluis. De opdracht hiertoe is reeds in 2019 gegund. Daarnaast dient de renovatie van de Van Kinsbergenbrug na de zomer van 2021 uitgevoerd te worden. Begin 2021 wordt deze opdracht in de markt gezet.

Ook zullen de voorbereidingen voor het vervangen van de kadeconstructie aan Het Nieuwe Werk in 2021 uitgewerkt worden en leiden tot aanbestedingen hiervan. In het kader van het Maritiem Cluster heeft de gemeente ingestemd deze kadeconstructie te vervangen met een diepgang van -9 meter, in plaats van de huidige -7 meter. Het meerwerk, dat geraamd staat voor € 2,0 miljoen, zal voor rekening van de gemeente uitgevoerd worden. Definitieve besluitvorming hierover moet nog plaatsvinden.

Verder zullen reguliere herstelwerkzaamheden plaats aan de kades en zal een besluit worden genomen over de investering aan het kadeterrein Paleiskade, in overleg met de gebruiker (Peterson).

7.3 Liquiditeitsprognose

Een deel van de financiële middelen voor genoemde investeringen zijn ofwel reeds ter beschikking gesteld door de gemeente Den Helder, ofwel reeds toegezegd. Als gevolg van een aantal tegenvallers in enerzijds de opbrengsten en anderzijds in de onderhoudskosten van grote projecten, voorziet de directie een risico ten aanzien van de liquiditeitspositie. Deze situatie is reeds afgestemd met de aandeelhouder en gesprekken voor structurele oplossingen zijn gestart. De directie heeft veel vertrouwen in een positieve uitkomst van deze gesprekken.

Tijdens de initiële gesprekken met de aandeelhouder op ambtelijk niveau is de financieringsconstructie ter sprake gekomen. Als mogelijke oplossing is geopperd om de gehele financiering aan te passen. Het doorgaan hiervan en de impact hiervan zijn nog geenszins duidelijk. Vooralsnog verwacht Port of Den Helder geen externe financiering benodigd te hebben, buiten de beschikbare faciliteiten bij de BNG.

Port of Den Helder in staat zal zijn aan haar lopende verplichtingen te voldoen en haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit voort te zetten. Besluiten over grote renovatiewerkzaamheden moeten nog genomen worden en zullen alleen doorgang vinden als de liquiditeitspositie dit toelaat.

7.4 Personeel

In 2020 heeft een aantal mutaties in het personeelsbestand plaatsgevonden, waardoor tijdelijke inhuur noodzakelijk was. Gelukkig is de formatie per begin januari 2021 weer op orde en gereed voor de toekomst. De directie verwacht in 2021 dan ook geen verdere belangrijke wijzigingen.

De directie heeft in 2020 maatregelen genomen in verband met de corona-crisis. De medewerkers werken verplicht thuis en mogen geen externe fysieke afspraken maken, met uitzondering van de dienstdoende havenmeester, die zijn vitale functie vanuit het havenkantoor uitvoert.

De directie is niet voornemens een reorganisatie door te voeren.

8. Conclusie

In 2020 is gebleken dat de financiële basis van de organisatie inderdaad onvoldoende veerkrachtig is om grote tegenvallers op te vangen. Wat in het Bedrijfsplan 2019 – 2028 al geschetst was als grootste risico: het niet verwezenlijken van *grondverkopen* is waarheid geworden. Daarbij opgeteld de grote terugval in scheepsbewegingen heeft ervoor gezorgd dat wederom een heroriëntatie noodzakelijk is op de financiële basis van de onderneming. In 2019 schreven wij “dat er beperkt ruimte is voor tegenvallers en voor investeringen in de operatie”. Helaas is dat bewaarheid geworden. De directie is in gesprek met de aandeelhouder voor een structurele oplossing.

Voor de toekomstige jaren ziet de directie ontwikkelingen rondom de traditionele fossiele energie (olie & gas) en de transitie naar duurzame energie (wind & waterstof) als inkomsten bronnen. Ook zien wij dat met de groei van de Koninklijke Marine goede mogelijkheden om (onderhouds)bedrijven in dat marktsegment aan te trekken. Samenwerking is belangrijk om die propositie te verwezenlijken. Deze positionering moet richting de markt duidelijk gemaakt worden. Het is belangrijk de urgentie te onderstrepen. Port of Den Helder gaat verder met het in de markt zetten van de haven en al haar mogelijkheden in het volste vertrouwen dat de kansen die voor liggen verzilverd kunnen worden.