

2024

**EEN SLAGVAARDIGE HAVEN BIJ EEN BLOEIEND DORP**



Advies van de Werkgroep  
Ontwikkeling Haven  
Oudeschild om te komen  
tot een slagvaardig en  
marktconform havenbedrijf

2-6-2024

## SAMENVATTING

In de afgelopen jaren zijn meerdere plannen gemaakt voor de haven, maar de uitvoering hiervan is slechts beperkt van de grond gekomen. De werkgroep wijt dat aan de huidige structuur, waarin de havenexploitatie onderdeel is van de gemeentelijke organisatie. Hierdoor zijn de besluitvormingslijnen langer, minder eenduidig en zijn de reacties vanuit de samenleving anders dan bij een bedrijfsmatige organisatie. Dit heeft consequenties voor de slagvaardigheid van de haven.

Met deze rapportage wil de werkgroep een aanzet geven tot een bestuurlijk proces dat de huidige impasse in het beheer van de haven in Oudeschild doorbreekt. Op basis van brede input komt de werkgroep tot het advies om een zelfstandig havenbedrijf op te richten, met Gemeente Texel als honderd procent aandeelhouder. Dit havenbedrijf moet toewerken naar een sluitende exploitatie.

Daarbij is het van belang dat er onderscheid wordt gemaakt tussen uitgaven door en voor het havenbedrijf, en uitgaven voor onderhoud in het algemeen belang, zoals het baggeren van de havenmond, de wegen, parkeervoorzieningen en bepaalde gebouwen op de haven.

Het college van B&W en de gemeenteraad moeten invloed op het beleid van het havenbedrijf behouden, maar minder verbonden zijn met de uitvoering. In een bedrijfsplan moet de koers voor de haven worden bepaald en het operationele beleid van het havenbedrijf worden vastgesteld. Op basis daarvan kan een zelfstandige havenexploitatie plaatsvinden.

Qua toezicht adviseren wij een Raad van Commissarissen (RvC) in de statuten van het havenbedrijf op te nemen. De benoeming van de leden gebeurt op basis van hiervoor vooraf opgestelde profielschetsen. De havengebruikers kunnen wat de werkgroep betreft periodiek door de directie van het havenbedrijf worden geïnformeerd over de haven, beheer en exploitatie.

De uitwerking van al deze zaken moet verder worden verfijnd. Daarom stellen wij voor om een kwartiermaker te benoemen die in opdracht van de gemeente, en onder begeleiding van een stuurgroep, doorpakt met het opzetten van een zelfstandig havenbedrijf.

De opdracht van de kwartiermaker eindigt wanneer het havenbedrijf definitief is opgericht. De nieuw te benoemen directeur pakt daarna het uitvoeringsstokje over. Uiteraard blijven B&W en gemeenteraad nadrukkelijk betrokken en zullen zij moeten instemmen met de definitieve oprichtingsakte, benoemingen en beoogd beleid.

# INHOUD

<b>Samenvatting</b> .....	1
<b>1. Inleiding</b> .....	3
<b>2. Werkgroep Haven Ontwikkeling Oudeschild</b> .....	4
<b>3. Huidige situatie van de haven</b> .....	6
<b>3.1 Knelpunten op dit moment</b> .....	7
<b>3.2 Reden voor verandering</b> .....	8
<b>4. Governance</b> .....	11
<b>4.1 Huidige situatie handhaven</b> .....	11
<b>4.2 Interne verzelfstandiging</b> .....	11
<b>4.3 Oprichting zelfstandig havenbedrijf</b> .....	12
<b>4.4 Privatisering van de haven</b> .....	13
<b>4.5 Voorkeursvariant</b> .....	13
<b>5. Exploitatie</b> .....	14
<b>5.1 Huidige havenexploitatie</b> .....	14
5.1.1 Onderscheid havenbedrijf en algemeen belang .....	15
5.1.2 Onderhoudsopgave tot 2057 .....	15
5.1.3 Globaal beeld huidige exploitatie .....	17
5.1.4 Splitsing exploitatie .....	17
<b>5.2 Verbeteringsmogelijkheden exploitatie</b> .....	18
5.2.1 Inkomsten .....	19
5.2.2 Uitgaven .....	21
<b>5.3 Begroting havenbedrijf</b> .....	21
<b>6. Taakverdeling en regelgeving</b> .....	23
<b>7. Conclusie en vervolgstappen</b> .....	26

## 1. INLEIDING

De haven van Oudeschild is al jaren een zorgenkind van de gemeente Texel. Er is een structureel exploitatietekort, sprake van een flinke onderhoudsopgave en commerciële kansen zijn door de jaren heen onvoldoende uitgewerkt. Door het grotendeels verdwijnen van de visserij is de (toeristische) aantrekkelijkheid verder onder druk komen te staan en neemt de behoefte aan andere invullingen die bijdragen aan een economisch gezonde haven, met oog voor duurzaamheid en maatschappelijke betrokkenheid, toe. Besluitvorming om de Oudeschilder haven te hervormen tot een slagvaardig havenbedrijf, dat mogelijkheden heeft om marktconform te kunnen inspelen op veranderende omstandigheden, is tot nu toe uitgebleven. Het Exploitatieplan 2021-2057, inclusief Meerjaren Onderhoudsplan, dat als uitgangspunt dient voor de ontwikkeling van een gedegen plan van aanpak voor de Oudeschilder haven, is door het College destijds vastgesteld en in december 2021 met de raad gedeeld, maar is niet door de raad vastgesteld.

In het College Uitvoeringsprogramma is opgenomen dat een plan van aanpak moet worden ontwikkeld voor de haven van Oudeschild, in samenwerking met belanghebbenden en gebruikers, om de exploitatietekorten (structureel) naar beneden te brengen en te investeren in onderhoud en vervanging van de haven om de kwaliteit goed te houden. Vertaald naar de praktijk betekent dit laatste ook dat de haven toeristisch aantrekkelijk blijft en verbonden met het dorp Oudeschild.

Om invulling te kunnen geven aan een plan van aanpak is het noodzakelijk kaders te stellen voor de exploitatie. Het college heeft de Werkgroep Haven Ontwikkeling Oudeschild gevraagd een kaderstellende notitie uit te werken voor de havenexploitatie. De werkgroep is een vertegenwoordiging van belanghebbenden en gebruikers van de haven. Centraal stond de vraag in welke vorm en met welke randvoorwaarden de Oudeschilder haven het best kan functioneren om slagvaardig te kunnen handelen en te kunnen zorgen voor een economisch en toeristisch interessante invulling van het havengebied. Zonder de wettelijke taken die bij de gemeente zijn belegd, zoals internationale veiligheid en nautische zaken, uit het oog te verliezen.

Dat de haven van Oudeschild Texelbreed de gemoederen bezighoudt, bleek ook uit de open pitchavond die het Texels Ondernemers Platform (TOP) in juni 2023 organiseerde. Hierop brachten dertien ondernemers, architecten en kunstenaars hun ideeën naar voren om te komen tot een revitalisering van de haven. Een deel daarvan is door TOP vastgelegd en in september 2023 besproken met het college.

Voordat welk plan dan ook uitgevoerd kan worden, is het noodzakelijk dat eerst de kaders en randvoorwaarden voor de havenexploitatie worden bepaald. In deze kaderstellende notitie vindt u het advies van de werkgroep en de onderbouwing voor de totstandkoming hiervan.

## 2. WERKGROEP HAVEN ONTWIKKELING OUDESCHILD

Eind november 2023 is onder voorzitterschap van Dirk de Lugt een werkgroep opgestart die het college van B&W adviseert over de meest wenselijke aanpak van de haven in Oudeschild. Hiervoor zijn verschillende stakeholders van de haven uitgenodigd, zodat de werkgroep verder wordt gevormd door Maarten Drijver (CIV), Jan Jacob Rab (Bouwcenter Rab), Sijbrand Dros (Dros Grondverzet) en Willem Oosterhaven (Waddenhaven Texel). De werkgroep is met financieel advies en secretariael ondersteund door Robin Konijn (Helder & Scherp), juridisch door Michiel Ellens (Ellens/Advies) en tekstueel door Louise van der Sluis (Tekstbureau Texel). Namens de gemeente heeft Stephan Kikkert (teamleider Functioneel beheer en uitvoering) de werkgroep van informatie voorzien.

Op 6 december 2023 heeft de werkgroep formeel de opdracht ontvangen om een plan uit te werken voor de exploitatie van de haven in Oudeschild. Hierin zijn drie uitgangspunten geformuleerd:

1. Het exploitatietekort moet structureel naar beneden, waarbij de investeringen in onderhoud en vervanging van de haven op voldoende niveau blijven om de kwaliteit goed te houden. De haven moet een plek van reuring blijven, visserijgerelateerd en verbonden met het dorp;
2. De governance van de haven moet op een dusdanige manier worden ingericht dat slagvaardig en marktconform kan worden gehandeld;
3. De wettelijke taken die zijn belegd bij de gemeente (zoals internationale veiligheid, nautische taken) moeten zichtbaar worden gemaakt en duidelijk moet worden of die bij een havenbedrijf kunnen worden ondergebracht.

*(foto Tessa Jol)*



De werkgroep is vanaf januari van dit jaar op regelmatige basis bij elkaar gekomen. In een passende structuur, waarin de kennis en kunde van de werkgroepleden optimaal werd benut, is aan dit advies gewerkt. De werkgroepleden hebben hun werk onbezoldigd verricht en zich tot het uiterste ingezet om te komen tot een inzichtelijk en uitvoerbaar exploitatieplan.

Er is geput uit de onderstaande rapportages en onderzoeken die in opdracht van (of bestemd voor) de gemeente Texel werden uitgevoerd:

- Verkenning Haven Oudeschild / Toekomstvisie (2014);
- Onderzoek beheer en exploitatie Haven Oudeschild (Decisio 2015);
- Afwegingskader voor havens Oudeschild en NIOZ (2017);
- Evaluatie Haven Oudeschild (2018);
- Beheer- en Exploitatieplan Haven Oudeschild 2021 - 2057 (2021);
- Advies & Verkenning toekomstige governance (Arcadis, 2023);
- Havenplan TOP Texel 'Samen voor een florierende haven van Oudeschild' (2023);
- Financiële rapportages over 2020, 2021, 2022 en 2023.

De in deze rapportages opgenomen informatie kan (deels) achterhaald zijn door recente gebeurtenissen in en rond de haven. De werkgroep heeft via gesprekken met medewerkers van de gemeente Texel, TESO en Havenbedrijf Den Helder inzicht gekregen in de situatie per maart 2024.

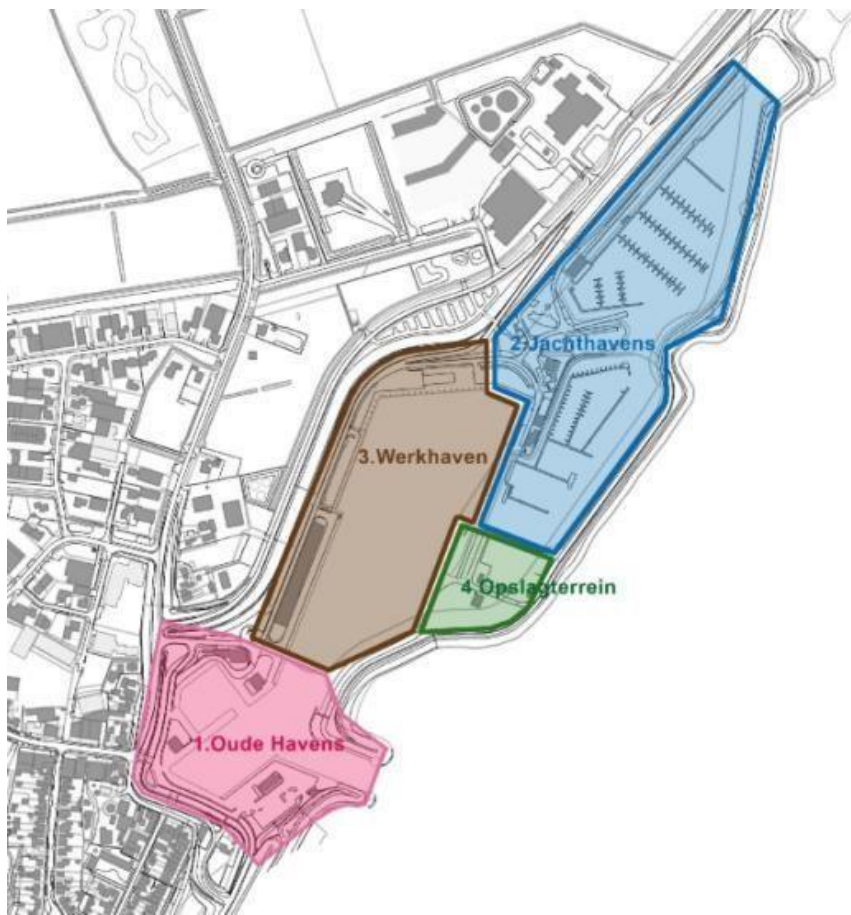
Wij hebben onze ideeën en bevindingen op hoofdlijnen gedeeld met een aantal stakeholders, te weten: Texels Ondernemers Platform (TOP), Seaport Texel, rondvaart-ondernemers en Dorpscommissie Oudeschild.

**De werkgroep baseert haar advies op de huidige indeling en functies van de haven. Eerst is besluitvorming over de governance\* nodig, voordat alle komende uitdagingen en gewenste invullingen kunnen worden aangepakt.**

**In dit advies wordt daarom niet uitgegaan van een verplaatsing van de haven-overslag naar de NIOZ-haven, het realiseren van nieuwe onroerende zaken (incl. hotels) of het veranderen van kades.**

\* Wij gebruiken als definitie voor governance het uitvoeren van beleid, controle, macht, regels en principes van organisaties (Oxford Dictionary, 1974)

### 3. HUIDIGE SITUATIE VAN DE HAVEN



De gemeente Texel heeft op 1 december 2008 de haven overgenomen van Rijkswaterstaat en is sindsdien eigenaar, beheerder en exploitant van de haven. De watersporthavens zijn in 2009 doorverkocht aan Stichting Waddenhaven Texel en Watersportvereniging Texel: zij zijn verantwoordelijk voor instandhouding, beheer en exploitatie van dit deel van de haven. De NIOZ-haven is in beheer en exploitatie bij NIOZ. Het NIOZ heeft geen positie in de haven van Oudeschild.

Belangrijke stakeholders/gebruikers van de haven zijn:

- CIV/visserij
- Damen Shipyards
- Overslagbedrijven
- Watersport
- Rondvaartondernemers/bruine vloot
- Horeca

De verschillende gebruikers hebben alle een eigen behoefte qua ruimte en voorzieningen. Dit vraagt een goede coördinatie. De haven is belangrijk voor Texelaar en toerist.

Onderhoud en beheer moeten worden uitgevoerd door Gemeentewerken. In het Beheer- en Exploitatieplan 2021-2057 wordt aangegeven dat er in 2019 een achterstand in gepland onderhoud is opgelopen<sup>1</sup>. De lange besluitvormingslijnen binnen de gemeente over onderhoud spelen hierin een belangrijke rol. In 2022 is een krediet van € 1,55 miljoen beschikbaar gesteld en in de begrotingen 2023 en 2024 zijn kredieten van € 425.000 respectievelijk € 4,95 miljoen opgenomen om de komende jaren weer een aantal zaken aan te pakken.

Om te onderzoeken hoe de slagvaardigheid kan worden vergroot, zijn op verzoek van de gemeente meerdere rapportages gemaakt over de toekomst van de haven. Een duidelijke besluitvorming vond echter niet plaats in de achterliggende jaren.<sup>2</sup>

De conclusie dat de ambitie uit de toekomstvisie ‘Verkenning Haven Oudeschild, een sterke haven in 2025’ (februari 2014) niet kan worden waargemaakt, is dan ook gerechtvaardigd.

*In 2025 moet de Oudeschilder haven economisch, duurzaam en maatschappelijk gezond zijn; een forse verbetering ten opzichte van de situatie in 2013.*

*De haven mag onder invloed van economische recessie in 2013 niet te maken krijgen met uitval van bedrijvigheid, concurrentie vanuit andere gebieden of andere vormen van achteruitgang. Dit geldt ook voor de jachthavens, waar de afgelopen jaren fors is geïnvesteerd in kwaliteit en continuïteit.*

*Dynamiek en variatie zijn nodig om de haven economisch gezonder te maken en daarna gezond te houden. Niet meer van hetzelfde, maar inzetten op nieuwe activiteiten.*

### 3.1 KNELPUNTEN OP DIT MOMENT

Eigendom, beheer en exploitatie van (delen van) de haven zijn bij meerdere partijen ondergebracht. De belangrijkste is nu de gemeente Texel, maar ook partijen als Waddenhaven Texel en het CIV spelen een belangrijke rol in het beheer. Daarnaast ligt op steenworp afstand de werkhaven van het NIOZ, waarmee een samenwerking is beoogd die onvoldoende van de grond komt.

Veel besluitvorming over de haven gaat via de gemeenteraad. Vooral besluiten op uitvoeringsniveau hebben veel voorbereidingstijd nodig en niet altijd is de uitkomst voorspelbaar voor de uitvoeringsorganisatie. Dit zorgt voor een flink verminderde slagvaardigheid. Omdat de

---

<sup>1</sup> Aldus Beheer- en Exploitatieplan Haven Oudeschild 2021 – 2057, pagina 3

<sup>2</sup> Zie Hoofdstuk 4 in Beheer- en Exploitatieplan Haven Oudeschild 2021–2057: Verkenning Haven Oudeschild / Toekomstvisie (2014), Onderzoek beheer en exploitatie Haven Oudeschild (Decisio 2015), Afwegingskader voor havens Oudeschild en NIOZ (2017), Evaluatie Haven Oudeschild (2018)



haven geen opzichzelfstaande organisatie is, maar onderdeel van gemeentewerken, gaan aansturing en beprijzing anders dan in een bedrijfsmatige organisatie.

**Voorbeeld:** een bedrijf rekent een bedrag voor een dienst en kan dat bij veranderende omstandigheden snel aanpassen. Een overheidsorganisatie heeft een verordening voor een heffing of een belasting. Zo'n regeling moet ruim voor het nieuwe belastingjaar zijn vastgesteld en kan tussentijds vrijwel niet meer worden aangepast.

Maatschappelijke en economische ontwikkelingen gaan steeds sneller en verlopen onvoorspelbaarder. Denk alleen al aan de snelle teruggang van de visserij. Dat vereist een organisatie die er snel en adequaat op kan inspelen. Met snellere besluitvormingslijnen dan nu mogelijk is. Tekenend voor de traagheid van de huidige situatie is dat veel eerdere adviezen aan de gemeente over de haven niet zijn opgepakt.



### 3.2 REDEN VOOR VERANDERING

Eerder werd in overeenstemming met het Decisio-advies uit 2015 besloten om tot een interne verzelfstandiging te komen, voor een snellere besluitvorming en grotere draagkracht. Deze interne verzelfstandiging is nog niet (goed) van de grond gekomen.

Ook in het Beheer- en Exploitatieplan Haven Oudeschild 2021-2057 is dit nog eens aangestipt:

*'Al uit de Toekomstvisie 2014/Verkenning Haven Oudeschild blijkt de noodzaak om keuzes te maken voor de toekomst. Om de gewenste diversiteit en aantrekkelijkheid te kunnen behouden, met een gezonde, kostendekkende exploitatie, moeten we investeren in o.m. onderhoud, ontwikkeling van omliggende havenpercelen, autonomie van het havenbedrijf, verbreding van de havendoelgroepen en een ander tarievenbeleid.'*

Verder laat dit rapport aan duidelijkheid over het doel niets te wensen over:

*‘...dat de haven van Oudeschild een duurzame, maatschappelijk en economisch kansrijke toekomst tegemoet gaat. ... met een kostendekkende exploitatie van de haven’*

Vanuit de gemeente Texel werd het destijds zo geformuleerd:

1. *Uitvoering van het meerjaren-onderhoudsplan (MJOP) voor de periode 2021-2057, zoals opgesteld door Witteveen & Bos*
2. *Interne verzelfstandiging van het havenbedrijf en verdere professionalisering van de bedrijfsvoering door het aantrekken van een havenbeheerder en het instellen van een adviesorgaan van gebruikers*
3. *Een optimaal gebruik van de havenvoorzieningen, zodat de haveninkomsten kunnen stijgen*



*(Foto Veldhuis)*

Inmiddels is de visserij aanzienlijk afgeschaald en wordt de haven een stuk minder gebruikt. Dit heeft gevolgen voor de inkomsten. Met de noodzaak om nieuwe inkomsten te genereren en nieuwe doelgroepen aan te boren is nog heel weinig gebeurd. Er is een afwachende houding en bepaalde stakeholders en andere belanghebbenden nemen inmiddels zelf initiatieven. De afgeschaalde visserij heeft ook gevolgen voor de aangeboden en beschikbare faciliteiten van de CIV. De veranderingen die hiermee in de nabije toekomst gemoeid zijn, zullen grote invloed hebben op het gebruik van de haven.

Al eerder zijn de lange besluitvormingslijnen rond onderhoud en beheer aangestipt. De huidige structuur gaat ten koste van slagvaardigheid, terwijl er juist nu verdere professionalisering, visie en uitvoeringskracht wordt gevraagd.



**Het is onze conclusie dat de huidige organisatievorm niet werkt. Alle reden voor verandering dus. Om te voorkomen dat dit veranderingsproces stopt, verbinden wij het niet met alle andere vraagstukken die samenhangen met de haven. Eerst moet de organisatiestructuur worden geregeld en pas dan alle andere zaken.**

## 4. GOVERNANCE

Wij zien vier varianten voor het inrichten van de governance:

1. Huidige situatie handhaven
2. Interne verzelfstandiging
3. Oprichting zelfstandig havenbedrijf
4. Privatisering

Op elk van deze mogelijkheden zijn variaties denkbaar, maar eerst is de hoofdkeuze belangrijk. Natuurlijk heeft elke variant voor- en nadelen. Die worden in de volgende paragrafen toegelicht.

### 4.1 HUIDIGE SITUATIE HANDHAVEN

Hierbij blijft de haven onderdeel van de gemeente en gemeentewerken.

De werkwijze blijft volledig in stand en dezelfde voordelen blijven van kracht: de status quo blijft gehandhaafd, iedereen kent zijn plek in haven en er zijn weinig extra kosten voor het opzetten van een andere structuur.

De huidige nadelen blijven onveranderd aanwezig: de risico's op tekorten liggen volledig bij de gemeente, er is minder focus op een sluitende havenexploitatie, de beperkte slagvaardigheid en trage besluitvorming blijven in stand, de focus komt vanuit de politiek/bestuurlijke organisatie en is minder gericht op het benutten van het potentieel van de haven. Er is minder noodzaak tot een strikte scheiding van uitgaven voor de havenexploitatie en het algemeen belang. Hierdoor raken die geldstromen verweven met elkaar.

Deze variant is niet in lijn met eerdere besluitvorming vanuit de gemeente om te komen tot verzelfstandiging.

### 4.2 INTERNE VERZELFSTANDIGING

In deze variant wordt één persoon binnen de gemeentelijke organisatie verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de haven; een havenbeheerder. Daarnaast kan een adviesorgaan bestaande uit gebruikers worden ingericht.

Het grote voordeel hiervan is dat binnen de gemeente duidelijk is waar (bij wie) de verantwoordelijkheid ligt voor beheer, onderhoud en exploitatie. Er is dus één aanspreekpunt voor alle betrokkenen, gebruikers en overige partijen. Bijkomend voordeel van deze variant is de grotere autonomie ten opzichte van de huidige situatie. De gemeente houdt zelf de risico's onder controle, bepaalt zelf de mate van samenwerking op lokaal en regionaal niveau, en heeft directe invloed op de dagelijkse besluitvorming.

De nadelen zijn deels vergelijkbaar met nu. De trage besluitvorming voor onderhoud en investeringen blijft en de besluitvorming kan politiek worden beïnvloed. De focus wordt nog steeds bepaald vanuit de politiek/bestuurlijke organisatie. Daarnaast blijft de havenbeheerder, als onderdeel van de gemeente, gehouden aan gemeentelijke procedures. Dit beperkt de

slagkracht richting de markt, die bovendien de haven nog steeds als een verlengstuk van de gemeente zal blijven zien.

Al met al brengt ook deze variant naar onze mening niet de gewenste en noodzakelijke verzelfstandiging.

#### 4.3 OPRICHTING ZELFSTANDIG HAVENBEDRIJF

De gemeente richt voor het beheer van de haven een nieuwe entiteit op en blijft honderd procent aandeelhouder van deze NV of BV.

Een voordeel van deze variant is dat de verantwoordelijkheid voor beheer, onderhoud en exploitatie bij één partij komt te liggen. Die kan hierdoor daadkrachtig optreden en veel sneller tot besluitvorming komen. Er is ook hier één aanspreekpunt voor alle betrokkenen, gebruikers en overige partijen, en meer autonomie. De focus komt vanuit de markt en de vraag van de klant. Ook een zelfstandig havenbedrijf heeft baat bij samenwerking op lokaal en regionaal niveau.

In deze constructie behoudt de gemeente invloed op de beleidsmatige keuzes, zodat het maatschappelijk belang van het eiland altijd kan prevaleren boven het belang van de eigen exploitatie van het havenbedrijf.

De realiteit is dat de gemeente als aandeelhouder nog steeds wordt geacht bij te dragen aan tekorten. Gezien de huidige financiële stand van zaken zal gemeentelijke ondersteuning in de transitiefase noodzakelijk blijven.

De invloed van de gemeente richt zich in deze variant vooral op het beleid en niet op de uitvoering. In de aandeelhoudersvergadering en via toezichthoudende organen kan invloed worden uitgeoefend op het te voeren beleid. Ook kan voor grote investeringen vooraf toestemming van de aandeelhouder nodig zijn.

Wij adviseren om het havenbedrijf bedrijfsmatig/planmatig te laten werken. Met bedrijfsplannen voor bijvoorbeeld vier jaar, min of meer gelijklopend met een collegeperiode, gericht op een sluitende exploitatie en met een inhoudelijke koers, waarin het belang van Texel voorop staat. De bedrijfsplannen moeten vooraf door de gemeente worden goedgekeurd.

Bij de opzet van een zelfstandig havenbedrijf is het noodzakelijk om een strikte scheiding aan te brengen tussen de beheer- en onderhoudstaken van de haven en die voor het algemeen belang van Texel.

**Voorbeeld:** momenteel wordt al het onderhoud aan wegen en parkeerplaatsen op het haventerrein aan de havenexploitatie toegerekend, net als het baggeren van de havenmond. Het is verstandig om voor de uitvoering van taken voor het algemeen belang goede *Service Level Agreements* (SLA's) af te sluiten met het havenbedrijf. In deze SLA's zijn bevoegdheden, uitvoering van taken en de financiering ervan nauwkeurig uitgewerkt.

Deze variant sluit heel nadrukkelijk aan bij de eerder uitgesproken wens tot verzelfstandiging. Als een principebesluit tot oprichting van een havenbedrijf wordt genomen, volgt daarna een inhoudelijk en juridisch traject voor de verdere uitwerking. Dit mondt uit in een ontwerp-raadsbesluit met een aantal bijlagen, zoals de concept-statuten. Nadat het college dit

ontwerpbesluit voor goedkeuring heeft voorgelegd aan de Provincie Noord-Holland, zoals voorgeschreven in de Gemeentewet<sup>3</sup>, volgt een raadsbesluit.

#### 4.4 PRIVATISERING VAN DE HAVEN

In deze variant wordt de gehele havenexploitatie aan de markt overgelaten. Gezien de verwevenheid tussen publieke en private onderdelen in de haven ziet de werkgroep een gehele of gedeeltelijke privatisering niet direct als reële optie. Mede gezien de daaraan te stellen voorwaarden voor privatisering (Europese regels, aanbesteding) en duaal eigenaarschap (publiek/privaat).



#### 4.5 VOORKEURSVARIANT

**De werkgroep heeft een voorkeur om toe te werken naar de oprichting van een zelfstandig havenbedrijf met de gemeente Texel als enig aandeelhouder. Dit havenbedrijf moet dan wel zicht hebben op een exploitatie die op z'n minst sluitend is. Dat wordt in de hoofdstukken hierna verder uitgewerkt.**

---

<sup>3</sup> Artikel 160 Gemeentewet lid 2 en 3:

- 2 Het college besluit slechts tot de oprichting van en de deelneming in stichtingen, maatschappen, vennootschappen, verenigingen, coöperaties en onderlinge waarborgmaatschappijen, indien dat in het bijzonder aangewezen moet worden geacht voor de behartiging van het daarmee te dienen openbaar belang. Het besluit wordt niet genomen dan nadat de raad een ontwerp-besluit is toegezonden en in de gelegenheid is gesteld zijn wensen en bedenkingen ter kennis van het college te brengen.
- 3 Een besluit als bedoeld in het tweede lid behoeft de goedkeuring van Gedeputeerde Staten. De goedkeuring kan slechts worden onthouden wegens strijd met het recht of het algemeen belang.

## 5. EXPLOITATIE

Om zicht op een sluitende exploitatie te krijgen, is het nodig om eerst de huidige exploitatie goed te analyseren. Zo zijn wij tot het inzicht gekomen dat er onderscheid zou moeten zijn tussen de posten die aan de havenexploitatie toegerekend kunnen worden en die tot het algemeen belang behoren. Momenteel is dat verweven. Verder is een verkenning opgesteld van mogelijkheden tot verbetering van de havenexploitatie.

### 5.1 HUIDIGE HAVENEXPLOITATIE

De exploitatie van de haven valt nu in z'n geheel onder de financiële verantwoordelijkheid van de gemeente. De directe kosten en opbrengsten worden bijgehouden en indirecte kosten worden toegerekend op basis van verdeelsleutels. Jaarlijks worden afschrijvingen geboekt, die zijn gerelateerd aan eerdere investeringen en daarvoor beschikbaar gestelde kredieten.

Texelse organisaties en inwoners verkeren in de veronderstelling dat de haven de gemeente jaarlijks € 900.000 kost. Dit bedrag wordt bijvoorbeeld ook in het advies van TOP aangehaald. Deze aanname is begrijpelijk, maar heeft een nadere uitleg en een flinke nuance:



1. Er zijn een aantal bestemmingsreserves gevormd rond de haven. Vanuit de algemene middelen reserveert de gemeente jaarlijks € 900.000 voor onderhoud en beheer van de haven; tevens is in deze bestemmingsreserves dekking van de personele lasten en het middellange onderhoud en de kapitaalslasten voor het uit te voeren onderhoud. Het saldo van de havenexploitatie wordt met de diverse bestemmingsreserves verrekend; eventuele overschotten worden eraan toegevoegd en tekorten worden eruit bijgepast. Het totaalbedrag van deze drie onderdelen is fors minder dan de € 900.000 die er jaarlijks voor wordt gereserveerd. Het bedrag dat overblijft (de afgelopen jaren meerdere tonnen) blijft gereserveerd voor de haven;

2. Bij overname van de haven door de gemeente is met Rijkswaterstaat (RWS) afgesproken dat die verantwoordelijk is voor het groot onderhoud en hiervoor een jaarlijkse vergoeding afdraagt aan de gemeente. In 2021 heeft RWS zich beroepen op haar contractuele recht om deze verplichting ineens te mogen afkopen. Op basis van eigen berekeningen heeft Rijkswaterstaat een afkoopsom gestort. Ook deze afkoopsom is toegevoegd aan een bestemmingsreserve voor de haven;
3. De reservering voor de haven, gevormd door de onder 1 en 2 genoemde bedragen, heeft inmiddels een hoogte bereikt van 19,5 miljoen euro.

Dit is een flink bedrag, maar nog niet voldoende om alle te verwachten onderhoudskosten en exploitatielasten van de haven voor de lange termijn af te dekken. Daarnaast zal de oprichting van een havenbedrijf een andere blik op de financiën geven. In de volgende paragrafen wordt dat verder uitgelegd.

---

### 5.1.1 ONDERSCHIED HAVENBEDRIJF EN ALGEMEEN BELANG

Vanuit een gemeentelijk perspectief bezien, is de havenexploitatie een andere dan bekeken door de bril van een hiervoor opgericht havenbedrijf:

- In de gemeentelijke havenexploitatie komen ook uitgaven voor het algemeen belang terecht. Denk aan uitgaven voor het openbare toiletgebouw, wegen of parkeerplaatsen. De inkomsten van deze faciliteiten en diensten, zoals parkeergeld, worden nu echter niet verwerkt in de havenexploitatie.
- Een aantal onderhoudswerkzaamheden wordt ook uitgevoerd voor andere gebruikers van de haven, zoals de recreatievaart. Denk aan het baggeren van de havenmond buitengaats. Dit soort werkzaamheden zou buiten de exploitatie van een havenbedrijf moeten vallen. Bij het uitvoeren van langjarig onderhoud aan kades wordt nu in grote mate ook het toeristisch belang meegewogen. Terecht, maar moet de rekening dan wel ten laste komen van de exploitatie van een havenbedrijf?
- Voor het antwoord op de vraag of de gemeente een vergoeding mag geven aan het havenbedrijf voor verrichte activiteiten, moet een onderscheid worden gemaakt in *diensten van algemeen economisch belang (DAEB)* en *niet-economische diensten van algemeen belang (NEDAB)*. Voor DAEB-diensten kan vrijstelling worden verleend om hiervoor een vergoeding te ontvangen.  
De uitwerking hiervan is geen onderdeel van deze rapportage, maar er moet wel rekening mee worden gehouden bij een verdere uitwerking van een andere organisatiestructuur.

---

### 5.1.2 ONDERHOUDSOPGAVE TOT 2057

In 2019 is de onderhoudsopgave tot 2057 voor de haven in beeld gebracht. Deze opgave is de onderlegger van de begrote kosten voor het nog uit te voeren onderhoud en de



vervangingsinvesteringen: afgerond € 35,5 miljoen<sup>4</sup>. In het Beheer- en Exploitatieplan 2021-2057 is berekend dat deze onderhoudsopgave gefinancierd kan worden vanuit de beschikbare reserves en daarnaast met een jaarlijkse reservering van € 480.000 per jaar. Deze wijze van financiering kan worden gevolgd, met de nuancering dat de uitvoering van het grote onderhoud wat later is ingezet en het klein onderhoud al in de jaarlijkse havenexploitatie is verwerkt. In 2022 is begonnen met de uitvoering van het groot onderhoud, waarvan inmiddels een deel (zo'n € 500.000) is uitgevoerd. Een veel groter deel van het groot onderhoud staat de komende jaren op de planning. Volgens het onderhoudsplan is zo'n € 6,5 miljoen nodig. Vanuit het in 2022 beschikbaar gestelde krediet is nog ongeveer € 1 miljoen beschikbaar. Het resterende deel, ad € 5 miljoen, is opgenomen in de meerjarenbegroting, te weten € 425.000 in 2023 en € 4.950.000 in 2024.

In de onderstaande tabellen is de onderhoudsopgave gesplitst naar kostensoort en beheergebied.

<i>kostensoort</i>	<i>som van totaal</i>
groot onderhoud	€ 9.794.643
investering	€ 802.620
klein onderhoud	€ 879.175
vervangingsonderhoud	€ 24.048.089
<b>eindtotaal</b>	<b>€ 35.524.526</b>

<i>beheergebied</i>	<i>som van totaal</i>
damwanden	€ 19.715.991
drainage	€ 255.000
gebouwen en installaties	€ 1.237.889
inspecties	€ 86.000
oever- en kadeconstructies	€ 5.574.592
walstroom en watertappunten	€ 1.102.787
waterbodem	€ 4.270.000
wegen	€ 3.226.768
wifi	€ 55.500
<b>eindtotaal</b>	<b>€ 35.524.526</b>

Daarnaast is ook gekeken naar een splitsing van de onderhoudsopgave in een deel dat direct samenhangt met de exploitatie van een havenbedrijf, en onderhoud dat wordt uitgevoerd voor het algemeen belang (zoals aan wegen en gebouwen die niet bij een havenbedrijf horen). Een deel van het onderhoud uit de opgave dient beide doelen, zoals het baggeren. Ook de huidige indeling van de haven is niet alleen functioneel opgezet, maar er zijn ook keuzes gemaakt ten

---

<sup>4</sup> Gezien de scope van de werkgroep, is deze onderhoudsopgave wel beoordeeld, maar niet opnieuw opgesteld.

behoefte van het behoud van de toeristische meerwaarde. Dat is qua onderhoud niet altijd het meest efficiënt. Een klein deel van de onderhoudskosten van de haven kan daarom worden gezien als toeristisch/algemeen belang.

Die splitsing ziet er als volgt uit:

<i>exploitatie</i>	som van totaal
algemeen	€ 4.140.443
beide	€ 4.325.000
haven	€ 27.059.084
<b>eindtotaal</b>	<b>€ 35.524.526</b>

Van het bedrag dat in de onderhoudsopgave is opgenomen voor beide doeleinden (€ 4.325.000), is de aanname dat een iets groter deel wordt uitgegeven ten behoeve van het algemeen belang. Van de totale onderhoudsopgave is tachtig procent (€ 27.059.084) ten behoeve van een havenbedrijf en twintig procent (€ 8.465.443) voor het algemeen belang.

### 5.1.3 GLOBAAL BEELD HUIDIGE EXPLOITATIE

In het Beheer- en Exploitatieplan 2021-2057 is een begroting voor 2021 opgenomen die uitgaat van een herziene systematiek voor de rapportage van de havenfinanciën. Omdat dit plan niet is vastgesteld door de raad, is dit niet verder doorgevoerd. Wel hebben wij als werkgroep dit meegenomen in de vorming van ons beeld. Samen met de werkelijke cijfers over 2022 en 2023 is een gewogen beeld van de huidige exploitatie gemaakt. Dat ziet er als volgt uit:

havenexploitatie	2021	2022	2023	Gewogen
	begroting	werkelijk	werkelijk	gemiddelde
<b>opbrengsten</b>	<b>€ 283.000</b>	<b>€ 355.042</b>	<b>€ 659.614</b>	<b>€ 450.000</b>
inkopen	-€ 100.000	-€ 103.239	-€ 374.213	-€ 200.000
huisvestingskosten	-€ 83.190	-€ 51.913	-€ 99.921	-€ 70.000
loon- en beheerskosten	-€ 352.738	-€ 316.482	-€ 278.950	-€ 291.000
<b>directe exploitatieresultaat</b>	<b>-€ 252.928</b>	<b>-€ 116.592</b>	<b>-€ 93.470</b>	<b>-€ 111.000</b>
onderhoud	-€ 23.781	-€ 158.201	-€ 189.143	-€ 155.500
afschrijvingen	€ 0	-€ 109.711	-€ 109.711	-€ 110.000
mutatie reserveringen	-€ 480.000	-€ 515.496	-€ 507.676	-€ 523.500
<b>Totaal</b>	<b>-€ 756.709</b>	<b>-€ 900.000</b>	<b>-€ 900.000</b>	<b>-€ 900.000</b>

Door de geplande onderhoudsuitgaven en investeringen zullen de afschrijvingen in de komende jaren gaan stijgen ten laste van de reserveringen die hiervoor al zijn gemaakt.

### 5.1.4 SPLITSING EXPLOITATIE

Vervolgens is dit exploitatieoverzicht gesplitst in havenexploitatie en uitgaven voor algemeen belang.

havenexploitatie	Huidig	Havenexploitatie	Algemeen
	gemiddeld p/j	huidig	belang
<b>opbrengsten</b>	<b>€ 450.000</b>	<b>€ 450.000</b>	<b>€ 0</b>
inkopen	-€ 200.000	-€ 200.000	€ 0
huisvestingskosten	-€ 70.000	-€ 70.000	€ 0
loon- en beheerskosten	-€ 291.000	-€ 196.500	-€ 94.500
<b>directe exploitatie</b>	<b>-€ 111.000</b>	<b>-€ 16.500</b>	<b>-€ 94.500</b>
onderhoud	-€ 155.500	-€ 69.250	-€ 86.250
afschrijvingen	-€ 110.000	-€ 110.000	€ 0
mutatie reserveringen	-€ 523.500	-€ 523.500	€ 0
<b>resultaat</b>	<b>-€ 900.000</b>	<b>-€ 719.250</b>	<b>-€ 180.750</b>

## 5.2 VERBETERINGSMOGELIJKHEDEN EXPLOITATIE

Door de sterke afname van de visserij is het verdienpotentieel van de haven ingrijpend veranderd. Ook andere economische en maatschappelijke ontwikkelingen zullen in de toekomst invloed hebben op de exploitatie van de haven. Denk bijvoorbeeld aan de stijging van de zeespiegel en de energietransitie, die invloed hebben op de gebruikseisen. Dergelijke externe factoren kunnen de mogelijke inkomsten en uitgaven beïnvloeden.

Wij hebben gekeken naar de verbeteringsmogelijkheden van de exploitatie die ontstaan door de oprichting van een havenbedrijf.



---

### 5.2.1 INKOMSTEN

Een grotere slagvaardigheid en marktgerichter handelen kunnen de inkomstenstroom verbeteren. Ook TOP kijkt vanuit een breder perspectief naar de mogelijkheden van de haven. Uitgangspunt voor de werkgroep is dat de inkomsten van een havenbedrijf primair samenhangen met 'het water'. Secundair kunnen inkomsten worden gegenereerd die samenhangen met de beheerstaak van het gebied. Het spreekt hierbij voor zich dat initiatieven en activiteiten die ontwikkeld worden, moeten passen in het vastgestelde beleid, waar de gemeente als aandeelhouder van het havenbedrijf dus invloed op heeft, en de regelgeving.

Op basis van deze uitgangspunten hebben we de huidige en mogelijke inkomstenbronnen gewogen.

#### **Liggelden**

Voor de liggelden is een vergelijking gemaakt met de haven in Harlingen. Hieruit blijkt dat er voor marktconformiteit prijsaanpassingen voor een aantal vaartuigen mogelijk zijn.

Ook zijn extra inkomsten mogelijk door via drijvende steigers aanlegmogelijkheden te creëren voor dieper stekende en grotere motor- en zeiljachten en is het opleggen van (cruise)schepen in de winter een optie.

Uiteraard blijft het belangrijk om de markt goed te volgen en de acceptatie van de gebruikers niet uit het oog te verliezen. Een zelfstandig havenbedrijf heeft veel meer ruimte om hierop in te spelen dan de huidige gemeentelijke organisatie.

Door optimalisatie van de tarieven en het aanboren van de nieuwe markten moet zo'n € 75.000 extra aan liggelden te incasseren zijn.

#### **Servicekosten**

In 2023 waren de inkomsten uit de leveringen van stroom en water historisch hoog. Die werden veroorzaakt door de hoge elektriciteitsprijzen die werden doorberekend aan de gebruikers en daarnaast ook apart als inkoop zijn opgenomen in het exploitatieoverzicht. Daarnaast draagt ook hotelboot voor de opvang van Oekraïense vluchtelingen flink bij.

Momenteel wordt het gebruik van elektra doorbelast volgens vaste tarieven per schip. Het daadwerkelijke verbruik doet niet ter zake. Een meer bedrijfsmatige aanpak maakt een lichte stijging van de inkomsten mogelijk.

#### **Pacht en verhuur**

Deze inkomsten bestaan uit pacht- en huurgelden die worden opgebracht door een aantal op de haven gevestigde bedrijven. De pachtovereenkomsten zijn langjarige overeenkomsten die op korte termijn niet veranderd kunnen worden. Daarnaast zijn er kortere huurcontracten voor bepaalde gebruikers. Gezien de aard en looptijd van deze contracten zijn aanpassingen mogelijk, maar in de praktijk zal dat stuiten op weerstand van de huurders. Uitbreiding van de huurinkomsten moet vooral komen van nieuwe gebruikers of door het aanbieden van extra faciliteiten. Er zijn vanuit diverse bronnen veel ideeën voor de haven, die nu nog niet concreet

genoeg zijn om de financiële implicaties ervan voor een havenbedrijf goed te kunnen inschatten. Wij hebben ze daarom niet opgenomen in de begroting en dus geen stijging van deze inkomstenbron ingerekend.

### ***Nieuwe inkomstenbronnen***

Naast een stijging van de huidige inkomstencategorieën, zijn er zeker ook nieuwe inkomstenbronnen aan te boren. Voor een havenbedrijf betekent dit dat deze samenhangen met activiteiten op en vanuit het water. Extra belastingen die de gemeente zou kunnen heffen, zoals toeristenbelasting, precariorecht en onroerende zaakbelasting voor nieuwe onroerende zaken, zijn wel goed voor de gemeentelijke begroting, maar vallen buiten de exploitatie van een havenbedrijf. Een havenbedrijf moet zich richten op regionale samenwerking of een andere indeling van de haven die meer mogelijkheden biedt voor een betere exploitatie. De andere havenbedrijven in de regio, waaronder ook Seaport Texel, staan open voor samenwerking.

Daarnaast zien wij kansen voor de invoering van een tonnageheffing op overgeslagen kilo's bulk. Er wordt jaarlijks zo'n 150.000 ton aan goederen overgeslagen. Nu betaalt alleen het aanvoerende schip liggeld. Een heffing over de overgeslagen goederen zou door de afnemer betaald moeten worden. Bij een heffing van bijvoorbeeld € 0,50 per ton, is een opbrengst van € 75.000 per jaar haalbaar.



De kade wordt vaak gebruikt als opslagplek voor scheepstuig. Hiervoor wordt nu niets in rekening gebracht. Het invoeren van kadegeld is een optie om dit gebruik reëel te belasten. Een raming van een redelijk kadegeld op basis van het huidige gebruik komt neer op een haalbare opbrengst van € 50.000. Een deel van de huidige gebruikers zal bij het invoeren van kadegeld wellicht voor een andere oplossing kiezen, zodat we in onze raming uitgaan van € 25.000.

De werkgroep ziet ook mogelijkheden in de exploitatie van het olietankpark, nu in het bezit van de CIV. In een vervolgfase is het interessant om hiervoor de businesscase verder uit te werken.

Andere suggesties die zijn gedaan, zoals energieopwekking of verkoop van grondposities, zijn nu nog niet concreet genoeg om in een mogelijke begroting van een havenbedrijf op te nemen.

---

### 5.2.2 UITGAVEN

Een sluitende exploitatie van een havenbedrijf gaat niet alleen over inkomsten, maar natuurlijk ook over uitgaven.

De huidige uitgaven voor de havenexploitatie bestaan uit:

- Inkoop van energie (wordt vrijwel volledig met een marge doorbelast)
- Overige kosten voor de huisvesting
- Onderhoudsuitgaven (beschreven in 5.1.2)
- Afschrijvingen (over eerdere investeringen in de haven)
- Loon- en beheerskosten (onderhoud, havenmeester, beleid en beveiliging)

Wij hebben globaal gekeken naar mogelijkheden om de kosten te beperken, bijvoorbeeld door een besparing op loonkosten door combinatiefuncties en samenwerking met anderen, zoals met Waddenhaven Texel of Seaport Texel. Denk aan het gezamenlijk inzetten van de havenmeesters.

Ook zijn mogelijke besparingen op de periodieke onderhoudsuitgaven onderzocht. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door een andere indeling en lengte van de kades, waardoor minder damwand nodig is.

Wij hebben mogelijke besparingen niet meegenomen in de berekeningen. Hiervoor is eerst een duidelijke beleidsvisie nodig op de indeling van de haven. Wel is een post voor het salaris van een directeur havenbedrijf ingerekend. We gaan uit van een parttime functie.

In de huidige havenexploitatie lopen de kosten voor alleen de haven en die voor het algemeen belang door elkaar. Het is cruciaal om deze duidelijk te splitsen. Daarbij kan ervoor worden gekozen om werkzaamheden voor het algemeen belang te laten uitvoeren of te laten aanbesteden door het havenbedrijf, denk bijvoorbeeld aan het baggeren van de havenmond. De rekening mag dan echter niet ten laste komen van de exploitatie van het havenbedrijf.

Het opstellen van zeer duidelijke Service Level Agreements (SLA's) tussen de gemeente en het havenbedrijf is om die reden heel belangrijk. In de SLA's worden de wederzijdse verwachtingen en verplichtingen in detail geregeld.

### 5.3 BEGROTING HAVENBEDRIJF

De in 5.2 berekende veranderingen in de opbrengsten en kosten zijn omgezet in een exploitatie voor een zelfstandig havenbedrijf.

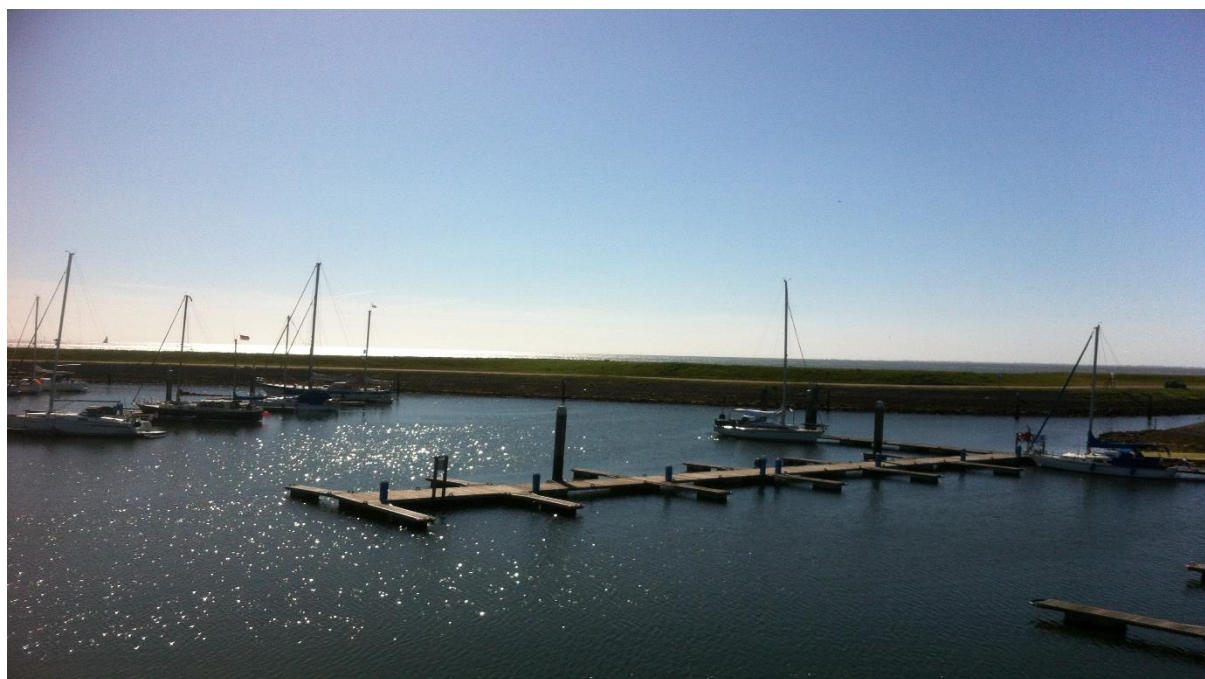
Daarin is de huidige berekende afschrijving voor de infrastructuur, remmingen en erfpacht van € 110.000 omgezet in een gebruiksvergoeding. Wij zijn van mening dat de gebruiksvergoeding in eerste instantie gelijk moet lopen met de nog resterende afschrijvingstermijnen. Daarna kan

opnieuw worden beoordeeld wat het havenbedrijf kan bijdragen in het afdekken van een deel van de onderhoudsopgave. Wellicht kunnen de vierjaarlijkse bedrijfsplannen, met daarin ook een financiële paragraaf, hiervoor de basis vormen.

De hieronder opgenomen uitgaven voor onderhoud zijn het gemiddelde van de afgelopen jaren, maar bij lange na niet voldoende om aan de grote onderhoudsopgaven te kunnen voldoen. Dat moet worden gedekt uit de eerder genoemde reserve (€ 19,5 miljoen) en de in 2021 berekende aanvullende jaarlijkse bijdrage van € 480.000.

havenexploitatie	Havenexploitatie	Algemeen	Havenbedrijf	Alg.belang
	huidig	belang	potentieel	potentieel
<b>opbrengsten</b>	<b>€ 400.000</b>		<b>€ 605.000</b>	<b>€ 0</b>
inkopen	-€ 150.000		-€ 150.000	€ 0
huisvestingskosten	-€ 70.000		-€ 70.000	€ 0
loon- en beheerskosten	-€ 196.500	-€ 94.500	-€ 266.500	-€ 94.500
gebruiksvergoeding			-€ 110.000	€ 110.000
<b>directe exploitatie</b>	<b>-€ 16.500</b>	<b>-€ 94.500</b>	<b>€ 8.500</b>	<b>€ 15.500</b>
onderhoud	-€ 69.250	-€ 86.250	-€ 69.250	-€ 86.250
afschrijvingen	-€ 110.000	€ 0	€ 0	-€ 110.000
mutatie reserveringen	-€ 523.500	€ 0	-€ 419.250	€ 0
<b>resultaat</b>	<b>-€ 719.250</b>	<b>-€ 180.750</b>	<b>-€ 480.000</b>	<b>-€ 180.750</b>

Per saldo pakt de oprichting van een havenbedrijf gunstig uit voor de gemeentebegroting. Nu wordt jaarlijks voor de haven € 900.000 ten laste gebracht van de algemene middelen. Door de oprichting van een zelfstandig havenbedrijf kan dat worden teruggebracht tot een jaarlijkse reservering voor onderhoud van € 480.000 vermeerderd met de lasten voor het algemeen belang van € 180.750, wat het totaal brengt op € 660.750.



## 6. TAAKVERDELING EN REGELGEVING

Aan de werkgroep is gevraagd om een scan te doen van de wettelijke taken die onder een havenbedrijf zouden kunnen vallen en welke wettelijke taken expliciet een gemeentelijke taak zijn. Wetgeving met een duidelijke publiekrechtelijke taak (vergunningverlening, milieu, openbare orde en veiligheid) zullen – naar verwachting – de verantwoordelijkheid blijven van de gemeente in het kader van haar publieke taak.

Meer uitvoerende taken, zoals nu bijvoorbeeld verricht door de havenmeester en/of gemeentewerken, zullen naar verwachting makkelijker gedelegeerd kunnen worden aan een havenbedrijf, wanneer de gemeente geldt als bevoegde autoriteit in het kader van toezicht, beheer en uitvoering hiervan.

Ook zal bekeken moeten worden in hoeverre de gemeente bij het overdragen van bevoegdheden aan een havenbedrijf instemming behoeft vanuit de Provincie Noord-Holland en/of het Rijk op basis van toepasselijke wetgeving.



Onderstaande opsomming van relevante wetgeving is vermoedelijk niet compleet, maar is in deze verkenningsfase afdoende om een beeld te schetsen van de relevante regelgeving, en bij wie de uitvoering en handhaving daarvan ligt.

Als wordt besloten om een zelfstandig havenbedrijf op te richten, dan kan de kwartiermaker nader inzichtelijk maken in hoeverre bepaalde taken door een havenbedrijf kunnen worden uitgevoerd. Al dan niet op basis van een vanuit de gemeente gedelegeerde bevoegdheid. In zoverre heeft de gemeente zelf invloed op de bevoegdheden van het havenbedrijf.



Voor de haven in Oudeschild zijn – in ieder geval – de volgende regels van toepassing:

- Binnenvaartpolitiereglement<sup>5</sup> (hierna ook *BPR*, zie bijlage 11 als genoemd in artikel 10.01, eerste lid: *‘de vaarwegen tussen de zee en de havens aan de Waddenzee, alsmede deze havens, niet zijnde voorhavens van sluizen’*)
- Havenverordening Oudeschild 2021/Nadere regels Haven Oudeschild 2021
- Haven afvalplan Texel 2018 (en de hierin genoemde internationale/ Europese/nationale/ provinciale/lokale regelgeving, waaronder Wet Milieubeheer)
- Internationale regels vanuit de International Maritime Organization (IMO)
- Europese overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN) versie 2023
- Havenbeveiligingswet (ISPS)

Vanuit deze regels komen wij tot de onderstaande verdeling van taken die door de gemeente zullen worden uitgevoerd, en taken die – na delegatie door de gemeente – *kunnen* worden uitgevoerd door een havenbedrijf:

#### **Gemeentelijke taken:**

- Havenbeveiligingswet: PSA (Port Security Authority en PSO Port Security Officer)
- Wegbeheer voor de taken die gelden als algemeen belang, zoals hierboven beschreven
- Parkeertoezicht/besluiten/wegbeheer/verkeersbesluiten, mede in afstemming met de dorpscommissie
- Omgevingsvisie/plan (bestemmingsplan)
- Vergunningverlening (omgeving/bouw/licplaatsen/ milieu)
- Verplichtingen uit BPR als bevoegde autoriteit
- Waterwet: bepaling wie verantwoordelijk is voor welke vaarweg

#### **Havenbedrijf taken:**

- Havenreglement/Havenverordening
- Toezicht nautisch havenbeheer haven vanuit de zorgplicht. Geen wettelijke taak (schepen hebben een uitluisterplicht, geen meldplicht)
- Vanuit lokale/provinciale regelgeving aan havenbedrijf gedelegeerde taken
- Havenafvalplan / Taken vanuit Wet milieubeheer
- Calamiteitenplan haven, zoals plannen voor olierampen/olielekkages
- Toezicht op haven / inspectie van schepen

---

<sup>5</sup> Het Binnenvaartpolitiereglement is één van de reglementen als uitwerking van het bepaalde in de Scheepvaartverkeerswet.

- Wegbeheer voor eventueel over te nemen terreinen
- Nautisch en vaarwegbeheer, voor zover de gemeente geldt als bevoegde autoriteit
- Bodemonderzoeken baggerwerk/omgevingsmelding
- Rondvaartvergunningen?
- Installatie Verantwoordelijkheid Walstroomkasten

Daarnaast zien wij voor het havenbedrijf een initiërende rol in de volgende taken en processen:

- Baggeren van de haven/onderhoud haven
- Aanpassen havenindeling voor optimalisatie van de exploitatie
- Nieuwe exploitatie-inkomsten zoeken, al dan niet gebruikmakend van subsidiemogelijkheden vanuit gemeente, provincie, landelijke of Europese overheid
- Levendigheid haven onderhouden voor Texelaar en toerist
- Samenwerking zoeken met havens in de regio voor benutten havenpotentieel, ook gericht op toekomstige ontwikkelingen (bijv. energietransitie)

## 7. CONCLUSIE EN VERVOLGSTAPPEN

Met deze rapportage wil de werkgroep een aanzet geven tot een bestuurlijk proces dat de huidige impasse in het beheer van de haven in Oudeschild doorbreekt. Er zijn in de afgelopen jaren diverse plannen gemaakt, maar de uitvoering hiervan is beperkt van de grond gekomen.

Wij wijten dat vooral aan de huidige structuur, waarin de havenexploitatie onderdeel uitmaakt van de gemeentelijke organisatie. De besluitvormingslijnen zijn langer, uitkomsten minder eenduidig en de reacties uit het maatschappelijk veld anders dan bij een bedrijfsmatige organisatie die sneller inspelt op actuele ontwikkelingen.



1. Wij adviseren daarom de oprichting van een zelfstandig havenbedrijf met Gemeente Texel als honderd procent aandeelhouder. Dit havenbedrijf moet toewerken naar een sluitende exploitatie. Daarin is de grote opgave vanuit de meerjarenonderhoudsplanning van € 35,5 miljoen tot 2057 de grote bottleneck. Inmiddels is hiervoor een reserve opgebouwd van € 19,5 miljoen. Een jaarlijkse aanvulling vanuit de gemeente blijft noodzakelijk, maar deze aanvulling is echter een stuk lager dan de huidige toevoeging uit de algemene middelen van € 900.000 per jaar voor de havenexploitatie.
2. In de verdere uitwerking adviseren wij om een onderscheid te maken tussen uitgaven door en voor het havenbedrijf, en uitgaven voor onderhoud in het algemeen belang,

zoals het baggeren van de havenmond, de wegen, parkeervoorzieningen en bepaalde gebouwen op de haven. De uitvoering van dit onderhoud kan bij het havenbedrijf worden belegd, maar mag geen budgettaire invloed hebben. Als de uitvoering wordt ondergebracht bij het havenbedrijf, worden voor de betreffende werkzaamheden duidelijke Service Level Agreements opgesteld.

3. Het college van B&W en de gemeenteraad moeten invloed op het beleid van het havenbedrijf behouden, maar minder verbonden zijn met de uitvoering. Wij stellen voor dat het havenbedrijf per vier jaar een bedrijfsplan opstelt. Deze periode is gelijk aan een collegetermijn. In dit bedrijfsplan wordt de koers bepaald en het operationele beleid van het havenbedrijf vastgesteld, op basis waarvan een zelfstandige havenexploitatie kan plaatsvinden.
4. Qua toezicht adviseren wij een Raad van Commissarissen (RvC). De benoeming van de leden gebeurt op basis van de vooraf opgestelde profielschetsen. Bijvoorbeeld:
  - toezichthouder/commissaris vanuit de gemeente, bij voorkeur met sterke binding met Oudeschild
  - toezichthouder/commissaris met grote affiniteit met het werkveld
  - toezichthouder/commissaris met financiële achtergrond

Nadere (juridische) bepalingen voor dit toezicht zijn nodig. Denk aan de benoeming van een directeur, leden RvC, financiële bevoegdheden. In alle gevallen is eerst de goedkeuring van de gemeente als enig aandeelhouder nodig.

5. De havendirectie moet goed op de hoogte zijn van wat er leeft onder de gebruikers. Een goed contact is belangrijk. De havendirectie zal in een periodiek overleg beheer en exploitatie toelichten en haar ideeën afstemmen met de havengebruikers. Als klantgerichte organisatie zal het havenbedrijf openstaan voor suggesties en input van haar gebruikers.
6. De uitwerking van al deze zaken moet verder worden verfijnd. Daarom stellen wij voor om een kwartiermaker te benoemen die, in opdracht van de gemeente, doorpakt met het opzetten van een zelfstandig havenbedrijf. De kwartiermaker zou uit het werkveld moeten komen en een beroep moeten kunnen doen op begeleiding van een stuurgroep, die wordt gevormd door leden met relevante kennis en een goed netwerk op het eiland, mogelijk aangevuld met leden uit de werkgroep.
7. De opdracht van de kwartiermaker eindigt wanneer het havenbedrijf definitief is opgericht. De nieuw te benoemen directeur pakt daarna het uitvoeringsstokje over en gaat een beleidsplan uitwerken. Uiteraard blijven B&W en de gemeenteraad nadrukkelijk betrokken en zullen zij moeten instemmen met de definitieve oprichtingsakte, benoemingen en beoogd beleid.