



Documentnummer : INT-17-33436

Verkorte inhoud document: Marktconsultatie zeehaven De Pijp Beverwijk

# Marktconsultatie zeehaven De Pijp Beverwijk

## Inhoudsopgave

### 1. Inleiding

### 2. Geschiedenis, overwegingen en uitgangspunten

- 2.1 Korte historie De Pijp
- 2.2 Aanleiding
- 2.3 Overwegingen
- 2.4 Marktconsultatie
- 2.5 Uitgangspunten

### 3. Visie gemeente Beverwijk en cijfers De Pijp

- 3.1 Visie gemeente Beverwijk
- 3.2 Omzetpotentie
- 3.3 Inkomsten en uitgaven zeehaven De Pijp (2010 – 2016)
- 3.4 Overslag zeehaven De Pijp (2010-2016)
- 3.5 Dataroom en factsheet

### 4. Procesplanning

### 5. Presentatie uitkomsten Haveninterviews

- 6.1 Algemene beeld De Pijp
- 6.2 Interesse voor overname
- 6.3 Conditie

## Bijlagen

- Bijlage 1. Factsheet Zeehaven De Pijp
- Bijlage 2. Eigendomsposities
- Bijlage 3. Beheer en organisatie
- Bijlage 4. Staat van onderhoud
- Bijlage 5. Notitie Pot Jonker – juridische modellen inzake proces duurzame toekomst haven De Pijp (toelichting raadscommissie 16-02-'17)

# 1. Voorwoord

De zeehaven is belangrijk voor Beverwijk. De Pijp is jaarlijks goed voor de overslag van circa 900.000 ton goederen (incl. binnenvaart) en een toegevoegde waarde van zo'n 60 miljoen euro. De zeehaven biedt directe en indirecte werkgelegenheid aan circa 500 personen. In 2016 heeft de zeehaven meer dan 200 zeeschepen en ruim 850 binnenvaartschepen verwerkt. Een behoorlijke prestatie voor een klein zeehavenbekken als De Pijp.

Het belang van de zeehaven reikt echter verder dan alleen de lokale economie. De Beverwijkse zeehaven is onderdeel van het Noordzeekanaalgebied. Dat maakt de gemeente een vanzelfsprekende gesprekspartner in deze belangrijke economische zone.

Toch heeft de haven niet altijd de zorg gekregen die hij verdiende. Daardoor is er op veel gebieden sprake van achterstallig onderhoud. Niet alleen ten aanzien van de infrastructuur, maar ook ten aanzien van zaken als de tariefstructuur, Port Security, overeenkomsten, aansturing en financiën.

Onder de vlag van het Verbeterprogramma Haven De Pijp (2012) is een inhaalslag gemaakt. Een nieuwe tarievenstructuur, reguliere onderhoudsplanning, andere afspraken over de aansturing, meer inzicht in de financiële situatie, een nieuw Port Facility Security Plan, etc. Hoewel de situatie ten opzichte van 2012 verbeterd is, moeten we constateren dat de Beverwijkse haven te klein is, de exploitatie teveel risico's met zich meebrengt en de professionaliseringslag in eigen beheer onvoldoende vorm gegeven kan worden.

In december 2015 heeft de gemeenteraad van Beverwijk het raadsbesluit 'Duurzame toekomst haven De Pijp' vastgesteld, waarbij als uitgangspunt is genomen om te komen tot een verzelfstandiging van de haven.

In dat kader is in principe de heroverweging van alle huidige gemeentelijke taken bespreekbaar. Al blijven er taakvelden en verantwoordelijkheden die onvervreemdbaar bij de gemeente horen, zoals ruimtelijke ordening, openbare orde en veiligheid.

De voorliggende Marktconsultatie is de eerste bouwsteen om te komen tot verzelfstandiging van de Beverwijkse zeehaven. De gemeente hoort graag uw ideeën over de verzelfstandiging en de invulling hiervan. Ook zaken als over bijvoorbeeld gunnings- en selectiecriteria en contractvoorwaarden komen dan aan de orde. De gemeente wil via een marktconsultatie kunnen bepalen of en zo ja welke aanbestedingsprocedure moet worden gevolgd.

De marktconsultatie beschrijft de gemeentelijke visie, wensen en uitgangspunten ten aanzien van een duurzame toekomst voor onze haven. Daarnaast bevat de marktconsultatie relevante gegevens over De Pijp en informeert het zo volledig en transparant mogelijk over de geldende specificaties en bijzonderheden. Tot slot vindt u een beschrijving van de vervolgstappen en het tijdspad.

## 2. Geschiedenis, overwegingen en uitgangspunten

### 2.1 Korte historie De Pijp

“De haven van Beverwijk heeft een goede en betrouwbare logistiek, maritieme service en havenmanagement. Een uitstekende partner om lading aan toe te vertrouwen.

In de 16e eeuw werd een kanaal naar het haventje aan het Meerplein aangelegd om vooral overstromingen tegen te gaan. Dit kanaal werd De Pijp genoemd. Na 1900 werd de tuinbouw belangrijk in Beverwijk en dan vooral de aardbeien. Deze tuinbouwproducten werden voornamelijk via de haven over water vervoerd naar onder andere Amsterdam. De Pijp voorzag daarin.



Figuur 1: Haven Meerplein Beverwijk (bron: Beverwijkprentenkabinet.nl)

Rond deze tijd werd er ook een spoorlijn tussen Haarlem en Uitgeest aangelegd. Deze spoorlijn passeerde het toevoerkanaal van De Pijp en de haven werd hierna alleen toegankelijk voor kleine schepen, de grootte werd namelijk beperkt door de doorvaarhoogte van de spoorbrug. In 1954 werd de Velsertunnel aangelegd en kwam er naast de spoorbrug een snelweg te liggen. Hierdoor werd de haven nog slechter toegankelijk. De havenactiviteiten werden toen verplaatst naar De Pijp, het oude toevoerkanaal van de oude haven van Beverwijk. De Pijp werd toen verbreed en uitgediept”.

Bron: website gemeente Beverwijk

Vandaag de dag is De Pijp de zeehaven van Beverwijk en is toegankelijk voor binnenvaart- en zeeschepen tot een diepgang van 8 meter. De zeehaven beschikt over meer dan 700 meter kade en talrijke bedrijven hebben een directe binding, zoals stuwadoors, distributeurs en houthandels. Er bevinden zich diverse opslagloodsen in de onmiddellijke omgeving.

Zeehaven De Pijp is een belangrijke haven op het gebied van de export van pootaardappelen. Naast deze landbouwproducten vindt er ook overslag plaats van onder meer hout, houtsnippers, cement, (gemalen) slakzand, containers, staalproducten en schroot.

### 2.2 Aanleiding

De discussie over de duurzame toekomst van zeehaven De Pijp is niet nieuw. Al eerder werd in Beverwijk gesproken over het tot stand brengen van een ander beheermodel van de haven. In 1991 volgen de eerste tekenen van inzicht dat de gemeenteraad zich bewust werd dat de inbedding van haven in de gemeentelijke organisatie niet optimaal is om zeehaven De Pijp efficiënt te kunnen laten meebewegen met het economische tij. Dit getuigde van groot inzicht. Beverwijk is niet alleen een van de eerste gemeenten die over de optie van een verzelfstandiging van de haven nadenkt, maar daarmee ook in actie komt.

In het jaar 2000 volgt besluitvorming over verzelfstandiging van de haven. De gemeenteraad besluit, onder stevige voorwaarden, tot de verkoop van de haven en als structuur een 100% overheids-NV na te streven. Door de gestelde voorwaarden, een onduidelijke regie als ook een onduidelijk eindbeeld besluiten de gemeente en de havenbedrijven, die zich in de SHIJ (Samenwerkende Haven-ondernemers IJmond) hadden verenigd, na krap een jaar in gesprek te zijn geweest alle onderhandelingen af te breken.

De gemeenteraad besluit eind 2002 de exploitatie en herinrichting van de haven in eigen beheer uit te voeren en de boekwaarde in 30 jaar af te boeken.

Na het niet doorgaan van de verkoop van de haven blijft De Pijp een gemeentelijke haven. Er worden interne verbeteringen doorgevoerd. Zo wordt er gewerkt vanuit een meer centrale aansturing, gemeentelijke inbedding en begroting waardoor ook het financiële beheer transparanter wordt. De havenmeester voert een operationele nautische taak uit die ontkoppeld is van het (commerciële) beleid van de haven.

De verbeterlagen zijn doorgevoerd, echter daarmee zijn de problematiek en ambities die rond de eeuwwisseling aanleiding gaven voor het besluit tot verzelfstandiging niet verdwenen.

Denk in dezen aan het achterstallig onderhoud, tekorten en risico's in de exploitatie als ook het kwetsbare beheer van het havencomplex en de onmogelijkheid om in eigen beheer te komen tot een professionele en duurzame haven.

- Beheer: Er is bij stakeholders veel focus op de korte termijn, maar onvoldoende aandacht voor de lange termijn. Hierdoor, als ook door het ontbreken van de benodigde kennis, is het langetermijnperspectief van de haven niet goed in beeld.
- Organisatie: De beheerorganisatie is door de beperkte omvang kwetsbaar op de punten continuïteit, kennis en conflicterende rollen.
- Exploitatie: Er is te weinig financiële ruimte in de exploitatie om groot onderhoud te plegen of tegenvallers op te vangen. Tevens is er onvoldoende financiële ruimte om te investeren in de haven om aan sluiten bij toekomstige ontwikkelingen en het realiseren van extra voorzieningen.

De voorgenoemde onderdelen vragen nog altijd om een structurele oplossing en aanpak. Het college heeft de lessen uit het recente verleden tot zich genomen en wil met deze marktconsultatie stappen vooruit maken voor de toekomst van de mooie zeehaven van Beverwijk.

## 2.3 Overwegingen

De bestaande beheerstructuur voor de Beverwijkse haven De Pijp voldoet niet langer aan de (technische, operationele en economische) wensen en eisen. De gemeente Beverwijk wil deze structuur aanpassen door de haven te laten overgaan in een grotere structuur. In deze marktconsultatie schetst de gemeente, middels verschillende uitgangspunten, het beeld dat wij bij zo'n overgang voor ogen hebben.

Gebaseerd op de voorgenoemde analyse heeft de Beverwijkse gemeenteraad in december 2015 de opdracht gegeven tot een brede (her)oriëntatie op het beheer van de gemeentelijke haven, met de richtinggevende uitspraak om te komen tot een verzelfstandiging van haven De Pijp.

De verzelfstandiging van de Beverwijkse zeehaven maakt het mogelijk de taakvelden beheer, onderhoud en exploitatie buiten de gemeentelijke organisatiestructuur te plaatsen. De gemeente zoekt daartoe een professionele organisatie aan wie de betreffende bevoegdheden, rechten en verplichtingen kunnen worden overgedragen.

## 2.4. Marktconsultatie

De voorliggende marktconsultatie is de eerste bouwsteen om te komen tot verzelfstandiging van de Beverwijkse haven. De gemeente hoort graag de ideeën vanuit de markt over hoe de verzelfstandiging van de zeehaven De Pijp kan worden vorm gegeven en welke rol marktpartijen daarin kunnen vervullen.

De marktconsultatie vormt de onderlegger voor de te voeren gesprekken met de marktpartijen. De uitgangspunten (hoofdstuk 2.5), samen met de feiten en cijfers en de informatie in de dataroom (hoofdstuk 3.3) bieden daarbij de gemeentelijke kaders.

Gelijktijdig met het benaderen van geselecteerde marktpartijen voor de marktconsultatie zal de gemeente Beverwijk een publicatie plaatsen dat de consultatie over De Pijp plaatsvindt en waar andere belangstellenden een versie van de marktconsultatie kunnen verkrijgen.

De vanuit de marktconsultatie ingediende plannen zullen door de gemeente Beverwijk worden gebruikt als input voor het opstellen van een definitief gemeentelijk plan voor zeehaven De Pijp. De gemeente is vrij om de input uit de consultatie geheel of gedeeltelijk te gebruiken in een te volgen aanbestedingsprocedure. De gemeente zal geen bedrijfsvertrouwelijke informatie gebruiken van de betreffende marktpartijen.

Het uiteindelijke gemeentelijk plan, waarin de resultaten vanuit de marktconsultatie worden betrokken, gaat ter besluitvorming naar het college van b&w, waarbij de gemeenteraad zal worden verzocht hierover hun gevoelens uit te spreken. Waar nodig en voor zover van toepassing zal de door marktpartijen aangeleverde informatie in de besluitvorming vertrouwelijk worden behandeld.

Na het besluitvormingsproces worden alle inschrijvers geïnformeerd over het vervolg van het mogelijke aanbestedingstraject.

De gehanteerde handelwijze en procesaanpak sluit aan bij het wettelijke aanbestedingsbeleid als ook bij de nationale en Europese regelgeving.

## 2.5 Uitgangspunten

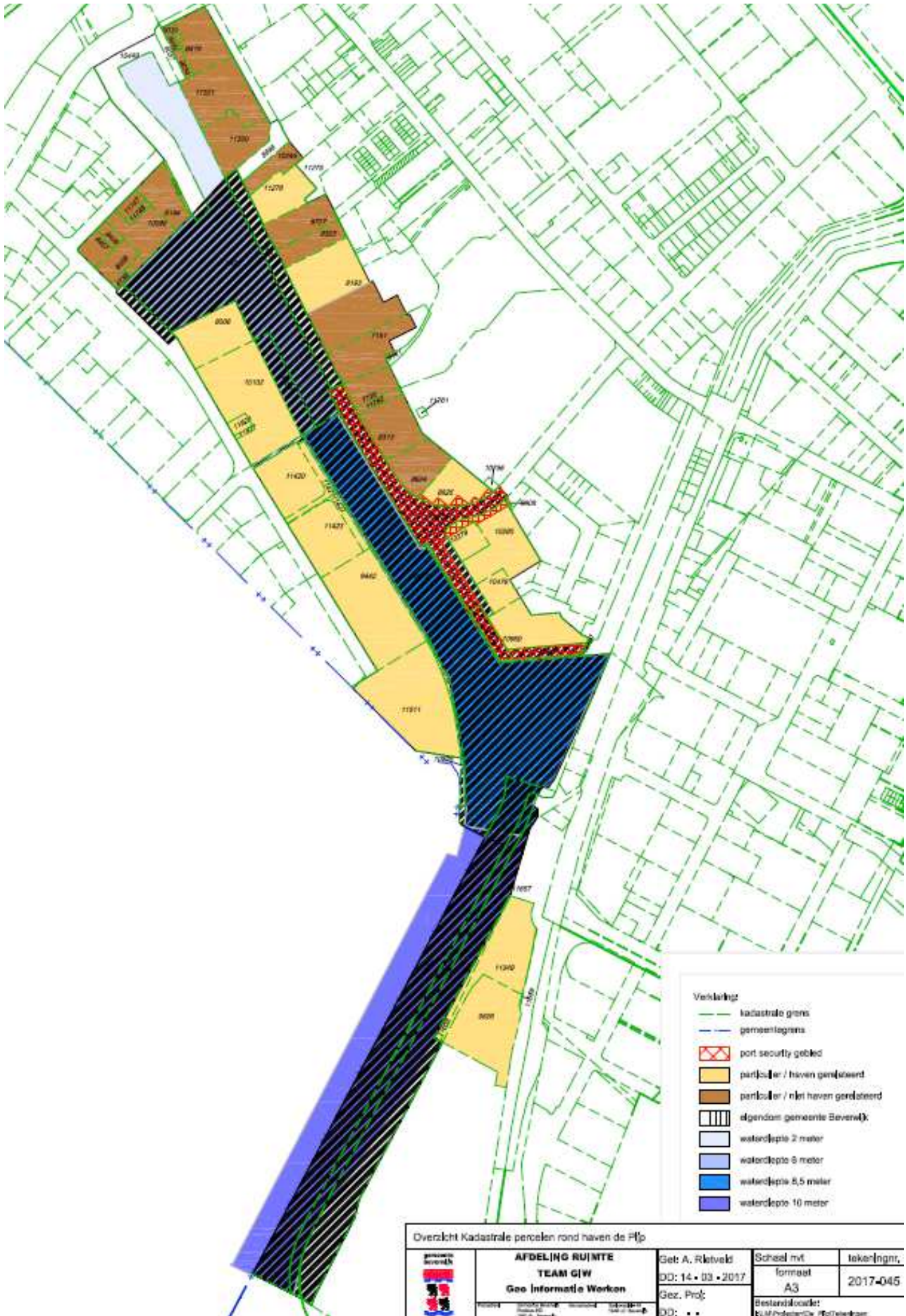
De gemeente Beverwijk heeft een eigen wensbeeld inzake de verzelfstandiging en enkele uitgangspunten geformuleerd. Dit schetst het beeld dat de gemeente Beverwijk voor ogen heeft voor een duurzame toekomst van de zeehaven. De gemeente wil aan de markt vragen hoe zij deze toekomst zien en welke ideeën zij in dat kader hebben.

Kort gezegd is het gemeentelijk streefbeeld voor de zeehaven De Pijp dat het een haven is met een scherpe focus, een slagvaardige en flexibele organisatie die op een duurzame wijze de ontwikkeling van het havenbedrijfsleven en de werkgelegenheid in Beverwijk bevordert waarbij de huidige signatuur van De Pijp behouden blijft. Met de bestaande signatuur wordt bedoeld op de door veel betrokkenen gewaardeerde dienstgerichte, slagvaardige en flexibele organisatie met 'korte lijntjes'.

De gemeente Beverwijk wil middels de marktconsultatie graag de standpunten vanuit de markt vernemen over de volgende gemeentelijke uitgangspunten (in willekeurige volgorde):

- De gemeente Beverwijk is bereid tot de overdracht van de (openbare) gronden en werken (kades – verticaal en horizontaal) en het water zoals weergegeven in figuur 2 teneinde de exploitatie, het beheer en het onderhoud van de haven in een andere organisatiestructuur te kunnen beleggen. Daarmee draagt de gemeente Beverwijk de zeggenschap en de regie over alsmede het recht om de gemeentelijke havenexploitatie te voeren met alle rechten en verplichtingen, lasten en lusten.
- De gemeente Beverwijk vraagt marktpartijen aan te geven hoe zij denken in de komende jaren in zeehaven De Pijp een optimalisatie van onder andere ladingstromen en omzet te behalen.
- De gemeente Beverwijk hecht veel waarde aan het behoud van de economische functie van zeehaven De Pijp, als ook aan het borgen van de lokale werkgelegenheid. De gemeente vraagt marktpartijen de mogelijkheden aan te geven om te bewerkstelligen dat het huidige aandeel van de Beverwijkse haven in de totale omzet van het Noordzeekanaalgebied na de verzelfstandiging tenminste gelijk blijft en niet achteruit zal gaan, op basis van de meest actuele gegevens uit de Havenmonitor.

- De gemeente Beverwijk vraagt marktpartijen aandacht te besteden aan een analyse van de vastgoedexploitatie in zeehaven De Pijp, waarbij uit gegaan dient te worden van het handhaven van de huidige situatie.
- De gemeente Beverwijk vraagt marktpartijen aandacht te besteden aan het havenbeheer en de organisatie.
- De gemeente Beverwijk vraagt marktpartijen aandacht te besteden aan het meerjarig technisch onderhoud en beheer.
- De gemeente Beverwijk vraagt marktpartijen aandacht te besteden aan de mogelijkheden om bij de verzelfstandiging van haven De Pijp ondernemers, die daartoe bereid en in staat zijn, te laten participeren in de duurzame toekomst van zeehaven De Pijp.
- De gemeente Beverwijk vraagt marktpartijen aandacht te besteden aan de organisatorische, juridische en financiële structuur waarin de verzelfstandiging vorm kan krijgen.
- De gemeente Beverwijk blijft vanuit haar rol en verantwoordelijkheden binnen het Centraal Nautisch Beheer (CNB) betrokken bij de nautische ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied, waaronder ook in zeehaven De Pijp.
- De gemeente Beverwijk blijft vanuit haar publiekrechtelijke rol en verantwoordelijkheden zeggenschap houden over onder meer de planologische en milieukundige invulling van het havengebied (bijv. via de op te stellen gemeentelijke visies en bestemmingsplannen).



Figur 2: overdracht gronden betreft gearceerde delen

## 3. Visie gemeente Beverwijk en cijfers De Pijp

### 3.1 Visie gemeente Beverwijk

De Nederlandse zeehavens nemen mondiaal een zeer prominente positie in. Binnen Europa is Rotterdam de onbetwiste nummer één. De gezamenlijke havens in het Noordzeekanaalgebied (Amsterdam, IJmuiden, Zaanstad en Beverwijk) nemen qua ladingstroom in Europa een vierde positie in. De nettobijdrage van de Beverwijkse haven is bescheiden, maar bevindt zich met haar ondernemers en ladingstromen in een niche die Beverwijk een duidelijke meerwaarde geeft in het gebied.

De gemeente Beverwijk is zich ervan bewust dat voor het handhaven van de posities iedere dag strijd wordt geleverd met voortdurend heviger wordende (internationale) concurrentie. Hierbij nemen niet alleen steeds meer partijen aan dit proces deel, ook worden de voordelen van landen, havens en regio's en zelfs individuele bedrijven steeds scherper tegen elkaar uitgespeeld. Dit vraagt om alertheid en zelfbewustzijn, waarbij focus, strategie en de beschikbaarheid van voldoende en goed opgeleide mensen belangrijke thema's zijn.

Onderscheidend vermogen en innovatiekracht zijn van cruciaal belang om niet in een prijzenslag met andere havens te geraken (mainports). Ten aanzien van het onderscheidend karakter van de Beverwijkse haven wordt door huidige havenondernemers en -gebruikers de bestaande dienstgerichte, slagvaardige en flexibele organisatie met 'korte lijntjes' genoemd en geroemd. Veel betrokkenen hebben gesteld er waarde aan te hechten dat deze 'signatuur' van de Beverwijkse zeehaven in de toekomst gewaarborgd kan blijven.

Innovaties zijn ook belangrijk om aan de snel wisselende wensen van bedrijven tegemoet te komen. Hierdoor (en door snelle veranderingen in techniek, opleidingseisen, exploratie en productieprocessen) volgen de levenscycli van producten en processen elkaar steeds sneller op.

De gemeente Beverwijk realiseert zich dat zij de voorgenoemde ontwikkelingen niet (langer) alleen het hoofd kan bieden. En dat wil zij ook niet. De vraagstukken, maar zeker ook het inspelen op de toekomstkansen, vragen om een partnership op een hoger schaalniveau. Door een bundeling van kennis, kunde en capaciteit met partners om ons heen, ziet de gemeente voor de zeehaven van Beverwijk en het Noordzeekanaalgebied als geheel mogelijkheden voor verdergaande groei en ontwikkeling.

Kansen volgen uit de aanleg van de nieuwe zeesluis bij IJmuiden en in groeiende markten als de offshore energy. De komende jaren worden, voor de IJmondse kust grote nieuwe, 'near shore'-windparken gerealiseerd. De aanleg van de parken als ook de daaropvolgende fase van beheer en onderhoud zal veel activiteiten naar dit deel van de Noord-Hollandse kust gaan brengen.

Voor Beverwijk biedt dit kansen om vooral de kleinere volumes aan scheepvaart naar zich toe te trekken. Deze markt komt echter niet vanzelf. Hiervoor moet een intensieve en consistente lobby en acquisitie worden gevoerd, waarbij het kunnen bedienen van de markt vraag op het schaalniveau van het Noordzeekanaalgebied/IJmond gepresenteerd moet worden.

Gedurende de periode dat de windparken voor de kust worden gerealiseerd, wordt ook het vraagstuk van de ontmanteling van (oude) boorplatforms actueel. Volgend uit de verstrekte concessies dienen de platforms en alle bijbehorende infrastructuur vanuit zee verwijderd te worden. Conform de door het Rijk gestelde eisen dient de verwerking van al dat materieel door de Nederlandse contracthouders op Nederlands grondgebied plaats te vinden.

De ontmantelingswerkzaamheden en het hergebruik van grondstoffen en reststromen sluiten nauw aan bij de doelstellingen van de circulaire economie. Daarbij is de verwerking ervan commercieel gezien ook nog eens zeer interessant. De zeehaven van Beverwijk beschikt over bedrijven die nu al inspelen op deze groeimarkt.

Vanwege de toenemende ruimtevraag die samenhangt met de verschillende marktontwikkelingen zullen tussen partijen goede afspraken gemaakt moeten worden. Voor de ondernemers en betrokken zeehavens in het Noordzeekanaalgebied ligt hier een uitdaging en opgave, waarin zeehaven De Pijp een rol kan vervullen.

Volgend uit de marktontwikkeling en gesignaleerde groeikansen vraagt de gemeente Beverwijk in een marktconsultatie aan marktpartijen aandacht te besteden aan de wijze waarop havenzeehaven De Pijp haar bijdrage aan de lokale/regionale economie kan behouden of versterken. Daarbij wordt gedacht aan een optimalisatie van goederenstromen, omzettingontwikkeling, maar ook het borgen van lokale werkgelegenheid.

Door Stig Delta en Colliers International is in dit kader een analyse gemaakt en de omzet-potentie voor De Pijp uitgewerkt. Dit potentieel voor de haven is in onderstaande paragraaf beknopt beschreven, met een nadere onderbouwing en detaillering in de dataroom.

### **3.2 Omzetpotentie**

De huidige exploitatie van zeehaven De Pijp kent een onregelmatige omzet. Indien de exploitatie van de haven met het oog op de langere termijn wordt voortgezet, kan enigszins gestuurd worden op een stabielere omzet, waarbij de 'betere jaren' als doel kunnen worden gesteld. Echter de bedrijven met kades voor eigen gebruik, bepalen grotendeels de stabiliteit van de omzet. Als deze bedrijven minder inzetten op overslag, dan heeft haven De Pijp geen instrumenten om te sturen. De zogenaamde 'go-and-concern' voorzetting van de exploitatie van de haven kent dus een bescheiden groei in omzet en daarbij wat kostenreductie.

Het belangrijkste bezit om in te zetten op een grotere omzet en de marktpotentie te benutten, is de openbare kade. Deze kade gericht inzetten op niche activiteiten en een strakke sturing op het ruimte gebruik kan de omzet van de openbare kade doen toenemen.

Dat betekent dat er voor sommige partijen minder tijd of ruimte is om deze kade te gebruiken. Het gebruik van de kade dient te worden geprioriteerd en met een dynamische tariefstructuur kan incidenteel gebruik van de kade minder aantrekkelijk worden gemaakt en structureel gebruik worden aangemoedigd (bijvoorbeeld met kortingen of beloningen). Ook het gebruik van de kade voor opslag kan ontmoedigd worden door een oplopende dagprijs. Met deze maatregelen kan de capaciteit van de kade beter worden benut.

Gezien de ligging is de haven interessant voor projectlading en service en ondersteunende activiteiten. De openbare kade heeft te weinig terreindiepte voor grote en volledige projecten, maar kan goed worden benut in combinatie met omliggende havens. Tarieven dienen zich daarom niet alleen te richten op overslag (tonnen), maar ook op gebruik van de kade voor andersoortige activiteiten.

In de haven ligt een zwaairom die niet of beperkt benut wordt en eventueel zou kunnen worden gedempt. De kosten voor de demping worden gecompenseerd door de opbrengsten (erfpacht en huur), waardoor de additionele opbrengsten vooral van de scheepsbewegingen moeten komen. Via erfpacht of verhuur kan gestuurd worden op de juiste activiteiten en kunnen zekerheden worden gevraagd van de terminals die zich in de voormalige zwaairommen zullen vestigen. Het gebruik van de zwaairommen moet nautisch wel worden onderzocht.

Zowel het intensiveren van het gebruik van de openbare kade als het creëren van nieuwe terrein in de haven dragen bij aan een grotere omzet. Idealiter wordt op beide ingezet, maar er kan ook tussen beiden gekozen worden.

### 3.3 Inkomsten en uitgaven zeehaven De Pijp (2010 – 2016)

De informatie in figuur 3 biedt inzicht in de meerjarige haveninkomsten en –uitgaven. Er is een onderverdeling gemaakt met een nadere specificatie van soorten kosten en inkomsten.

Betreft:	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Inkomsten totaal	438.001	615.458	522.007	456.570	453.878	610.693	766.565
Uitgaven totaal	516.303	558.796	588.175	561.641	547.229	598.623	884.780
<b>Saldo</b>	<b>-78.301</b>	<b>56.663</b>	<b>-66.168</b>	<b>-105.071</b>	<b>-93.351</b>	<b>12.069</b>	<b>-118.215</b>
<b>Inkomsten</b>							
Zeevaart	298.480	411.242	334.201	260.263	256.427	395.250	569.147
Binnenvaart	97.621	158.193	138.212	146.308	143.192	178.643	143.474
Kadegeld *	41.526	46.024	31.610	50.000	51.464	36.800	32.093
Overige inkomsten incidenteel	374	0	17.984	0	2.794	0	21.850
<b>Inkomsten totaal</b>	<b>438.001</b>	<b>615.458</b>	<b>522.007</b>	<b>456.570</b>	<b>453.878</b>	<b>610.693</b>	<b>766.565</b>
<b>Uitgaven</b>							
Salarislasten en overhead**	235.429	292.913	312.653	272.386	260.792	271.742	321.558
Afschrijving en rente	118.305	116.087	113.868	111.911	118.926	116.540	114.154
Onderhoud / technisch beheer	45.511	37.590	52.836	53.488	57.654	55.705	91.576
Baggeren***	45	45	1.890	0	0	10.380	99.688
Diverse kosten****	52.363	69.150	56.486	42.779	48.196	71.694	132.872
Port Security	64.648	43.011	50.441	81.078	61.662	72.562	124.931
<b>Uitgaven totaal</b>	<b>516.303</b>	<b>558.796</b>	<b>588.175</b>	<b>561.641</b>	<b>547.229</b>	<b>598.623</b>	<b>884.780</b>
* Kadegeld: 2010 t/m 2013 op basis van administratie KVSA KRIS (+ Scheepvaart Rapportage en Informatie Systeem). In jaarrekening onderdeel van precario opbrengsten op product							
** Salarissen en overhead. Bestaat uit salarislasten havenmeester en zijn vervanger, beleidsmedewerker, coördinatie onderhoud. Overhead betreft management, P&O, juridische zaken, financiële administratie, Planning & Contol, ICT etc.							
*** Voor baggerwerk wordt sinds enkele jaren iedere drie jaar apart €150.000 geraamd							
****Diverse kosten betreft o.a. kosten software, telecommunicatie, nutsvoorzieningen, belastingen, contributie/lidmaatschap, incidentele inhuur deskundige advisering							

Genoemde bedragen zijn euro's

Figuur 3: Inkomsten en uitgaven zeehaven De Pijp 2010-2016

### 3.4 Overslag zeehaven De Pijp (2010-2016)

De informatie in figuur 4 geeft inzicht in de ontwikkeling van de verschillende ladingstromen welke in de afgelopen jaren in De Pijp zijn geladen en gelost. Het betreft de overslag in tonnen.

Overzicht overslag haven Beverwijk 2010-2016							
OVERSLAG	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Gelost zeevaart</b>	tonnen	tonnen	tonnen	tonnen	tonnen	tonnen	tonnen
Hout	40.236,37	30.979,39	25.856,72	21.204,73	29.351,78	28.435,00	17.515,22
Schoot (HBI)	71.979,74	86.155,88	-	-	-	-	-
Baseoil	2.900,00	2.644,00	2.981,00	3.550,00	3.120,00	2.700,00	3.633,35
OSB	43.499,85	43.990,83	43.529,71	47.559,13	50.696,30	38.489,00	47.361,45
Stammen (logs)	33.141,65	31.261,27	23.855,73	50.988,12	41.186,00	21.447,00	77.195,28
Houtsnipers	800,00	-	-	41.756,79	44.613,68	29.885,00	31.842,16
Woodpallets	4.801,00	8.277,42	28.533,27	9.236,68	-	-	-
Zeezand	32.400,00	-	-	-	-	16.000,00	5.325,00
Ferromangaan	1.145,00	-	-	-	-	-	-
Huisvuil	-	2.600,00	-	-	-	-	-
Schroot	-	5.039,39	2.385,21	1.600,00	-	6.523,00	-
Vis (diepvries)	-	-	9.250,91	-	2.047,40	520,00	900,00
Bottomash	-	-	-	-	-	32.026,00	54.752,20
Cementklinker	-	-	-	-	-	-	1.000,00
<b>Totaal gelost zeevaart</b>	<b>230.903,61</b>	<b>210.948,18</b>	<b>136.392,55</b>	<b>175.895,45</b>	<b>171.015,16</b>	<b>176.025,00</b>	<b>239.524,66</b>
<b>Geladen zeevaart</b>	tonnen	tonnen	tonnen	tonnen	tonnen	tonnen	tonnen
Aardappelen	54.871,51	70.467,37	56.300,51	30.192,85	46.526,64	37.502,00	38.510,37
Maismeel	1.793,44	6.469,84	6.854,48	-	2.039,88	-	-
Schroot	34.545,83	14.670,42	16.485,78	14.162,80	2.120,88	38.131,00	29.804,20
Uien	-	2.018,20	6.601,30	-	-	-	-
Maisgluten	-	800,00	-	1.397,12	-	-	-
OSB	-	-	-	4.228,68	7.023,32	-	-
Cement	-	-	-	-	-	2.000,00	7.203,00
Gemalen slakzand	-	-	-	-	-	89.652,00	144.688,00
Slakzand	-	-	-	-	-	6.057,00	260.121,00
Vis (diepvries)	-	-	-	-	-	3.214,00	-
<b>Totaal geladen zeevaart</b>	<b>91.210,78</b>	<b>94.425,83</b>	<b>86.242,07</b>	<b>49.981,45</b>	<b>57.710,72</b>	<b>176.556,00</b>	<b>480.326,57</b>
<b>TOTAAL OVERGESLAGEN</b>	<b>322.114,39</b>	<b>305.374,01</b>	<b>222.634,62</b>	<b>225.876,90</b>	<b>228.725,88</b>	<b>352.581,00</b>	<b>719.851,23</b>

Figuur 4: Overslagcijfers zeehaven De Pijp 2010-2016

### 3.5 Dataroom en factsheet

De informatie uit beide figuren, alsmede de onderliggende stukken en andere gevoelige en/of vertrouwelijke informatie, wordt in een zogenaamde dataroom digitaal gepresenteerd. Toegang daartoe geschiedt via door de gemeente beschikbaar te stellen inloggegevens.

In de bijlage van de voorliggende marktconsultatie is de (Engelstalige) factsheet over zeehaven De Pijp opgenomen. De factsheet geeft beknopt feitelijke gegevens weer over de haven zoals bijvoorbeeld de ligging en ontsluiting van De Pijp, de aanwezige diepgang, maatvoeringen, contactgegevens, etc.

## 4. Procesplanning

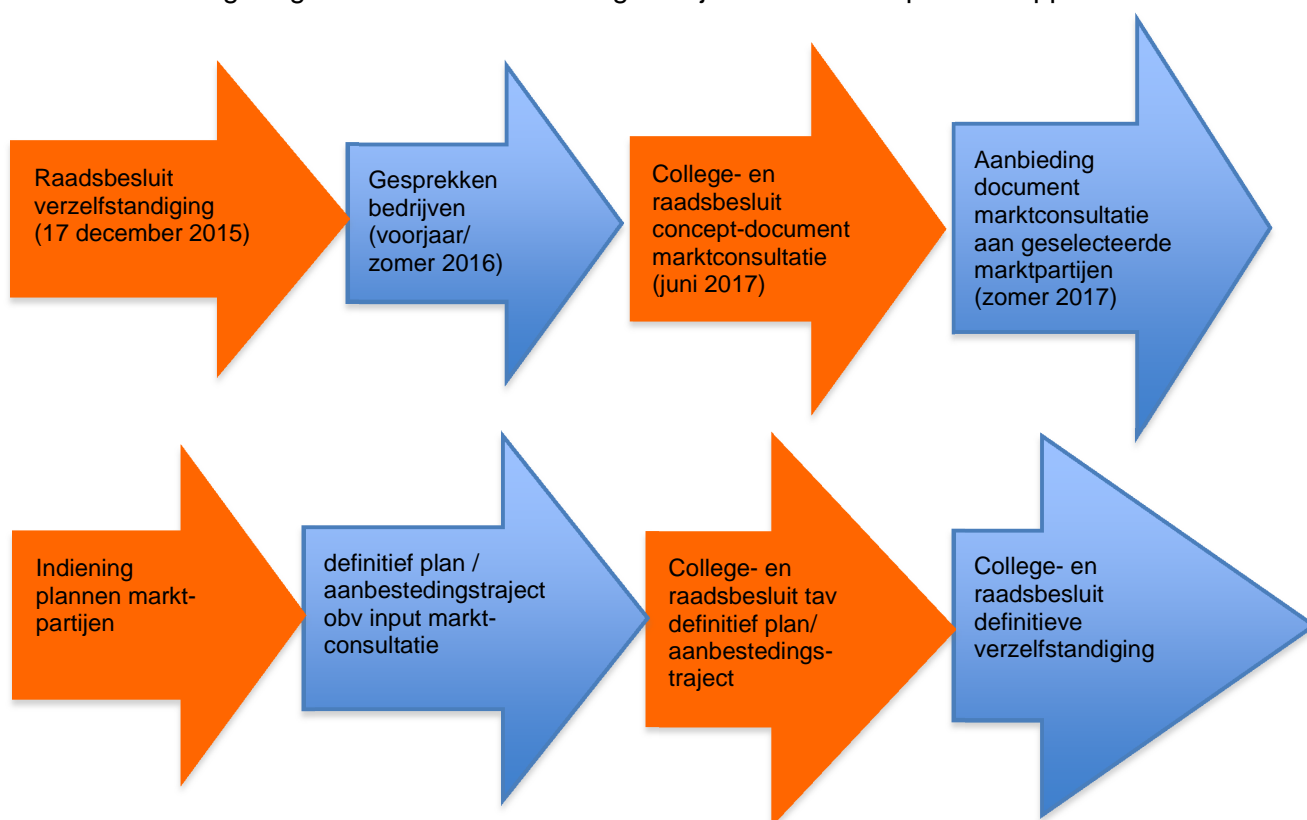
De gemeente Beverwijk heeft een procesaanpak en tijdsplan uitgezet dat gevolgd kan worden om te komen de start van een eventuele aanbestedingsprocedure en tot politieke besluitvorming.

Op basis van de resultaten van de marktconsultatie werkt de gemeente toe naar een eigen plan voor een duurzame toekomst van zeehaven De Pijp. De resultaten vanuit de marktconsultatie zullen betrokken worden bij de invulling hiervan. Deze resultaten zullen opnieuw in de vorm van een expertmeeting met de raadscommissie worden doorgesproken.

Aansluitend vindt besluitvorming plaats over het definitief plan en het eventueel te doorlopen aanbestedingstraject, waarbij de gemeenteraad zal worden verzocht over het definitief plan hun gevoelens uit te spreken.

Na het doorlopen van de aanbestedingsprocedure zullen definitieve afspraken worden gemaakt over de verzelfstandiging. Te denken valt aan documenten, zoals een oprichtingsakte, waarin onder andere de statuten en pro-forma jaarrekening van de (nieuwe) organisatie kunnen zijn vastgelegd.

Onderstaande figuur geeft schematisch en volgordelijk de voorziene processtappen weer.



## 5. Haveninterviews - presentatie uitkomsten

Het door de gemeente Beverwijk gewenste eindbeeld voor de ontwikkeling van zeehaven De Pijp wordt mede bepaald door de belangrijkste gebruikers van de Beverwijkse haven.

Het zijn deze gebruikers die De Pijp hebben gemaakt tot wat het vandaag is en de gemeente hecht er aan dat het signatuur, de bedrijfscultuur en het bestaansrecht van de bedrijven behouden blijft. Om te komen tot een totaal streefbeeld, heeft de gemeente in het voorjaar en de zomer van 2016 diverse ambtelijke gesprekken gevoerd met 14 ondernemers, de Provincie Noord-Holland en de Samenwerkende Havenondernemers IJmond (SHIJ).

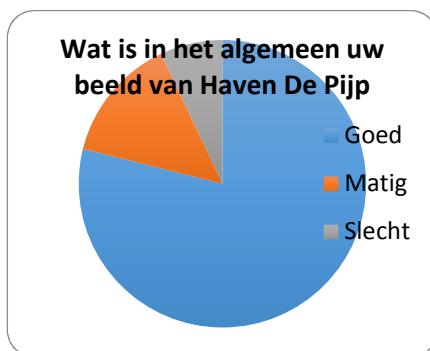
In de gesprekken is ingegaan op de bedrijfsvoering en visie van de bedrijven en belanghebbenden op De Pijp, het overnameproces, als ook de interesse voor (een rol in de) overname en de conditie waaronder.

Dit hoofdstuk bevat een samenvatting van de verschillende gevoerde gesprekken. De informatie is daarbij geanonimiseerd en gebundeld, waarbij onder meer via diagrammen de belangrijkste conclusies zijn weergegeven.



Alle bedrijven die zijn geïnterviewd hebben een direct belang bij haven De Pijp. Zij zijn er ofwel gevestigd en slaan lading op en over, ofwel zij hebben een bedrijfsvestiging in de Metropoolregio Amsterdam en gebruiken haven De Pijp voor op en overslag van goederen. Bijna alle bedrijven zijn financieel gezond door de economische crises gekomen, alhoewel de lage olie- en gasprijzen een aantal van hen parten speelt. Het overgrote deel heeft daardoor een bedrijfseconomische planning die op de korte termijn is gericht.

### 5.1 Algemene beeld De Pijp



Over het algemeen krijgt De Pijp een hoog rapportcijfer van de bedrijven. Bedrijven roemen daarbij vooral de flexibiliteit van de dienstverlening. Dit komt voornamelijk doordat veel bedrijven met zeer korte planningen werken welke naadloos aansluiten bij de korte lijnen naar het Havenkantoor. Dit stelt de bedrijven in staat om op zeer korte termijn te kunnen inspelen op vragen van hun klanten die dit belonen met een grote loyaliteit en vaak jarenlange klandizie. Het Havenkantoor denkt proactief mee, is altijd bereikbaar en heeft een minimum aan bureaucratie, aldus de bedrijven.

Nadelen heeft De Pijp ook. Zo worden de beperkte diepgang, de staat van het onderhoud en de uitstraling van De Pijp als beperkingen genoemd. Ook is het volume aan niet-haven gebonden bedrijven, de verkaveling (privaat versus publiek) en de oprukkende woningbouw als nadeel genoemd, veelal in combinatie met de daardoor beperkte mogelijkheden om het gebied verder te kunnen herstructureren.

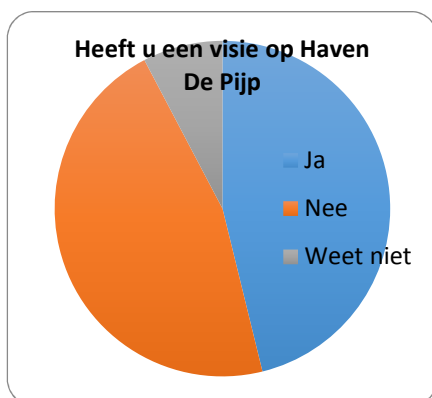
Als bedreigingen worden het financiële weerstandsvermogen, de afhankelijkheid van slechts een paar bedrijven, het verdwijnen van het bulkvervoer van pootaardappelen en het gebrek aan een lange termijnvisie genoemd, waardoor bedrijven zeggen te worden beperkt.

Kansen bestaan daarin bijvoorbeeld uit de doorontwikkeling en verdere diversifiëring van ladingstromen (zoals slakzand) of het verdiepen en onderhouden van de haven.

## 5.2 Interesse voor overname



De helft van de geïnterviewde bedrijven heeft kenbaar gemaakt dat zij betrokken willen worden bij vervolggesprekken over de verzelfstandiging van de haven. Hiervan ambieert ca. 14% een leidende rol en wil ruim 35% zich aansluiten bij een trekker of consortia. De voornaamste motivatie komt voort uit het betrokken willen blijven en invloed uitoefenen op het eindbesluit. Uit de ruime score is goed de betrokkenheid van de ondernemers met het gebied af te leiden.



Naast het registreren van de interesse voor een rol in de verzelfstandiging is ook gevraagd of de bedrijven daarbij een visie hebben op de verzelfstandiging van De Pijp. Hiervan heeft meer dan 42% een visie gedeeld en geeft ruim een meerderheid aan die niet te hebben of te weten. Dit zijn vooral de kleinere bedrijven die zelf ook een zeer korte bedrijfsplanning hanteren. Een klein aantal was zeer gedetailleerd in de beschrijving van visie op exploitatie, beheer, onderhoud en organisatie.



Omwille van de samenhang, is naast de gevraagde visie op De Pijp ook naar een visie gevraagd op het IJmond gebied als geheel. Hierbij was een bijna gelijke score als bij de visie op De Pijp.

Iets minder dan de helft van de bedrijven vindt de ontwikkeling van de IJmond havens een belangrijk thema, waarbij de meerderheid het of niet weet of zegt zich specifiek te concentreren op De Pijp.

Bij doorvragen bleek er een mix aan meningen te zijn ten aanzien van het voorzetten van de huidige beheersituatie versus het verzelfstandigen van haven: een meerderheid van de geïnterviewde partijen is voorstander van een verzelfstandiging.

De bedrijven die het liefst zouden zien dat er niets verandert in de Beverwijkse zeehaven, zijn voornamelijk wantrouwend dat veel van de huidige succesfactoren van De Pijp, met name de flexibiliteit, verloren zullen gaan.

## 5.3 Conditie

De bedrijven die hebben aangegeven een rol te ambiëren bij een verzelfstandiging van De Pijp is ook gevraagd welke informatie zij nodig hebben om te kunnen komen tot vervolgafspraken met betrekking tot de verzelfstandiging.

De meeste bedrijven willen hiervoor een standaard set aan gegevens betreffende de financiën, beheer- en onderhoudsstatus en informatie over de organisatie. Een klein aantal bedrijven verlangt daarnaast een uitgebreidere beschrijving, zoals deze vaak standaard wordt verzorgd bij acquisitie en overname. Daarnaast is informatie verlangd omtrent de visie van de gemeente en het gevolgde proces naar verzelfstandiging.



De belangrijkste wens van bedrijven is het verkrijgen van exclusiviteit bij de uitwerking van definitieve afspraken in combinatie met een uitwisseling van de gevraagde gegevens evenals volledige transparantie.

Ook is naar eventuele breekpunten gevraagd. Een kwart geeft aan breekpunten te hebben en het overige deel van de bedrijven heeft deze niet vooraf of weet het niet. De breekpunten zijn vrij divers en lastiger te objectiveren.

Hierbij valt voornamelijk de voorkeur van overname door bedrijven uit de IJmond op. Ook wordt het stijgen van tarieven, verlies van de openbare kade en ontwikkelbeperkingen van het eigen bedrijf genoemd. De vorming van een logge bureaucratische organisatie en het verlies aan flexibiliteit, ofwel de functie van een onafhankelijk havenkantoor, is bijna door alle partijen als breekpunt genoemd. Een enkele keer is het aangaan van onaanvaardbare financiële risico's als breekpunt genoemd.

Voor het verlangde niveau van juridische vastlegging sluiten bijna alle bedrijven zich aan bij de geplande processtructuur van de gemeente. Men wenst over het algemeen een pragmatisch proces, overlegstructuur en overeenkomst. Een enkele partij heeft naar het samenwerkingsmodel van de gemeente Zaanstad verwezen als voorkeursmodel.

De bedrijven staan positief tegenover de planning die de gemeente voor het proces hanteert waarbij men hoopt dat er snel duidelijkheid komt, maar ook de zorgvuldigheid niet uit het oog moet worden verloren. Een aantal bedrijven heeft aangegeven de planning om de stukken en vervolgstappen in december 2016 in de raad te behandelen zeer ambitieus te vinden.

Veel bedrijven hebben gezegd blij te zijn met de wijze waarop de gemeente het proces heeft ingericht en waarop bedrijven betrokken zijn. Zij waren ook blij verrast dat alle gesprekken in het Havenkantoor van De Pijp hebben plaatsgevonden in bijzijn van de Havenmeester.

# **BIJLAGE 1.**

## **Factsheet Zeehaven De Pijp (English)**

### **PURPOSE**

The purpose of this document is to provide interested parties with an initial overview of the capabilities and evaluation of our harbour and infrastructure in question. This information can be used in the decision making process in regards to current and future commercial activities.

This document has been set up to be as comprehensive as possible and may be used for your review and archiving. The provided information is as accurate as possible with special attention given to those areas most relevant to the future scope of activity potentially required within the selection of port and infrastructure.

The data recorded within this form is considered accurate at the time of completion and will be subject to change beyond this date. Nothing written in this form binds the author, or port owner/operator, to any contractual obligation relating to existing or future activity in the port.

### **1. Port Data**

<b>Port Name</b>	Full name Zeehaven De Pijp	<b>Location</b>	Coast, coordinates 52° 29' NB, 4° 39' OL
<b>Owner of Port / Port Management</b> (if different)	Municipality of Beverwijk Counsel of the Municipality of Beverwijk		
- Contact Person	Bert Visser		
- Address	Noorderkade 1		
- Email	<a href="mailto:Havenmeester@beverwijk.nl">Havenmeester@beverwijk.nl</a>		
- Phone	+31(0)251-224750		
- Website	<a href="http://www.beverwijk.nl/inwoners-ondernemers/haven-de-pijp_41642/">http://www.beverwijk.nl/inwoners-ondernemers/haven-de-pijp_41642/</a>		
<b>Core Business / Current use</b>	Handling of general cargo's, such as fruit, vegetables and corn flour, seed potatoes, timber, wood chips, sand, cement, steel and scrap metal. The port also accommodates offshore energy vessels and has an inland container terminal.		
<b>Experience</b>	The port was put into use in the 16th century and underwent major reconstruction in 1954 to accommodate larger seagoing vessels. At present the port hosts mainly sea-, short sea and inland shipping and container vessels.		
<b>Distance of transit to Ports or locations of interest.</b>	A 5-mile radius serves as entrance approach from the North sea to IJmuiden. Another 5 mile to reach the inner locks, after which a 4 mile track leads up to the port De Pijp. The total length of the inland waterway, the North Seas Channel, is 11 miles, leading into the Port of Amsterdam.		

## 2. Port, Berth and Quay Facilities

<b>Size of berth / quay available for use</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Noorderkade quay 1-2 / 190 m</li> <li>2. Noorderkade quay 3-6 / 240 m.</li> <li>3. Noorderkade quay 7-20/ 320 m.</li> </ol>
<b>Construction of quay</b>	Piled, concrete dams. Wooden beams fenders.
<b>Seabed at quay</b>	Soft sandy seabed.
<b>Load capacity allowed on quayside</b>	2 Te m/2.
<b>Permission for Jack-up vessels to jack-up in harbour</b>	Jack-up activities are not allowed.
<b>Tidal range at quay</b>	There is no tidal range due to the position of De Pijp behind the IJmuiden locks. Natural variations are approximately 0,20 m.
<b>Quayside facilities</b>	Normal quayside facilities are available, excluding electricity and fresh water.
<b>Fuelling</b>	Fuel is delivered by means of barges.
<b>Max vessel size and draft</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Noorderkade quay 1-2 / 8 m</li> <li>2. Noorderkade quay 3-6 / 8 m.</li> <li>3. Noorderkade quay 7-20 / 5,5 m.</li> <li>4. Zuiderkade CTB 180 m. / 8 m.</li> <li>5. Zuiderkade Transko and Koster 100 m. / 6,50 m.</li> </ol>
<b>Planned Improvements</b>	Increasing the ISPS area.
<b>Cranes / forklifts</b>	Available through local stevedore companies.
<b>Security</b>	The Port Facility Security Plan governs the port.
<b>Current and wave conditions / Shelter or anchorages in local area</b>	<p>There is minimal current and wave condition in the port.</p> <p>There is shelter area available.</p> <p>The port has no anchorage area.</p>

### Notes:

#### Port De Pijp

De Pijp is the seaport of the municipality of Beverwijk and is accessible for barge and seagoing vessels with a draft of 8 meters. The port has over 700 meters of quay area and numerous companies have a direct link to the port, such as stevedores, distributors and lumberyards. There are several warehouses and an inland container terminal in the immediate vicinity. This makes the Beverwijk harbor ideally suited for the handling of products such as fruit, vegetables and corn flour. Worldwide, it is the most important port in the Netherlands in terms of exports of seed potatoes. Besides these agricultural products, you will also find transshipment of timber, wood chips, sand, cement, steel and scrap metal and containerized cargo.

**Origins of the port**

The Port of Beverwijk has a good and reliable logistics, maritime services and port management. The port is an excellent partner to entrust your cargo to. In the 16th century a canal was built to facilitate the harbour to counteract especially floods. This channel was named De Pijp (The Pipe). After 1900, the horticulture became important in Beverwijk, especially the strawberries. These horticultural products were mainly transported through the port by inland waterways to include Amsterdam. Around this time there was also a railway line built between the cities of Haarlem and Uitgeest. This railway crossed the supply chain of the port De Pijp, by which time inland cargo vessels only used the port. The size was in fact limited by the vertical clearance of the railway bridge.

**Construction Velsertunnel**

In 1954 the Velsertunnel was constructed and came alongside the railway, through which the National motorway A-9 was routed. By this development the original port itself became even less accessible. Port activities were then moved to the existing waterway De Pijp of the Port of Beverwijk. De Pijp was subsequently broadened and deepened.

**More information**

On [www.portofamsterdam.nl/portoffice](http://www.portofamsterdam.nl/portoffice) you can do your ISPS exemption applications, repair, refuel alerts and other operational messages for commercial.

**Information about berths and maritime information**

The Noorderkade is operated through the Harbour office of Beverwijk and available for use. Koster and Transko operate the Zuiderkade for scrap metal cargo and Container Terminal Beverwijk operates all containerized cargo.

**Harbour Master B. Visser**

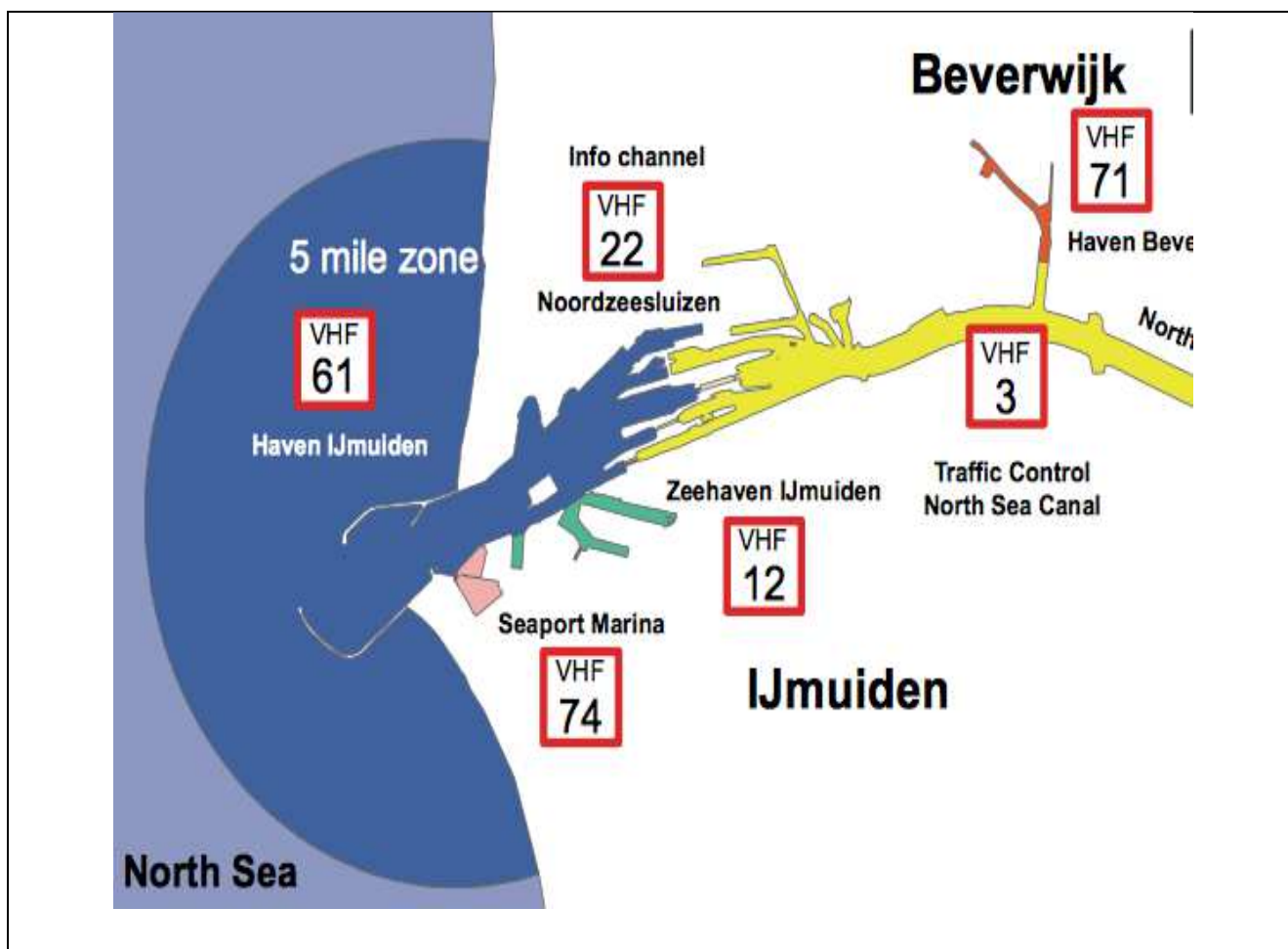
Noorderkade 1 1948 NR Beverwijk  
(0251) 224 750 Fax (0251) 214 050

**Memberships**

Amsterdam Ports Associations  
Amsterdam Seaports  
Amsterdam Offshore Port related Industries.

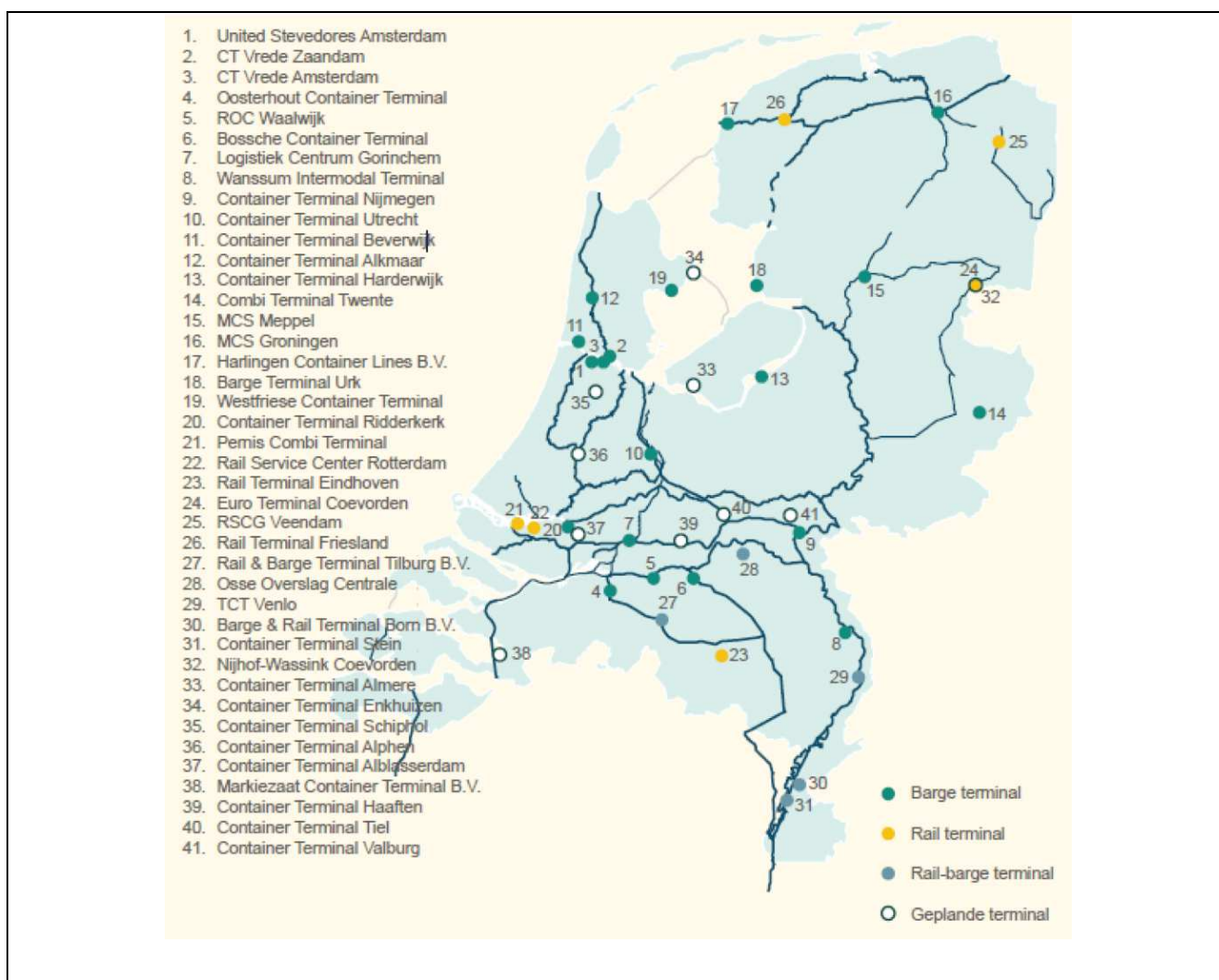
### 3. Entry and Exit from the Port / Berth via Sea and / or Locks

<b>Depth and width of channel and berths</b>	The entrance to the port is 70 m. wide with a draught of 8 m. The entrance to quay's 3-6 is 60 m. wide with a draught of 8 m. The entrance to quay's 7-20 is 60 m. wide with a draught of 5,5 m.
<b>Locks and Gates</b>	From the North Sea entrance area vessels will have to pass the IJmuiden locks 5 miles outward, giving access to the North Sea Channel area. The locks have a maximum clearance of 13 m. draught, 50 m. width and 400 m. length.
<b>Height / clearance</b>	No restrictions
<b>Tidal restrictions, times and heights</b>	No restrictions.
<b>Speed within the port and channel</b>	6 Km/Hr.
<b>Other vessel traffic experienced</b>	Offshore support vessels.
<b>Weather</b>	General North western Europe weather conditions can be expected.



#### 4. Entry and Exit to the Port / Berths via Land & Air

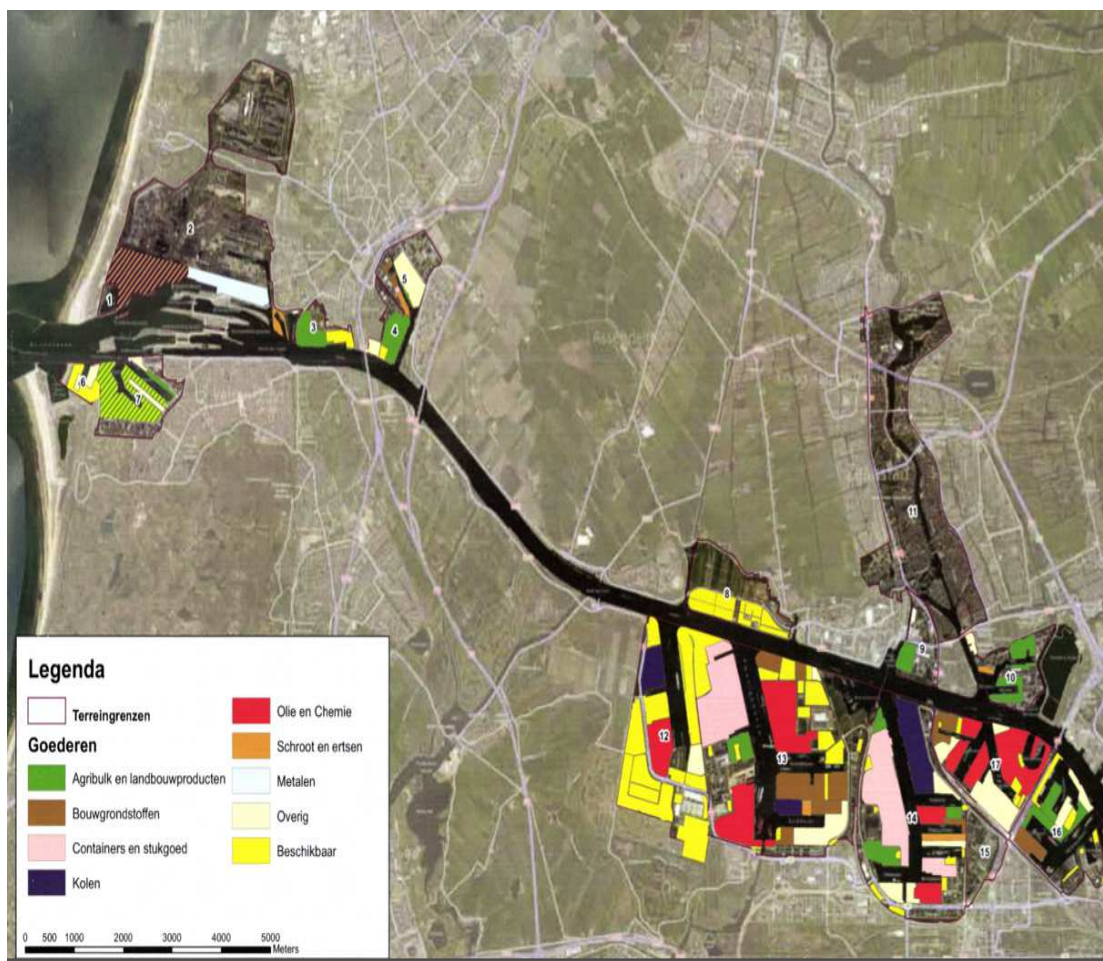
<b>Access to Port</b>	The port is connected to the National motorways A-22 and A-9. The port is also connected to public and cargo railway infrastructure.
<b>Road transport restrictions distance to major trunk routes</b>	There are no restrictions. The distance to the motorways is 2 Km, and can be reached in several minutes.
<b>Nearest Airports</b>	Schiphol Airport can be reached by train and motorways A-22 and A-4 and is 20 Km from the port
<b>Helicopter facilities</b>	The nearest offshore helicopter airfield is located in Den Helder, and can be reached by train and motorways A-9 and N-9 and is 55,8 Km from the port.



## 5. Port owned /managed facilities based at the port available for use.

<b>Type of building and location, distance to port</b>	The port does not own any buildings in the area. All sites are operated or owned by present companies.
<b>Facilities on site</b>	The port does not own any buildings in the area. All sites are operated or owned by present companies.
<b>Office facilities</b>	The port does not own any buildings in the area. All sites are operated or owned by present companies.
<b>Warehouse facilities</b>	The port does not own any buildings in the area. All sites are operated or owned by present companies.
<b>Surface loading of area</b>	Approximately 7000 m <sup>2</sup> .
<b>Availability of land for development</b>	n.t.b
<b>Open storage area</b>	Approximately 7000 m <sup>2</sup> .
<b>Parking</b>	There are several parking area's available.

### Notes:



## 6. Restrictions, HSE and General Items

<b>Work carried out in port</b>	Loading and unloading of general cargo / holing and shelter area / small repairs
<b>Stevedores / Dock workers</b>	MEO Stevedoring. Dorrestijn Stevedoring. CTB (Container Terminal Beverwijk). Transko (scrap metal). Koster (scrap metal).
<b>Consents and Permits</b>	No permits.
<b>Noise, visual or environmental restrictions 24 hour working</b>	There is environment noise control in place, with 5 Db(A) restrictions in evening and night.
<b>HSE guidelines that are mandatory in the port</b>	Normal safety guidelines are applicable.

## 7. Fees / charges

<b>Cargo vessel fee (per GT)</b>	€ 0,69
<b>CT inland vessel fee</b>	€ 0.04
<b>Conservation fee (if applicable)</b>	NA
<b>Vessel tie-up (per GT / call)</b>	€ 0,45
<b>Fuel (per m<sup>3</sup>)</b>	Several operators are available
<b>Fresh Water (per m<sup>3</sup>)</b>	Delivered by barge. <a href="http://www.waterboot.nl">http://www.waterboot.nl</a>
<b>Cargo fees (per teu)</b>	Fees can be obtained at CTB: <a href="http://www.ctbbv.nl">http://www.ctbbv.nl</a>
<b>Stevedoring</b>	MEO Stevedoring. Dorrestijn Stevedoring.
<b>Crane &amp; Forklift</b>	MEO Stevedoring. Dorrestijn Stevedoring.

## 8. Surrounding Companies of interest

<b>Name of Company</b>	<b>Name, address and type of business (what they can offer)</b>
Service companies	Nomag. <a href="https://www.nomag.nl">https://www.nomag.nl</a>  Motoresco <a href="http://www.motoresco.nl">http://www.motoresco.nl</a>
Logistic companies	MEO Stevedoring. <a href="http://www.meo.nl">http://www.meo.nl</a> Dorrestijn Stevedoring. <a href="http://www.timberterminal.nl">http://www.timberterminal.nl</a>
Diving companies	Vos & Perkamp Ijmuiden. <a href="http://www.vosenpeperkamp.nl">http://www.vosenpeperkamp.nl</a> Wals Ijmuiden. <a href="http://www.walsdiving.nl">http://www.walsdiving.nl</a>
Shipyard's	WSH Scheepsreparatie Ijmuiden. Tel.: 0255-536216
Oil purification	Reym. <a href="http://www.reym.nl/web/Welkom-bij-Reym.htm">http://www.reym.nl/web/Welkom-bij-Reym.htm</a>

## 9. Photographs and Media

**Photographs and other relevant information** Please insert photographs, adjust as required for this page only, and if more required please send as an attachment

--

### NOTES

--

## 10. Third party evaluation of port

<b>Port Suitability</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Suitable as base for <b>Containers</b> for service operations <input checked="" type="checkbox"/> Suitable as base for <b>Bulk and dry cargo</b> for service operations <input checked="" type="checkbox"/> Suitable as base for <b>Jack-Up</b> for service operations <input checked="" type="checkbox"/> Suitable as <b>Emergency Port / Shelter</b> for marine equipment in adverse weather situations
<b>Evaluation of port</b>	

<b>Name of Surveyor:</b>	
<b>Date:</b>	



## **BIJLAGE 3.**

# **Beheer en organisatie, havenexploitatie, Port Security en Centraal Nautisch Beheer**

### **Beheer en organisatie**

De discussie over het huidige beheermodel voor De Pijp en de behoefte aan een heroriëntatie op de toekomst van de gemeentelijke zeehaven komt in belangrijke mate voort uit geconstateerde 'zwakke plekken' in het bestaande model.

Ten aanzien van de beheerorganisatie draait het er om dat deze door de beperkte omvang kwetsbaar is op de punten continuïteit, kennis en conflicterende rollen.

Er kan gesteld worden dat de totale bestaande organisatie in beginsel te groot is voor wat betreft de omzet en te klein voor alle taken die op de organisatie rusten. De complexiteit van recente vraagstukken en wetgeving overstijgt vaak de beschikbare competentie, capaciteit en kwaliteit van de organisatie. De grootste risico's bestaan daarbij uit de opbouw en borging van kennis, het uitvallen van de Havenmeester alsmede het probleem van 'dubbele petten', wanneer toezicht en uitvoering in één hand zijn gesteld.

Voor de verdere ontwikkeling van het havenbeheer in Beverwijk is de laatste jaren inzet gepleegd op het op orde brengen van de huidige organisatiestructuur en het bevorderen van transparantie. Er is daarbij veel aandacht besteed aan onder meer:

- een duidelijker beschrijving van taken, bevoegd- en verantwoordelijkheden met betrekking tot het havenbeheer;
- toewijzen van taken, bevoegd- en verantwoordelijkheden aan gemeentelijke medewerkers, die de uitoefening van deze taken tot hun vaste takenpakket gaan rekenen, zoals de havencoördinator;
- een duidelijk mandaat;
- het scheiden van de toezichthoudende (Havenmeester)functietaak en de ontwikkelings- en exploitatiefunctie;
- inventariseren van haven gerelateerde activa en passiva en daaraan verbonden rechten en verplichtingen;
- reserveren en toewijzen van middelen;
- aftasten van de mogelijkheden voor verdere vergroting van de mate van autonomie en mogelijke vormen van samenwerking met omliggende havens;

Op dit moment draagt de Havenmeester van Beverwijk draagt zorg voor de dagelijkse gang van zaken in haven de Pijp, i.c. de nautische scheepvaartbegeleiding, de (ook milieutechnisch verantwoorde) scheepsafhandeling en treedt in veel gevallen op als eerste aanspreekpunt voor het voor het aan de haven gerelateerde bedrijfsleven.

Bij de uitoefening van de havenmeestertaken zijn publieke belangen in het geding op het gebied van veiligheid, vlotheid en milieubelasting. De Havenmeester dient zich strikt te beperken tot de uitvoering en handhaving van de publieke taken met betrekking tot een veilige, milieuverantwoorde en ordelijke afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

In Beverwijk worden deze taken uitgevoerd door één Havenmeester, waarbij de inzet van een vervangend Havenmeester – ingehuurd via een maritiem uitzendbureau – mede toeziet op de bemensing van de haven in bijvoorbeeld de weekenden, of voor het geval van onverhoopte uitval of verlof. Binnen de gemeentelijke organisatie werkt de Havenmeester nauw samen met o.a. de afdeling Ruimte, waaronder het Team Openbare Ruimte.

Vanuit het team Economische Zaken trekt de havencoördinator samen op met de Havenmeester om te zorgen voor goede verbindingen tussen de nautische en beleidsmatige vraagstukken.

In aanvulling op de bestaande capaciteit heeft de gemeente Beverwijk externe ondersteuning ingeroepen voor de advisering over de civieltechnische beheer- en onderhoudsopgaven van de maritieme infrastructuur en eigendommen. Externe advisering wordt ook gebruikt m.b.t. de naleving en actualisering van Port Security-eisen en wetgeving.

## **Havenexploitatie**

De gemeentelijke organisatie van Beverwijk kent geen afzonderlijke havenbeheerder, een entiteit die namens de gemeente de haven commercieel beheert. Voor wat betreft de beschikbaarstelling van haveninfrastructuur komt in Beverwijk geen eenduidig beheermodel voor, maar valt een mengvorm waar te nemen:

- het merendeel van de kademuren in De Pijp, de aangrenzende smalle (kade)strook en openbare wegen zijn gemeentelijk eigendom.
- de overige gronden in De Pijp zijn vrijwel allemaal in private handen.
- de kademuur en gronden/kades zijn bestemd voor publiek gebruik. Grond en kademuur worden niet op basis van een huurcontract ter beschikking gesteld, maar op basis van feitelijk gebruik;
- zee- en binnenvaartschepen die de zeehaven aandoen betalen havengeld op basis van de BT-maat.

Er is binnen de gemeente Beverwijk beperkt sprake van een havenbeheerder met eigen jaarrekening. Een gespecificeerd exploitatieoverzicht van de zeehaven is onderdeel van de gemeentelijke begroting binnen het programma Verkeer, Vervoer en Waterstaat (vml. programma Economische Zaken).

In het exploitatieoverzicht is onder meer informatie terug te vinden over:

- kosten en baten, zoals verantwoord in de jaarcijfers van het taakveld Economische havens en waterwegen (vml. product Haven);
- een stelpost voor uit te voeren baggerwerk;
- een schatting van de kosten van rente, afschrijving met betrekking tot havengebonden activa.

## **Centraal Nautisch Beheer (CNB)**

In 1994 hebben de vier Noordzeekanaal-gemeenten, Velsen, Beverwijk, Zaanstad en Amsterdam een gemeenschappelijke regeling afgesloten om in het Noordzeekanaal de scheepvaart op eenduidige wijze te bedienen. Dit is destijds gedaan onder de noemer Nautisch Beheer, waar in 1994 vooral de scheepvaartverkeersbegeleiding onder werd verstaan, inclusief het maken van beleid dat hiermee samenhangt.

Het doel van het CNB is te komen tot eenheid in beleid én uitvoering van het nautisch beheer in het Noordzeekanaalgebied. Dit gebeurt onder meer door middel van de gemeenschappelijke regeling waarin deze samenwerking is vastgelegd.

Dat resulteert voor het gehele Noordzeekanaalgebied in een eenduidige werkwijze, waarbij vlot, veilig en duurzaam scheepvaartverkeer vanzelfsprekend is. De Havenmeester is de bevoegde lokale autoriteit en is verantwoordelijk voor de zorg en de realisatie van de afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

In de gemeenschappelijke regeling is vastgelegd dat de Divisie Havenmeester alle werkzaamheden voor het CNB uitvoert. De medewerkers van de Divisie Havenmeester werken in principe allemaal voor het CNB en de gemeente Amsterdam. Dit varieert van verkeers-begeleiding, sluisbediening, patrouillevering en toezicht houden tot expertise leveren en adviseren.

De Divisie Havenmeester is onderdeel van het Havenbedrijf Amsterdam NV, de voormalige Dienst Haven van de gemeente Amsterdam die in 2013 is verzelfstandigd. De Divisie Havenmeester is onafhankelijk ten opzichte van de NV.

Het Algemeen Bestuur van het CNB bestaat op dit moment uit leden van de gemeenteraad en college van de vier havengemeenten aangewezen in de verhouding van 6 (Amsterdam), 3 (Velsen) en ieder 2 (Beverwijk en Zaanstad). Het Dagelijks Bestuur wordt gevormd door de 'havenwethouders' van de vier gemeenten en een gezamenlijke vertegenwoordiger van Zeehaven IJmuiden NV en Tata Steel, de twee private havens in het Noordzeekanaalgebied. Het voorzitterschap van het CNB is in handen van de wethouder 'haven' van de gemeente Amsterdam.

Behalve een bestuursorgaan is het CNB ook een autoriteit die producten aflevert. In 2012 is de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 opgesteld. De verordening bevat gezamenlijke regelgeving voor de havens aan het Noordzeekanaal. De bevoegdheid voor vaststelling daarvan ligt bij de gemeenteraden.

Het CNB geeft ook vergunningen en ontheffingen af en geeft mededelingen aan de scheepvaart uit met betrekking tot het CNB-gebied. Zo is het CNB bevoegd voor de Loodsen-wetgeving. Onder de vlag van het CNB worden ook de Port Security taken in het Noordzee-kanaalgebied uitgevoerd.

Binnen het Centraal Nautisch Beheer heeft de afgelopen periode een discussie gespeeld op welke wijze het CNB zowel in haar juridische vorm als in haar werkwijze toekomstbestendig gemaakt kan worden. De constatering is gedaan dat de structuur van de organisatie, de zichtbaarheid, de financiën en bedrijfsvoering verbetering behoeven. In dat kader wordt momenteel (voorjaar 2017) gewerkt aan tekstuele wijzigingen van de Gemeenschappelijke Regeling CNB om de voorgenoemde verbeteringen mogelijk te maken.

## **Port Security (ISPS)**

De gemeente Beverwijk beschikt, binnen bedrijventerrein De Pijp, over de zgn. faciliteit Gemeente Beverwijk, Noorderkade 1 met havenfaciliteitsnummer: BWK02HF1.

De Beverwijkse haven De Pijp moet als internationale zeehaven sinds 2004 voldoen aan de Havenbeveiligingswet. Deze wet is voortgekomen uit internationale afspraken die na de aanslagen in september 2001 in de VS zijn gemaakt en die gericht zijn op veiligheidsrisico tegenover schepen en havenfaciliteiten. De afspraken zijn vastgelegd in een Internationale Code voor de Beveiliging van Schepen en Havenfaciliteiten (ISPS). Dit omvat een uitgebreide reeks maatregelen om de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten te bevorderen.

De ISPS-code trad in werking in 2004 en beschrijft de verantwoordelijkheden van overheden, rederijen, personeel aan boord van schepen en personeel van havenfaciliteiten in verband met het detecteren van bedreiging van de veiligheid en het nemen van preventieve maatregelen om incidenten omtrent beveiliging te voorkomen, die een bedreiging vormen voor schepen en havenfaciliteiten betrokken in de internationale handel.

Havencomplexen die aan de richtlijnen van de code voldoen krijgen een certificaat die hen in de gelegenheid stelt om in de haven met een ISPS certificering zeeschepen te laden en te lossen en daarmee dus internationale handel te drijven.

De verantwoordelijkheid voor het goed naleven van de afspraken en het treffen van de benodigde (fysieke) maatregelen in De Pijp ligt nu nog grotendeels bij de gemeente Beverwijk. Bij de maatregelen moet gedacht worden aan de plaatsing van hekwerken, camera-systemen, toezicht/beveiligers bij de toegangen, goede registratie van goederen en personen in de haven, etc.

De getroffen veiligheidsmaatregelen en de bijbehorende werkafspraken, ook met ondernemers aan de kade, liggen vast in het Port Facility Security Plan voor zeehaven De Pijp.

De geldigheid van het huidige certificaat voor De Pijp kent in principe een looptijd van 5 jaar en loopt medio juli 2021 af.

## **BIJLAGE 4.**

### **Staat van onderhoud**

#### **Rapport Lievense - Onderzoek maritieme infrastructuur De Pijp**

In De Pijp is door de firma Lievense CSO een breed onderzoek uitgevoerd naar de technische staat van de maritieme infrastructuur in de Beverwijkse haven. Onderdeel van het onderzoek was een second opinion op een bestaande onderzoeksrapportage, een gedetailleerde modellering van de kades als ook een analyse van verschillende trekankers op meerdere plekken op de kade.

In aanvulling op de modellering is door duikers de staat en kwaliteit van de kadewand onder water in beeld gebracht. De informatie uit dat duikwerk is toegevoegd aan de bestaande onderzoekersgegevens en opnieuw doorgerekend.

De rapportage van Lievense (d.d. 19-09-'17) doet een onderbouwde uitspraak over de standzekerheid en restlevensduur van de kade aan de Noorderkade. De conclusies en aanbevelingen in het rapport zullen vertaald moeten worden in eventueel benodigde en passende maatregelen om de infrastructuur op de juiste wijze in stand te houden. In de gemeentelijke begroting 2017 is kredietruimte beschikbaar ad € 799.000 om het eventueel nog uit te voeren maatregelenpakket te kunnen financieren.

De eindrapportage van Lievense CSO en bijbehorende achtergrondstukken zijn via de dataroom beschikbaar.

#### **Regulier onderhoud**

Ten behoeve van het regulier kleinschalig onderhoud aan de gemeentelijke eigendommen in zeehaven De Pijp wordt jaarlijks een bedrag besteed van ca. € 50.000. Er is geen sprake van een meerjarenplanning.

De uitvoering van onderhoudswerkzaamheden valt onder de verantwoordelijkheid van en wordt veelal verzorgd door, of in opdracht van, het Team Openbare Ruimte van de gemeente Beverwijk. In veel gevallen wordt hierbij afstemming gezocht tussen de Havenmeester, havencoördinator en, waar nodig, het betrokken bedrijfsleven in de haven.

Een nadere specificatie van de jaarlijkse kosten voor klein onderhoud is via de dataroom beschikbaar.

#### **Baggeren. Baggerplan gemeente Beverwijk 2016**

De gemeente Beverwijk beschikt over een baggerplan voor zeehaven De Pijp. Het rapport is opgesteld door Tjihuis Ingenieurs BV en dateert van december 2015.

Het baggerplan geeft de gemeente Beverwijk inzicht in benodigde tijdspanne voor het op diepte brengen van De Pijp en biedt een indicatie van de kosten die met het baggerwerk gemoeid gaan.

Het Baggerplan van de gemeente Beverwijk is via de dataroom beschikbaar,

#### **Dieptemetingen.**

De gemeente Beverwijk beschikt over recente dieptepeilingen voor De Pijp; uitgevoerd door de firma Deep. De betreffende data dateert van eind 2016.

Mede in het kader van het opstellen van het nieuwe baggerplan was er behoefte aan actuele peilingsresultaten.

De meest recente meetgegevens van de firma Deep zijn via de dataroom beschikbaar.

## **BIJLAGE 5.**

# **Notitie Pot Jonker – juridische modellen inzake proces duurzame toekomst haven De Pijp**

## **NOTITIE**

**Aan** : **Gemeente Beverwijk**  
**Van** : J.C. Binnerts en P.F.P. Nabben  
**Dossiernaam** : Beverwijk / advies Havenbedrijf  
**Onze ref.** : D102819  
**Datum** : 2 januari 2017

---

### **I Inleiding**

De Gemeente Beverwijk is eigenaar van de haven De Pijp (hierna: de Haven). Zij exploiteert die haven door middel van een Gemeentebedrijf (hierna: het Havenbedrijf).

De exploitatie van het Havenbedrijf is aan grote fluctuaties onderhevig en met regelmaat verliesgevend. De schaal van de Haven is zodanig beperkt dat deze naar verwachting van de Gemeente ook niet of nauwelijks structureel rendabel is te exploiteren. Bovendien staat de Gemeente voor grote beheer- en onderhoudsinvesteringen in de Haven, die nodig zijn om deze bijvoorbeeld op diepte te houden en om de maritieme infrastructuur in stand te houden.

Binnen de Gemeente wordt een discussie gevoerd over mogelijkheden om de relatie tot het Havenbedrijf op een andere wijze vorm te geven. Met het oog op die discussie wordt in deze notitie een aantal juridisch-organisatorische opties globaal verkend en afgewogen op basis van een aantal criteria, waarvan wij hebben begrepen dat die voor de Gemeente van belang zijn. De opties worden eerst kort beschreven en beknopt toegelicht. Een heldere begripsomschrijving draagt er aan bij dat alle betrokkenen in een discussie dezelfde betekenis geven aan de verschillende termen en begrippen. Daarna worden de afwegingscriteria aangegeven, waarna tot slot de opties aan de hand daarvan in schema zijn gewaardeerd.

### **II Beschrijving opties**

#### **Beheer extern beleggen**

##### *Omschrijving*

De minst verstrekkende optie is om het beheer van het Havengebied volledig uit te besteden. De werkzaamheden die in dat kader nodig zijn worden dan gedurende een bepaalde periode aan een externe partij opgedragen. In de te sluiten overeenkomst kunnen afspraken gemaakt worden over de inhoud en kwaliteit van de door de externe partij te leveren diensten. Feitelijk blijft het Havenbedrijf als Gemeentelijk bedrijf in stand, maar bedient dat zich van derden bij de uitvoering van specifieke beheerswerkzaamheden.

##### *Kenmerken*

Het uitbesteden van beheer zou – door schaalvergroting en/of een betere efficiency - kunnen leiden tot een kostenverlaging. De werving van klandizie voor de haven blijft in deze opzet wel de zorg van de Gemeente en ook het exploitatierisico blijft volledig bij de Gemeente liggen. De Gemeente behoudt verregaande invloed op de wijze waarop het Havengebied wordt gebruikt. Na ommekomst van de duur waarvoor de overeenkomst wordt aangegaan kan de Gemeente ervoor kiezen het beheer weer zelf ter hand te nemen, opnieuw een vergelijkbaar beheerscontract te sluiten, dan wel alsnog voor één van de hierna vermelde opties te kiezen.

De Gemeente heeft bovendien geen volledige vrijheid in de keuze van haar wederpartij, nu deze door aanbesteding geworven zal moeten worden.

## **Concessie tot exploitatie**

### *Omschrijving*

Verderstrekkend zou het zijn om de exploitatie van het Havengebied als concessie in de markt te zetten. De op basis van een aanbesteding te werven concessionaris verkrijgt het recht om gedurende een bepaalde periode de haven te exploiteren tegen vooraf vastgestelde voorwaarden. De concessionaris betaalt al dan niet een vergoeding aan de Gemeente voor dat recht. Het exploitatierisico wordt overigens geheel of gedeeltelijk door de concessionaris gedragen, die ook de havengelden als eigen inkomsten incasseert. De concessionaris wordt hierdoor gestimuleerd om klandizie te werven.

### *Kenmerken*

Het belang van de concessionaris is gelegen in een maximaal exploitatieresultaat; dat belang valt niet noodzakelijkerwijs samen met de belangen van aanliggende bedrijven en het publieke belang bij de haven. In deze opzet is het voor de eventuele concessionaris voorts niet aantrekkelijk om te investeren in de haven, omdat de terugverdientijd daarvan door de concessieperiode wordt beperkt. Noodzakelijke investeringen in de haven zelf zullen dus voor rekening van de Gemeente blijven komen. De Gemeente heeft bovendien geen volledige vrijheid in de keuze van haar wederpartij, nu deze ook in dit geval door aanbesteding geworven zal moeten worden.

Voorgenoemd investeringsprobleem kan wel ondervangen worden door te kiezen voor een voldoende lange concessieperiode waardoor investeringen kunnen worden terugverdiend of door afspraken te maken met de concessionaris over het door de Gemeente betalen van bepaalde vergoedingen voor de gedane investeringen.

Na ommekomst van de concessieperiode komt de exploitatie van het Havengebied weer "terug" bij de Gemeente, die er dan voor kan kiezen de Haven zelf in enige vorm te gaan exploiteren, opnieuw een concessie aan te besteden, danwel de Haven alsnog te verzelfstandigen of te privatiseren.

## **Verzelfstandiging**

### *Omschrijving*

In deze opzet richt de Gemeente zelf een vennootschap op, waaraan zij het Havenbedrijf inbrengt. De Gemeente houdt alle aandelen. De vennootschap wordt in de meest eenvoudige opzet bestuurd door een directeur, die wordt benoemd en ontslagen door de Gemeente als enig aandeelhouder. De Gemeente kan daarnaast de eigendom van de Haven aan zich houden en de vennootschap terzake een erfpachtrecht verstrekken, waardoor zij ook langs die lijn aanvullend beperkte invloed houdt op het bedrijf.

### *Kenmerken*

De ondernemingsvorm bevordert een meer bedrijfsmatige wijze van werken en maakt het ook mogelijk om commerciëler en meer marktgericht te werken dan binnen de huidige politieke context mogelijk is (bijv. doordat de gemeentelijke verordeningen en procedures niet langer leidend zijn bij het maken van financiële afspraken).

Doordat de Gemeente als enig aandeelhouder en in mindere mate via de erfpachtvoorwaarden de vennootschap kan sturen in de wijze waarop de Haven wordt beheerd, heeft zij voldoende invloed om haar publiek belang bij de Haven te borgen.

Omdat verzelfstandiging op zichzelf niet leidt tot een andere schaalgrootte, is onzeker of de exploitatie na verzelfstandiging niet langer verlieslatend zal zijn. De vennootschap draagt in beginsel het exploitatierisico als ook de verantwoordelijkheid voor de noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden. De Gemeente zal echter vermoedelijk ook na de verzelfstandiging nog te hulp moeten schieten om de activiteiten van de vennootschap te blijven financieren als die structureel verlieslatend blijven. Het ligt niet voor de hand dat de vennootschap in die situatie in staat is tot noodzakelijke investeringen in de Haven, zodat die vermoedelijk voor rekening van de Gemeente blijven komen, waarbij overigens de beperkingen van het staatssteunrecht in acht genomen moeten worden. In beginsel kan de Gemeente, indien zij alle aandelen in de vennootschap in handen heeft gehouden, een eenmaal tot stand gebrachte privatisering later weer terugdraaien (vergelijk Prorail). In de praktijk zal dat echter om praktische en fiscale redenen veelal geen optie zijn.

### **Verzelfstandiging, gevolgd door samenwerking met publieke partij**

#### *Omschrijving*

De Gemeente kan ervoor kiezen om een deel van het aandelenkapitaal van een verzelfstandigde vennootschap vervolgens te vervreemden aan een andere publieke partij, bijvoorbeeld aan Havenbedrijf Amsterdam N.V. Zij is vrij in de keuze van haar mede aandeelhouder, mits de verkoop plaatsvindt op basis van marktconforme voorwaarden en prijzen.

#### *Kenmerken*

Indien de Gemeente zelf een controlerend belang houdt, kan het publieke en lokale belang geborgd worden. Door de samenwerking kan geprofiteerd worden van kennis en andere kwaliteiten van de mede-aandeelhouder<sup>1</sup>, waardoor de exploitatie wellicht alsnog sluitend gemaakt kan worden en een negatief resultaat in ieder geval niet meer uitsluitend ten laste van de Gemeente komt.

### **Privatisering**

#### *omschrijving*

Hier richt de Gemeente eveneens een vennootschap op, waarin zij het Havenbedrijf vervolgens inbrengt. Zij gaat er vervolgens echter toe over om het aandelenkapitaal deels of geheel aan marktpartijen te vervreemden (bijvoorbeeld Zeehaven IJmuiden N.V.). Een alternatieve route met een identiek resultaat is dat zij het Havenbedrijf via een activa passiva transactie (dus door het overdragen van alle bezittingen en alle schulden) aan een marktpartij vervreemdt.

---

<sup>1</sup> Een variant daarop zou zijn dat het Havenbedrijf zelf wordt ingebracht in (bijvoorbeeld) het Havenbedrijf Amsterdam. In deze variant zou de Gemeente naar verwachting geen reële zeggenschap naast Amsterdam houden op de onderneming die de Haven exploiteert. Er is dan slechts nog invloed denkbaar doordat de Gemeente de Haven niet in eigendom maar in erfpacht uitgeeft aan (in het voorbeeld) het Havenbedrijf Amsterdam. Deze constructie is in hoge mate vergelijkbaar met een volledige privatisering (zie hierna)

### *kenmerken*

Directe gemeentelijke invloed op de exploitatie van het Havenbedrijf is er dan niet meer. De borging van het publiek belang is in beginsel beperkt tot hetgeen publiekrechtelijk valt af te dwingen (denk aan onderwerpen als ruimtelijke ordening (bestemmingsplannen), openbare veiligheid en milieu). De Gemeente kan daarnaast de eigendom van de Haven aan zich houden en de vennootschap c.q. de verwervende marktpartij terzake een erfpachtrecht verstrekken, waardoor zij langs die lijn invloed nog beperkte invloed houdt op het Havenbedrijf.

De Gemeente is vrij in de keuze van haar koper, mits de verkoop plaatsvindt op basis van marktconforme voorwaarden en prijzen. Het exploitatierisico is verlegd. In beginsel zijn er geen belemmeringen voor de marktpartij om te investeren in de Haven. Met de marktpartij kunnen bij de verkoop afspraken gemaakt worden over investeringen in of daadwerkelijk gebruik van de Haven, die in beginsel afdwingbaar zouden zijn voor de Gemeente. Dergelijke afspraken zullen echter steeds moeilijker overeind zijn te houden naarmate de tijd verstrijkt en de omstandigheden zich wijzigen, waarop de marktpartij de bedrijfsvoering zal moeten kunnen aanpassen (zie afspraken Staat met KLM/Air France).

### **III Afwegingscriteria**

Mogelijkheid participatie gebruikers: de haven heeft nu een aantal gebruikers, in het bijzonder aangelegene bedrijven. Zij participeren nu via de Gemeente op informele wijze in besluitvorming over het gebruik van en de handelwijze in de haven. Er bestaat belang bij om deze invloed in enige mate te behouden.

Marktgerichtheid: de mogelijkheid om op marktontwikkelingen in te spelen, bijvoorbeeld door havengelden te heffen, anders dan op publiekrechtelijke grondslag, zodat flexibele commerciële tariefstelling mogelijk wordt.

Publiek belang: een goed functionerende haven is van belang voor de Gemeente, bijvoorbeeld met het oog op het behouden of laten groeien van de werkgelegenheid en de economische toegevoegde waarde; in hoeverre kan de Gemeente een behoorlijk functioneren borgen?

#### Investeringsruimte en -prikkel

Er zijn investeringen nodig; in hoeverre is in de betreffende optie denkbaar dat die investeringen door een ander dan de Gemeente worden gedaan?

#### Terugdraaibaarheid

Als gekozen optie niet brengt wat de Gemeente daarvan verwacht, of als de Gemeentelijke behoeften en inzichten op dat gebied wijzigen, in hoeverre is de Gemeente dan nog bij machte om voor een andere optie te kiezen?

Exploitatierisico: in hoeverre loopt de Gemeente financieel risico bij de exploitatie?

## IV In schema

<u>model</u> →	extern beheer	concessie	verzelfstandiging	idem met samenwerking derde partij	privatisering
<u>criterium</u> ↓					
participatie	+	+/-	+/-	-	-
markt- gerichtheid	-	+	+	+	+
publiek belang	+	+/-	+	+/-	-
investering	-	-	+/-	+/-	+
terugdraaibaar	+	+	-	-	-
exploitatie- risico	-	-	-	+/-	+

NB: de indeling is zeer grofmazig (+, +/-, -) en gebaseerd op een voorlopige inschatting van de wijze waarop elke optie in de praktijk zal worden uitgewerkt.