

Rapportage Verbonden partijen

Maart 2023

Rapportage van het college van B&W aan de gemeenteraad
over Luchthaven Den Helder BV, NV Port of Den Helder,
Willemsoord BV en Zeestad CV/BV



Inhoud

1.	Inleiding.....	5
2.	Luchthaven Den Helder BV.....	6
2.1.	Doel van de vennootschap.....	6
2.2.	Bijdrage aan gemeentelijke doelstellingen.....	6
2.3.	Structuur van de vennootschap.....	6
2.4.	Kerncijfers.....	7
2.5.	Inhoudelijke ontwikkelingen.....	8
a.	<i>Vliegbewegingen 2022</i>	8
b.	<i>Activiteiten afgelopen periode</i>	8
c.	<i>Aanpassing juridische structuur Den Helder Airport CV</i>	9
2.6.	Financiële ontwikkelingen.....	10
a.	<i>Voorlopig resultaat jaarrekening 2022</i>	10
b.	<i>Financiële ontwikkelingen</i>	10
c.	<i>Financiële kengetallen</i>	11
2.7.	Risico's.....	11
3.	NV Port of Den Helder.....	13
3.1.	Doel van de vennootschap.....	13
3.2.	Bijdrage aan gemeentelijke doelstellingen.....	13
3.3.	Structuur van de vennootschap.....	14
3.4.	Scheepsbewegingen.....	15
3.5.	Inhoudelijke ontwikkelingen.....	15
a.	<i>Overzicht activiteiten</i>	15
b.	<i>Havenverordening</i>	17
c.	<i>Marketing en acquisitie</i>	17
d.	<i>Duurzaamheid</i>	18
3.6.	Financiële ontwikkelingen.....	18
a.	<i>Voorlopig resultaat jaarrekening 2022</i>	18
b.	<i>Financiële ontwikkelingen</i>	19
c.	<i>Financiële kengetallen</i>	20
d.	<i>Stand van zaken van de renovatie van kades en kunstwerken</i>	20
3.7.	Risico's.....	21
4.	Ontwikkelings- en Exploitatiemaatschappij Willemsoord BV.....	22
4.1.	Doel van de vennootschap.....	22
4.2.	Bijdrage aan gemeentelijke doelstellingen.....	22
4.3.	Structuur van de vennootschap.....	22
4.4.	Inhoudelijke ontwikkelingen.....	23
a.	<i>Samenwerking met de Stichting Erfgoed Den Helder</i>	23
b.	<i>Onderhoud</i>	23
c.	<i>Gevolgen Coronacrisis en oorlog in Oekraïne</i>	23

4.5.	Financiële ontwikkelingen.....	24
a.	<i>Jaarrekening 2022</i>	24
b.	<i>Financiële kengetallen</i>	24
4.6.	Risico's.....	24
6.	Zeestad CV/BV.....	25
6.1.	Doel van de vennootschap.....	25
6.2.	Bijdrage aan gemeentelijke doelstellingen.....	25
6.3.	Structuur van de vennootschap.....	25
6.4.	Inhoudelijke ontwikkelingen.....	26
6.5.	Financiële ontwikkelingen.....	28
a.	<i>Jaarrekening 2022</i>	28
b.	<i>Financiële ontwikkeling saldo en vooruitblik naar 2023</i>	28
c.	<i>Financiële kengetallen</i>	29
6.6.	Risico's.....	29

1. Inleiding

Aanleiding

Het college biedt de raad twee keer per jaar een rapportage aan over de privaatrechtelijke verbonden partijen NV Port of Den Helder, Luchthaven Den Helder BV, Willemsoord BV en Zeestad CV/BV. Dit is een werkafpraak met de raad die hoort bij het Beleidskader Verbonden partijen (2018).

Wat zijn verbonden partijen

De gemeente Den Helder kan een samenwerking aangaan als dat bijdraagt aan de realisatie van gemeentelijke doelstellingen, de dienstverlening beter of goedkoper wordt of als de samenwerking leidt tot beter beleid. Een manier van samenwerking is deelname in zogenaamde verbonden partijen. Dit zijn zelfstandige organisaties, die op afstand staan van de gemeente, waar de gemeente een bestuurlijk belang (zoals zeggenschap met stemrecht) en financieel belang (zoals aandelen) in heeft.

Verbonden partijen kunnen worden aangegaan in het privaatrecht. In die gevallen is het burgerlijk wetboek de basis. Veelal gaat het dan om besloten of naamloze vennootschappen. Dat is het geval voor de vier verbonden partijen in deze rapportage.

De gemeente kan verbonden partijen ook publiekrechtelijk aan gaan met andere overheden. Dat gebeurt dan op basis van de Wet gemeenschappelijke regelingen. Daar gaat deze rapportage niet over.

Aandeelhoudersrol

In deze rapportage staat informatie vanuit vooral het oogpunt van de aandeelhouder, dus de rol van het college als eigenaar van de vennootschap. De werkafpraak met de raad geeft dat ook aan. In de Gemeentewet (artikel 160) staat dat het college deze rol mag uitvoeren. De aandeelhoudersrol richt zich op toekomstbestendigheid en de belangen van de vennootschap. Daarom houdt de aandeelhouder zich bezig met onder meer:

- Kapitaalverstrekking (en -ontvangsten).
- Voorbereiding van en deelname aan de aandeelhoudersvergadering.
- Besluitvorming zoals vaststellen van de jaarrekening.
- Bewaking van de (financiële) continuïteit.
- Bij oprichting: afspraken vastleggen in oprichtingsakte en statuten.

Geheel in lijn met het dualisme zijn de privaatrechtelijke verbonden partijen het terrein van het college. Ze zijn namelijk een uitvoeringsmiddel om door de raad gestelde doelen te realiseren. De raad controleert daarom het college en niet direct de verbonden partijen. Deze rapportage is daar een hulpmiddel bij. Het college hecht eraan dat de rapportage niet op zich staat, maar dat deze vooral een startpunt is om met de raad tot een gesprek te komen. Dat gesprek vindt plaats in een extra commissie Bestuur en Middelen op 12 april 2023.

Inhoudelijke informatie

De verbonden partijen kunnen natuurlijk niet los worden gezien van de werkzaamheden die ze uitvoeren om bij te dragen aan de doelstellingen die de gemeente Den Helder wil realiseren. Daarom staan in deze rapportage, naast de financiële ontwikkelingen, ook de belangrijkste inhoudelijke ontwikkelingen en activiteiten van de afgelopen periode.

Leeswijzer

De vier verbonden partijen staan in afzonderlijke hoofdstukken. Elk hoofdstuk bevat het doel van de verbonden partij, de structuur, de bijdrage aan de gemeentelijke doelstellingen, een inhoudelijk en financieel deel en risico's.

2. Luchthaven Den Helder BV



Bron: Den Helder Airport

2.1. Doel van de vennootschap

In de statuten van de Luchthaven Den Helder BV (hierna: LDH BV) staan de volgende doelstellingen:

- Het exploiteren van de luchthaven van Den Helder door diensten te verlenen aan de offshore helikopter vervoersmarkt en de algemene luchtvervoersmarkt.
- Het oprichten en verwerven van, het deelnemen in, het samenwerken met en het voeren van de directie over andere ondernemingen met een soortgelijk of aanverwant doel alsmede het (doen) financieren – ook door middel van het stellen van zekerheden - van andere ondernemingen, met name die waarmee de vennootschap in een groep is verbonden.

2.2. Bijdrage aan gemeentelijke doelstellingen

In de Begroting 2023 staan in het programma Vitale gemeente twee doelstellingen waar de luchthaven een bijdrage aan levert: *Meer mensen werken in Den Helder* en *Meer bedrijven vestigen zich in Den Helder*.

2.3. Structuur van de vennootschap

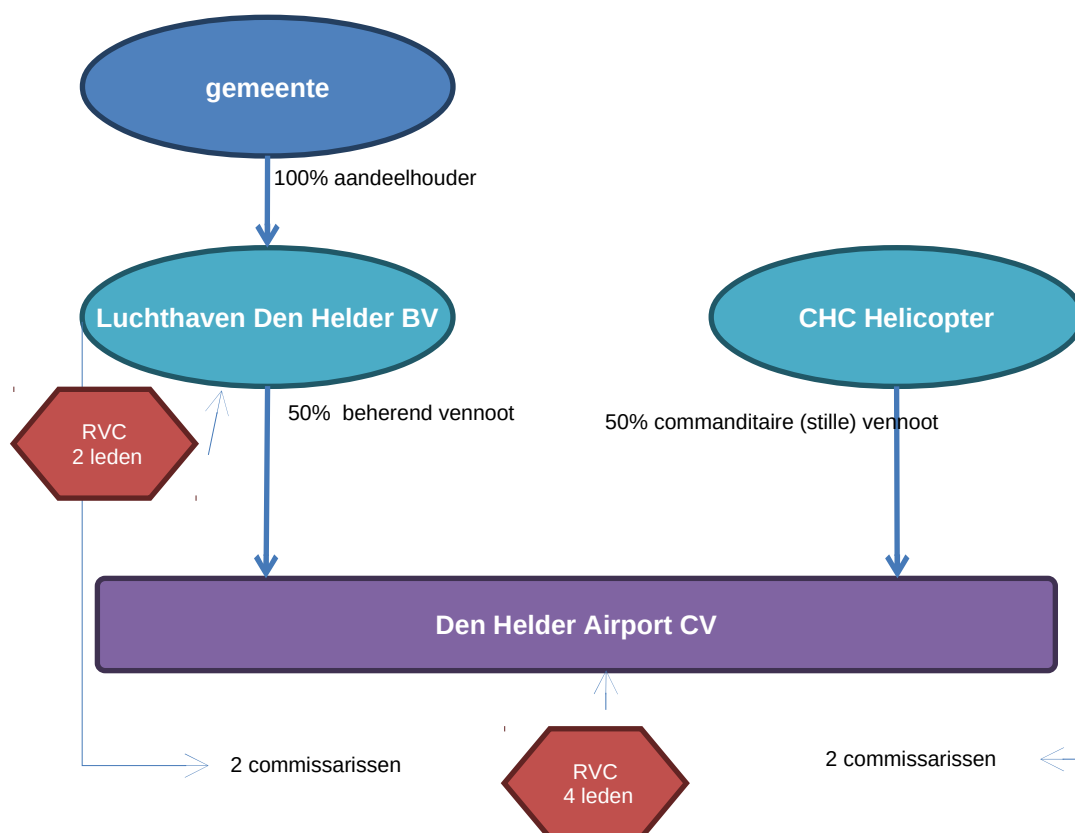
De gemeente is 100% aandeelhouder van LDH BV. Op haar beurt is LDH BV voor 50% eigenaar van Den Helder Airport CV (hierna: DHA CV). De andere 50% van DHA CV is in handen van CHC Helicopter (zie figuur 1).



Den Helder Airport hanteert sinds 2020 bij haar naam de toevoeging 'Netherlands Offshore Aviation Mainport'. Zo benadrukt Den Helder Airport zich als dé offshore luchthaven van Nederland voor alle energiemarkten.

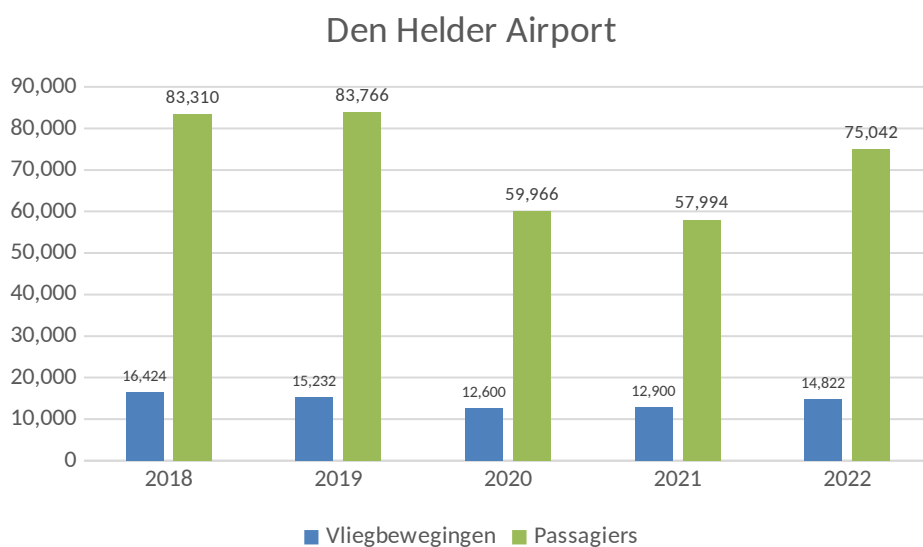
In DHA CV vinden de feitelijke werkzaamheden en de exploitatie plaats. DHA CV bepaalt ook de resultaten van de luchthaven.

LDH BV heeft twee commissarissen. Zij houden enerzijds toezicht op LDH BV. Anderzijds houden ze samen met de twee commissarissen van CHC toezicht op de exploitatie die in DHA CV plaatsvindt. De leden van de RvC zijn de heren J. van der Zouw en H. Faber. De directeur van LDH BV is mw. H.J. van den Hoff.



Figuur 1 Structuur

2.4. Kerncijfers



Figuur 2 Ontwikkeling aantallen vliegbewegingen en passagiers 2018-2022

2.5. Inhoudelijke ontwikkelingen

a. Vliegbewegingen 2022

Het aantal vliegbewegingen in 2022 is 19,4% hoger dan de begroting 2022 en 15,4% hoger t.o.v. 2021.

Het aantal passagiers was in 2022 53,9% hoger t.o.v. begroting 2022 en 29,4% hoger t.o.v. 2021.

b. Activiteiten afgelopen periode

De belangrijkste onderwerpen die de afgelopen periode speelden waren:

Pilot Duurzame luchtvaart

DHA CV werkt samen met de Provincie Noord-Holland, het ministerie van I&W en het Platform duurzaam vliegen aan de pilot Hybride / Elektrisch vliegen. Deze pilot maakt onderdeel uit van het actieplan hybride elektrisch vliegen (AHEV) van de Luchtvaarttafel van het ministerie van I&W. Doel is hybride elektrische vliegtuigen op Den Helder Airport te kunnen ontvangen. Inmiddels is ook het bedrijf Silver Flight bij het project aangesloten. Dit bedrijf uit Amsterdam opereert al met een vloot duurzame toestellen en heeft de ambitie om deze in de toekomst te elektrificeren. Ook Esbjerg Airport is aangehaakt. In de 2^e helft van 2022 zijn er geen activiteiten ontplooid in het kader van de pilot. Hoe verder met de pilot wordt met de provincie besproken.

Offshore energy luchtbrug (air charter)

Vanaf 2016 wordt door DHA gewerkt aan meer variatie van het aanbod, door naast helikopters ook de vestiging en routeontwikkeling van vliegtuigen na te streven. DHA CV is daarin benaderd door Esbjerg Airport. Zij zien, evenals DHA CV, grote potentie in een charterverbinding tussen beide luchthavens voor het vervoer van offshore personeel met vliegtuigen. DHA CV heeft het Nederlandse charterbedrijf Silver Flight hierin betrokken. Naar verwachting wordt in het 2^e kwartaal van 2023 een introductievlucht uitgevoerd. Bij voldoende belangstelling zal in de loop van 2023 een eerste commerciële chartervlucht worden uitgevoerd.

Daarnaast is DHA CV er in geslaagd om EASPAIR voor 3 jaar te laten tekenen voor Hangaar 5. Het bedrijf voert vluchten uit voor Frontex voor de maritieme grensbewaking. Zij stationeert haar 3^e vliegtuig, een Dornier DO328, op DHA, en bij voldoende belangstelling nog een vliegtuig van hetzelfde type voor het uitvoeren van chartervluchten.

Lobby

Het lobbydoel is de herpositionering van Den Helder Airport als dé nationale offshore helikopter luchthaven waarmee alle de offshore helikoptervluchten worden gecentraliseerd in Den Helder. In het najaar 2022 is het position paper¹ geactualiseerd. Kern van de position paper is dat de inrichting van Den Helder Airport, waarvan veel systemen gericht zijn op beveiliging van vracht en passagiers en dus de beveiliging van de kritieke energie-infrastructuur op de Noordzee, niet is vastgelegd in de luchtvaartwetgeving. Deze extra veiligheidssystemen brengen extra kosten met zich mee waardoor de tarieven van DHA hoger zijn dan van de kleine helikopterveldjes die niet over deze systemen beschikken. Daardoor ontstaat een ongelijk speelveld ten opzicht van deze kleine helikopterluchthavens.

De extra veiligheidssystemen zijn juist van groot belang omdat op de Noordzee steeds meer energie-infrastructuur (met name windparken) wordt gebouwd. Die moet goed beveiligd zijn omdat Nederland er van afhankelijk is. Er is een nieuwe EU-richtlijn die landen aanzet om eigen wetgeving te maken die er in voorziet dat dergelijke kritische (energie-)infrastructuur goed wordt beveiligd. Deze richtlijn kan er aan bijdragen dat er een meer gelijk speelveld komt tussen DHA en andere helikopterluchthavens.

Voor de lobby-activiteiten trekt DHA CV o.a. samen op met de gemeente Den Helder. De afgelopen periode is advies geleverd over de te nemen lobby-acties door het lobbybureau dat de regionale samenwerking in Noord-Holland Noord ondersteunt. Concrete actie is gericht op het vinden van aansluiting bij de uitvoeringsagenda van de Luchtvaartnota 2020-2050 van het Rijk.

Beurzen en evenementen

In 2022 is DHA CV vertegenwoordigd geweest op:

- april: WindEurope Bilbao
- mei: Presentatie Deense Ambassade, voorbereiding Esbjerg Declaratie
- juni: NWEA WindDay IJmuiden
- juni: aanwezig bij koninklijk bezoek Deens koningspaar aan Nederland (Esbjerg Declaratie)

¹ Zie <https://denhelderairport.nl/4187-2/>

- november: Offshore Energy in Amsterdam

Uitbreiding met een hangaar

Op termijn blijven er rond de Noordzee naar verwachting 5 á 6 offshore helikopterluchthavens over. De markt zal zich op de belangrijkste luchthavens vestigen om opdrachten in met name de offshore wind te kunnen verzilveren.

Momenteel zijn alle vijf hangaars op Den Helder Airport vol. Van de 4 hangaars, die in eigendom zijn van DHA CV, zijn 3 hangaars voor 10 jaar verhuurd. Uitbreiding van hangaarruimte is noodzakelijk door de verwachte groei als gevolg van de bouw van windparken op de Noordzee en de verwachte toename van vliegtuigen. Een plan is uitgewerkt om op eigen terrein een nieuwe hangaar te bouwen. De vergunningaanvraag wordt ingediend in samenhang met de opbouw op Hangaar 1. Na indienen van de aanvraag zal de vergunning binnen 8 weken worden verleend (bouwproject valt binnen bestaand bouwvlak). De hangaar wordt pas gebouwd als DHA CV een getekend huurcontract heeft voor een huurperiode van minimaal 5 jaar.

Shortstay

De vergunning voor de wijziging van de functie van kantoorgebouw naar shortstay is in juli 2022 verleend. De shortstay betreft invulling met luchthavengerelateerde overnachtingsmogelijkheden. De ontwikkeling past binnen de veiligheidscontour en is direct gerelateerd aan luchthavenactiviteiten. De zogenaamde shortstay is daarom alleen bedoeld voor offshore passagiers en medewerkers van de gevestigde offshore bedrijven en operators. Een ingediend bezwaarschrift tegen de vergunning is begin 2023 niet-ontvankelijk verklaard.

Verduurzaming

De vergroening van de luchthaven gaat verder met het doel de CO₂-uitstoot te verminderen en meer te elektrificeren. Er komen mogelijk laadpalen voor elektrische voertuigen. Bovendien bekijkt DHA CV de mogelijkheden voor het professioneel opladen van elektrische lesvliegtuigjes. Nu gebeurt dat nog met gebruikmaking van door de piloten meegenomen apparatuur die wordt aangesloten op de bestaande elektrische infrastructuur op DHA.

Ook is DHA CV lid van de Nederlandse Vereniging van Luchthavens waar de verduurzamingsopgave voor de gezamenlijke luchthavens hoog op de agenda staat. De bedoeling is dat het delen van kennis en ervaring, het beschikbaar stellen van financiële regelingen voor verduurzaming en centrale inkoop tot een financieel voordeel leidt.

Maritieme luchtvaart innovaties (UAV, UAM)²

Maritieme drones worden erg belangrijk voor de toekomst en DHA CV kan daarin niet achterblijven. In Nederland wordt vooral op voormalig Maritiem Vliegveld Valkenburg met drones geëxperimenteerd. Vanaf Maritiem Vliegveld De Kooy/DHA kan operationeel worden gevlogen. Een corridor om beide vliegvelden met elkaar te verbinden en om vanaf Maritiem Vliegveld De Kooy/DHA offshore te kunnen vliegen wordt gerealiseerd door I&W. Ook moet de luchtvaartwetgeving zich nog verder ontwikkelen om het gelijktijdig gebruik van het luchtruim door bemande en onbemande luchtvaart mogelijk te maken. DHA CV is aangesloten bij diverse platformen waarin deze ontwikkelingen vorm wordt gegeven.

Verkend wordt op welke wijze de activiteiten van METIP op het gebied van de maritieme drones beter verbonden kunnen worden aan DHA CV met het oog op de (fysieke) DronePort die in de Regio Deal maritiem cluster Kop van Noord-Holland wordt beoogd.

c. Aanpassing juridische structuur Den Helder Airport CV

LDH BV (met de gemeente als aandeelhouder) en CHC Helicopters hebben beiden een belang van 50% in Den Helder Airport CV. Doordat LDH BV beheerend vennoot is en CHC Helicopters commanditair vennoot, ligt er bij eerstgenoemde een groter financieel risico bij (eventuele) verliezen.

Tussen LDH BV en CHC Helicopters zijn in maart 2022 afspraken gemaakt om te komen tot een structuurwijziging, zodat niet alleen winsten maar ook eventuele verliezen op een gelijke manier worden verdeeld. Nadien zijn verschillende scenario's uitgewerkt waarbij niet alleen is gekeken naar gelijke verdeling van resultaat en risico's, maar ook naar fiscale gevolgen en gevolgen voor het juridisch en economisch eigendom van het vastgoed.

Momenteel zijn Den Helder Airport CV, LDH BV en CHC Helicopters nog met elkaar in overleg om te komen tot overeenstemming rondom de keuze van een scenario. De intentie is om met terugwerkende kracht naar 1 januari 2023 de nieuwe structuur van toepassing te laten zijn.

² UAV, Unmanned Aerial Vehicle = drones, UAM, Urban Air Mobility = lucht taxi's

2.6. Financiële ontwikkelingen

a. Voorlopig resultaat jaarrekening 2022

De definitieve jaarcijfers van Luchthaven Den Helder BV zijn nog niet beschikbaar. Vaststelling vindt plaats op 21 april 2023. Wel wordt een schatting gegeven over een positief resultaat. Dit zijn de voorlopige jaarcijfers 2022 van Luchthaven Den Helder BV:

Luchthaven Den Helder BV	2019	2020	2021	2022 Voorlopig
Uitgaven				
Bedrijfsvoeringskosten	€ 5.585	€ 4.560	€ 30.163	€ 5.535
Overige	€ 550		€ 625	€ 2.442
Totaal uitgaven	€ 6.135	€ 4.560	€ 30.788	€ 7.977
Opbrengsten				
Resultaat Deelnemingen	€ 297.146	€ -66.176	€ -9.913	€ 212.326
Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	€ 0	€ 10	€ 0	€ 0
Totaal inkomsten	€ 297.146	€ -66.166	€ -9.913	€ 212.326
Resultaat	€ 291.011	€ -70.726	€ -40.701	€ 204.350

b. Financiële ontwikkelingen

Nieuwe overeenkomst medegebruik

De overeenkomst voor het medegebruik van Maritiem Vliegkamp De Kooy (MVKK) liep af per 1 juli 2022. Het gesprek tussen DHA CV en Defensie is gaande over een nieuwe overeenkomst, maar er is nog geen overeenstemming. Er is een risico dat een hogere bijdrage betaald moet worden. Het college volgt dit de komende tijd.

Overgang militaire luchtverkeersleiding naar Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

Per 1 januari 2024 wordt de militaire verkeersleiding overgedragen naar LVNL in het kader van '1 Air Traffic Management' (1ATM). Dan wordt het hele Nederlandse luchtruim beheerd door LVNL. Er vinden gesprekken plaats met I&W over de financiële consequenties van de overgang.

Verhoging landingstarieven

DHA CV heeft, na jaren zonder tariefverhoging of indexering, geen andere keuze gehad dan per 2023 de landingstarieven te verhogen. Zeker de klanten in de windmarkt geven stevige signalen af dat ze nu ook kijken naar goedkopere alternatieven in Groningen, Duitsland en de UK.

Kosten aanpassing juridische structuur Den Helder Airport CV

In paragraaf 2.5c is de stand van zaken geschetst van de aanpassing van de juridische structuur. De kosten die daar mee gepaard gaan zijn nog niet bekend.

Kapitaaluitkering DHA CV aan LDH BV

In 2022 heeft DHA CV een kapitaaluitkering gedaan aan LDH BV. De uitkering maakt onderdeel uit van afspraken in het kader van de aanpassing van de juridische structuur van Den Helder Airport. Binnen LDH BV is de bijdrage ten gunste gebracht van het eigen vermogen. Hiermee vormt het een buffer voor mogelijke toekomstige verliezen.

c. Financiële kengetallen

	Norm	31-12-2019	31-12-2020	31-12-2021	31-12-2022 VOORLOPIG
Netto omzet	Nvt	-	-	-	
Winst/resultaat	Nvt	€ 291.000	€ -70.726	€ -40.701	€ 204.350
Solvabiliteit ³	Tussen 30% en 40%	98%	99,6%	99,6%	99,5%
Liquiditeit ⁴	>=1,0	60	59	50	52

Noot: LDH BV treedt op als beherend vennoot in de commanditaire vennootschap Den Helder Airport CV. Hierdoor wordt in LDH BV uitsluitend het resultaat (winst/verlies) verwerkt vanuit DHA CV. De feitelijke werkzaamheden en de verwerking van de kosten/opbrengsten vindt plaats in de DHA CV.

2.7. Risico's

De risico's hieronder zijn voornamelijk risico's vanuit het perspectief van de aandeelhouder en minder vanuit de bedrijfsvoering van de onderneming zelf.

Risico's	Beheersmaatregelen
Exploitatie De exploitatie van DHA CV is afhankelijk van de ontwikkelingen van de energiemarkt die van invloed zijn op het aantal vliegbewegingen en passagiers. Doordat de ontwikkeling van offshore wind achterloopt op de uitfasering van olie en gas zal stijging van het aantal vliegbewegingen (na de trendbreuk met een daling tot 2022) beperkt zijn.	Verkenning van andere markten waarbij meer vluchten voor de offshore wind, met zowel helikopters als vliegtuigen en drones belangrijke kansen zijn. Den Helder Airport positioneren als dé nationale offshore helikopter luchthaven.
Overeenkomst medegebruik Uit het rekenmodel van Defensie volgt een hogere bijdrage dan DHA CV kan dragen tegen de achtergrond van de structurele afname van de inkomsten uit vluchten en passagiers voor de olie- en gasindustrie. Nieuwe markten zoals de offshore wind zullen dit niet volledig vervangen (zie ook paragraaf 2.6 b). Hierdoor kan de continuïteit van DHA CV onder druk komen te staan.	Overleg met Defensie vindt plaats in Q1 2023 waarbij ook de gemeente aanwezig is vanuit het strategisch belang voor de gemeente. Het rekenmodel wordt verkend en samen wordt gekeken of er mogelijkheden voor aanpassing zijn binnen de juridische kaders van de Wet Markt en Overheid en staatsteunregels. Een volgende stap kan zijn om met andere partijen in gesprek te gaan die een belang hebben bij de doorontwikkeling van DHA CV.
Energietransitie Door de consolidatie in de offshore luchtvaartsector, worden zowel operators als luchthavens getroffen. Er zullen in het eindscenario (2030-2050) nog slechts 5 à 6 Noordzee luchthavens actief zijn. Beleidsmatig (Noordzeeakkoord, Luchtvaartnota 2050, Staat van de sector offshore wind, etc.) wordt de offshore helikopter in Nederland echter onderschat, waardoor de Nederlandse positie gemakkelijk verloren kan gaan.	De position paper op de juiste tafels inbrengen en marktpartijen stimuleren er vervolg aan te geven. Goede aandacht voor en planning van lobbyactiviteiten. DHA CV is lid geworden van AYOP omdat de grootste groep van de (potentiële) stakeholders bij AYOP is aangesloten.

³ De solvabiliteitsratio (eigen vermogen/balanstotaal) geeft een indicatie welk gedeelte van de bezittingen is gefinancierd met eigen vermogen. Er is minder risico naarmate het aandeel eigen vermogen groter wordt.

⁴ Liquiditeit geeft aan in hoeverre een organisatie in staat is aan haar verplichtingen op korte termijn te voldoen.

3. NV Port of Den Helder



Foto: Port of Den Helder

3.1. Doel van de vennootschap

NV Port of Den Helder (hierna: PoDH) heeft volgens de statuten tot doel het (doen) uitoefenen van het havenbedrijf en exploiteren van haven- en industrieterreinen. Onderdeel van het doel van de vennootschap is:

- de ontwikkeling, de aanleg, het beheer, het onderhouden en de exploitatie van havenfaciliteiten en industriegebieden, in de ruimste zin van het woord;
- de bevordering van een effectieve, veilige en efficiënte afhandeling van het scheepvaartverkeer en het zorg dragen voor nautische en maritieme orde en veiligheid in de door de vennootschap beheerde havens, alsmede het optreden als bevoegde havenautoriteit in het havengebied van Den Helder;
- het bevorderen van de economische ontwikkeling, het imago daaronder begrepen, binnen de door de vennootschap beheerde havens en industrieterreinen;
- het bevorderen van een veilige bedrijfsvoering, het stimuleren van een zo laag mogelijke milieubelasting en het betrachten van zorg voor een veilige woonomgeving;
- het opzetten, coördineren en uitvoeren van parkmanagement en het stimuleren en initiëren van samenwerking tussen bedrijven binnen de haven en industrieterreinen;
- het bevorderen en tot stand brengen van civiel medegebruik van de onder het beheer van het ministerie van Defensie staande havens en terreinen in Den Helder;
- het bevorderen van haven gebonden werkgelegenheid in de gemeente Den Helder en omliggende regio.

3.2. Bijdrage aan gemeentelijke doelstellingen

Het nautisch beheer in de haven van Den Helder, de publieke taak, is via mandaat neergelegd bij de PoDH. Het gaat hier om veiligheid van het scheepvaartverkeer en het toezicht op het naleven van (milieu) wet- en regelgeving die gehanteerd wordt in de haven. Ook het onderhoud van kades en terreinen staat in het licht van veiligheid.

Daarnaast staat in de Begroting 2023 in het programma Vitale gemeente de volgende doelstellingen waar PoDH een bijdrage aan levert: *Meer mensen werken in Den Helder* en *Meer bedrijven vestigen zich in Den Helder*. PoDH doet dit door het aantrekken van scheepvaart en bedrijvigheid naar de bedrijventerreinen. PoDH werkt in het kader een gezonde leefomgeving van de stad aan verduurzaming van de haven en de gebruikers.

Ontwikkeling Maritiem Cluster

Voor deze doelstellingen, maar ook de bereikbaarheid en de waterveiligheid, is de Ontwikkeling Maritiem Cluster waarin gemeente Den Helder, provincie Noord-Holland en Koninklijke Marine samenwerken essentieel. Het doel van deze opgave is te komen tot de ontwikkeling van ruimte in de haven. Hierdoor wordt de economische potentie van de haven en PoDH vergroot. Het gaat er om dat zowel de gewenste groei van het civiele bedrijfsleven als dat van de Koninklijke Marine wordt gefaciliteerd, verbetering van de bereikbaarheid van stad en regio, de economische en verduurzamingskansen van de energietransitie worden gepakt in combinatie met de uitdagingen van de klimaatverandering en zeespiegelstijging. PoDH draagt actief bij aan dit proces. De uitkomsten van dit traject zijn vastgelegd in de rapportage 'Ontwikkeling Maritiem Cluster Kop van Noord-Holland, Toekomstbestendige stad en haven'⁵ (april 2022).

Op dit moment werken de verschillende partijen samen aan een inhoudelijke verdieping. Onder leiding van het Hoogheemraadschap en provincie Noord-Holland is in samenwerking met de gemeente Den Helder en de Koninklijke Marine recentelijk een project van start gegaan met het oog op het versterken van de primaire waterkering aan het Nieuwe Diep. Het nautisch beheer in de haven van Den Helder, de publieke taak, is via mandaat neergelegd bij de PoDH. In de Begroting 2022 staan in het programma Vitale gemeente de volgende doelstellingen waar PoDH een bijdrage aan levert: *Meer mensen werken in Den Helder* en *Meer bedrijven vestigen zich in Den Helder*.

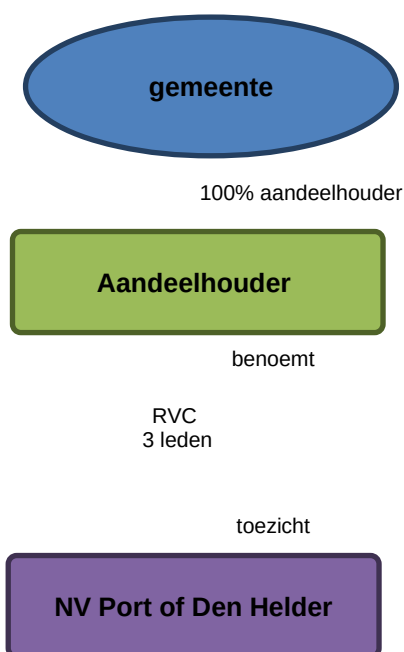
3.3. Structuur van de vennootschap

De gemeente Den Helder is als enige aandeelhouder 100% eigenaar van PoDH. De NV heeft een Raad van Commissarissen (RvC) (zie figuur 3).

De algemeen directeur/CEO van PoDH is mw. drs. J.F. Bolderheij.

PoDH heeft een Raad van Commissarissen. De commissarissen worden benoemd door de aandeelhouder. De leden van de Raad van Commissarissen zijn:

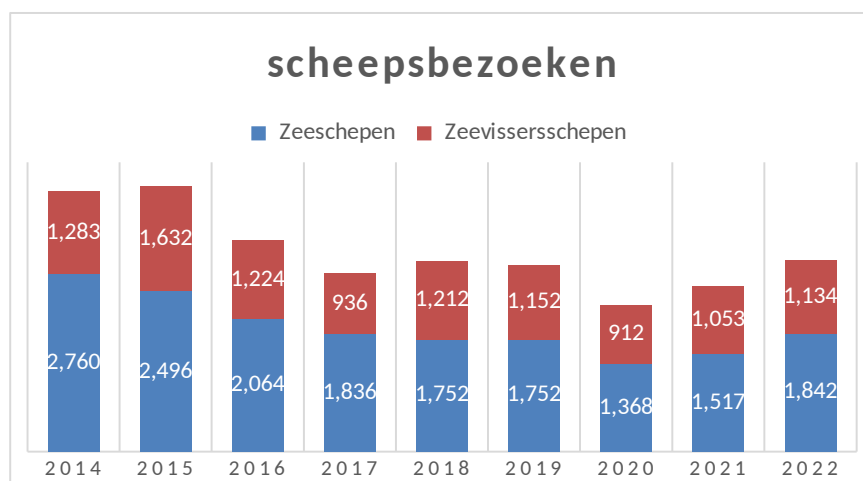
- De heer H. Bolscher, voorzitter van de RvC van PoDH.
- De heer F. Tazelaar, lid van de RvC van PoDH
- Mevrouw M. van de Kerkhof, lid van de RvC van PoDH.



Figuur 3 Structuur

5 <https://www.denhelder.nl/dsresource?objectid=101834d8-280e-41d3-b313-93da8df36f3d&type=pdf&&>

3.4. Scheepsbewegingen



Figuur 4 Ontwikkeling aantallen bezoeken van zeeschepen en zeevissersschepen

PoDH ziet na de coronaperiode een opleving van de activiteiten op de Noordzee voor het onderhoud van de olie- en gasinfrastructuur op zee. Deze trend was al in 2021 te zien en werkte ook in 2022 door. De enorme prijsstijgingen van gas sinds de start van de oorlog in Oekraïne zijn mede verantwoordelijk voor de toename van deze activiteiten op de Noordzee en daarmee meer scheepsbewegingen. De haven ziet bovendien meer scheepsbewegingen gerelateerd aan wind op zee. Ook heeft PoDH een aantal speciale projecten, zoals platforms, kunnen accommoderen.

Ondanks de teloorgang van de visafslag en de visserijsector die onder druk staat, heeft PoDH in 2022 nog een flink aantal vissersschepen in de haven gezien. PoDH heeft getracht de visserij in hun problematiek te ondersteunen met speciale tarieven voor schepen die al uit de vaart waren genomen.

3.5. Inhoudelijke ontwikkelingen

a. Overzicht activiteiten

Energietransitie - Windenergie op de Noordzee

De komende jaren worden nieuwe windparken op de Noordzee gerealiseerd die binnen het servicegebied van de haven en luchthaven van Den Helder liggen. PoDH positioneert zich als haven waarvandaan de operatie en onderhoud van windparken op zee kan worden gefaciliteerd. In dit kader is PoDH de afgelopen periode actief geweest ten aanzien van:

- *Tenders windparken:*

PoDH heeft de afgelopen periode een op de tenders toegespitste promotie- en marketingcampagne gevoerd met het doel (inter-)nationale offshore windoperators te laten kiezen voor de haven van Den Helder. PoDH treedt hierbij samen op met lokaal gevestigde offshore dienstverleners. Ook de Visafslag profileert zich nu in deze sector. De Visafslag heeft door de afname van visserij-activiteiten ruimte beschikbaar die een uitvalsbasis kan bieden voor wind op zee, het Blue Port Centre.

De vergunning voor kavel VI van Hollandse Kust (west) is toegekend aan Ecowende, een samenwerkingsverband van Shell en Eneco. De vergunning voor kavel VII van Hollandse Kust (west) is toegekend aan Oranje Wind Power II, een dochteronderneming van RWE AG. Deze partijen opereren nog niet vanuit de haven van Den Helder. Partijen oriënteren zich nog steeds op de uitvalsbasis voor het toekomstig onderhoud aan de parken.

Programma Verbindingen Aanlanding Windenergie op Zee 2031-2040:

Het Programma VAWOZ 2031-2040 onderzoekt - in nauwe samenspraak met de omgeving - hoe de energie van, nog te bouwen, windparken op zee het beste aan land kan worden gebracht voor de periode 2031-2040. Het programma is gestart in het eerste kwartaal van 2023 en heeft een geschatte looptijd van ruim twee jaar. PoDH is betrokken via deelname in het regionale Ambtelijk Overleg NHN⁶. Locaties in de Kop van Noord-Holland en de regio Den Helder zijn expliciet in beeld voor aanlanding van win op zee. Aanlanding

6 Deelnemers in het regionale ambtelijk overleg zijn: EZK, Tennet, Gasunie, Rijkswaterstaat, provincie NH, gemeenten Den Helder, Hollands Kroon en Schagen, Hoogheemraadschap en Port of Den Helder

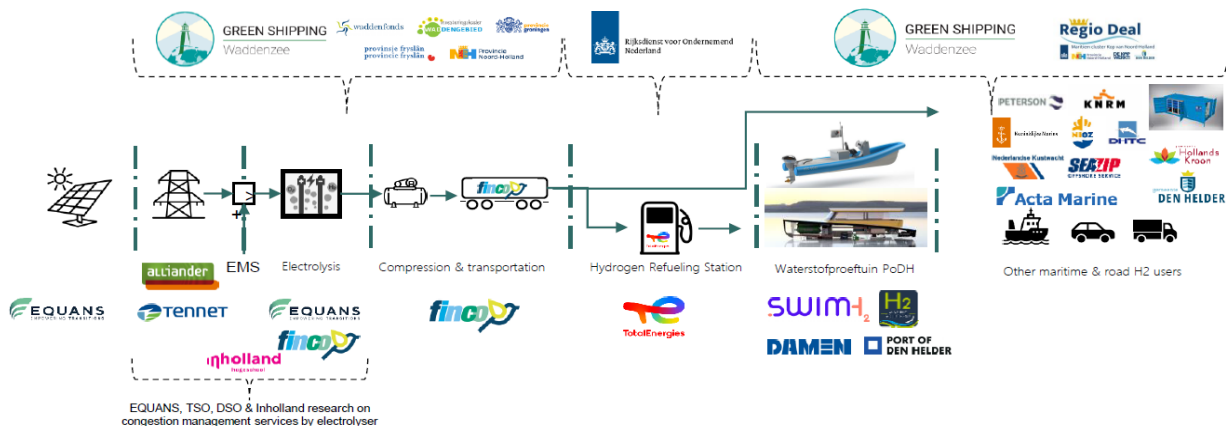
biedt kansen voor de economische ontwikkeling van de regio. Er is nu te weinig capaciteit én congestie in het energienetwerk.

Energietransitie - Waterstofeconomie

De regio Noord-Holland Noord en de haven van Den Helder maken zich klaar om een stevige bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van de waterstofeconomie. De Regio Deal Maritiem cluster Kop van Noord-Holland (hierna: Regio Deal) geeft hier met de programmalijn waterstofeconomie een impuls aan.

PoDH is betrokken bij:

- *Waterstofproeftuin Zephyros:*



Dit project richt zich op de realisatie van een volledig groene waterstofketen waarmee emissievrije mobiliteit in het havengebied kan worden gefaciliteerd. De keten ziet er als volgt uit:

Figuur 5 De groene waterstoffketen

Deze keten is onderdeel van het Programma Green Shipping Waddenzee van het Waddenfonds. Onderdeel van het project is een proeftuin met twee op waterstof voortgedreven vaartuigen: de eerste waterstof-elektrisch aangedreven watertaxi uit Rotterdam en een waterstof-elektrisch aangedreven RIB. De proefvaarten zijn eind 2022 gestart in de haven van Den Helder.

Op 26 januari kwamen meer dan 100 gebruikers van de haven in Den Helder, ondernemers & beleidsmakers, bij elkaar om kennis te maken met de waterstofproeftuin Zephyros. De dag werd georganiseerd door Green Shipping Waddenzee en de Port of Den Helder om de gasten te informeren over de mogelijkheden én de uitdagingen van waterstof in de maritieme omgeving. Het uiteindelijke doel is om met consortium partners een waterstofbrandstofstation voor wegvervoer en maritiem gebruik te vestigen in Den Helder. Daarmee komt waterstof beschikbaar in de haven.

- *Walstroomvoorziening zeehaven*

In het project Waterstof voor walstroom, ook onder de vlag van Green Shipping, werkt PoDH samen met de havens van Groningen en Harlingen aan het realiseren van een mobiel brandstofcel-aggregaat op waterstof. Zo worden aangemeerde schepen voorzien van schone en stille walstroom, ook op die plaatsen in de haven waar nog geen of onvoldoende netwerkcapaciteit beschikbaar is. Het mobiele aggregaat vormt de eerste stap in een langere termijn ontwikkeling. Deze beoogt in de komende jaren de offshore-ligplaatsen te gaan voorzien van meerdere aan het netwerk gekoppelde walstroomkasten. De ambitie is om in 2030 alle binnenliggende offshore-schepen op walstroom te kunnen aansluiten.

Voor de langere termijn is begin 2023 een project gestart dat een smart-grid in de haven beoogt voor duurzame walstroomvoorzieningen. Zo'n smart-grid helpt ook om netcongestieproblemen te omzeilen.

- *H2Gateway*

Dit project beoogt een blauwe waterstofproductiefaciliteit te realiseren op NAM-terrein. PoDH heeft het project geïnitieerd en is nu als stakeholder betrokken bij dit project. Na de succesvol afgeronde initiërende fase⁷ is met een bijdrage uit de Regio Deal gewerkt aan de tweede fase, de businessanalyse. De marktpartijen die de productiefaciliteit willen bouwen en exploiteren, hebben hun teams opgeschaald en

⁷ <https://portofdenhelder.nl/files/documents/Poort%20naar%20een%20CO2-vrije%20waterstofeconomie%20-%20H2%20Gateway.pdf>

onderzoeken niet alleen de technische haalbaarheid maar zoeken nu ook de verbinding met de markt/afnemers.

- *Bunkerfaciliteit Waterstof*

Na de voorverkenning is najaar 2022 gestart met de Business analyse fase. Er is een uitvraag gedaan naar een aantal bureaus voor de uitwerking van de BA-fase.

Overige projecten

- *Kooyhaven*

Kooyhaven heeft te maken met een bestemmingsplan en bewonersconvenant dat niet op alle onderwerpen passend is bij een havenbedrijventerrein. PoDH is al geruime tijd in gesprek met de bewoners en de gemeente Hollands Kroon. Voorstellen tot aanpassing van het convenant zijn voorgelegd aan de bewonerscommissie. De bewoners hebben de voorstellen grotendeels overgenomen, waardoor het vestigingsklimaat verbetert. PoDH onderzoekt hoe aanpassingen juridisch vorm kunnen worden gegeven en op welke wijze dit in gang kan worden gezet.

- *Omvaarroute tijdens renovatie Koopvaardersschutsluis (KVSS)*

Inmiddels is bekend dat tijdens de renovatiewerkzaamheden van de KVSS er geen, of zeer beperkt, sprake zal zijn van stremmingen. De verlenging van de KVSS is uitgesteld voor een periode van 5 tot 8 jaar. Ondertussen is dit onderwerp en daarmee de ontsluiting van Willemsoord in samenhang met de Boerenverdrietsluis opgenomen in het Maritiem Cluster.

- *Onderhoudsprojecten aan publieke kunstwerken en infrastructuur*

In vervolg op de aanbevelingen van het rapport van Panteia 'De haven in de lichtenlijn', hebben de gemeente en PoDH een dienstenoverkomst (SLA) afgesloten voor de onderhoudsopgave en de uitvoering van publieke taken. De overeenkomst heeft een looptijd van 10 jaar, waarna een evaluatie plaatsvindt ten behoeve van een verlenging hiervan.

De stand van zaken van de onderhoudsprojecten aan publieke kunstwerken en infrastructuur waar door de gemeente een bijdrage aan is gegeven, staat in paragraaf 3.5, onderdeel d.

- *Herfinanciering met BNG afgesloten*

De financiering die PoDH bij oprichting heeft afgesloten liep af eind 2022, waarbij een slotaflossing gedaan moest worden. Deze slotaflossing is gefinancierd middels een nieuwe overeenkomst met BNG. De looptijd hiervan is eveneens 10 jaar. De gemeente staat wederom borg voor deze financiering.

- *Nieuw havenmanagementsysteem*

PoDH heeft haar havenmanagementsysteem vervangen. Daarbij is een koppeling gemaakt met het landelijke pakket Portbase, waarin agenten de scheepsbezoeken melden. Dit sluit aan met de gangbare systemen bij de andere havens in Nederland. Het nieuwe systeem is op 9 januari 2023 in gebruik genomen.

- *Regelgeving havenontvangstvoorzieningen*

Met ingang van 1 januari 2023 is regelgeving rondom havenontvangstvoorzieningen, de inzameling van afvalstoffen vanaf schepen, gewijzigd. Afgelopen jaar heeft PoDH belangrijke zaken aangepast, zodat voldaan kan worden aan deze nieuwe regelgeving. In goede samenwerking met de andere Nederlandse zeehavens is een consistente aanpak binnen de havens doorgevoerd.

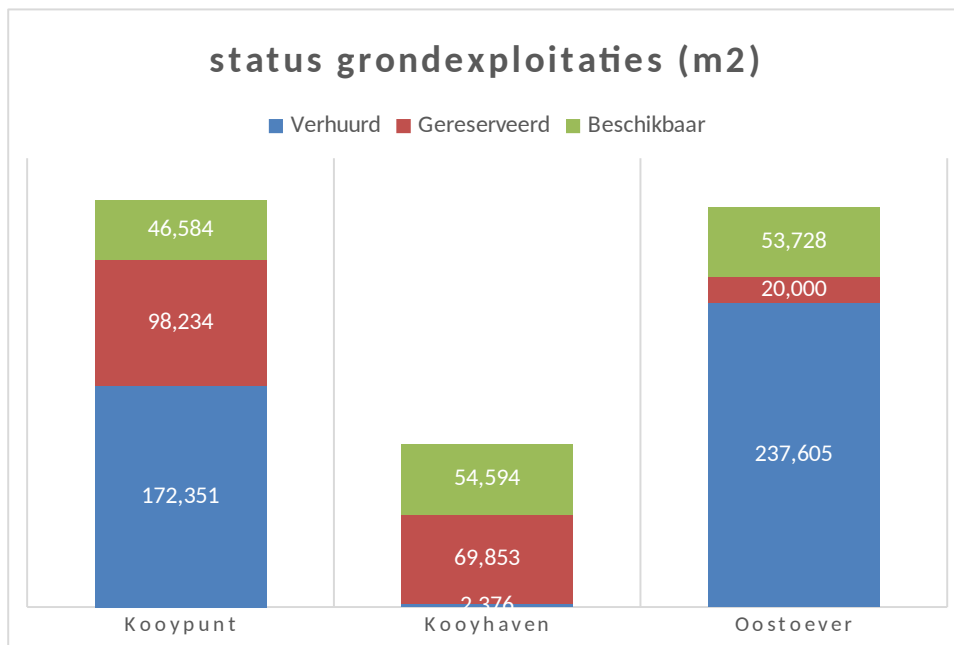
b. Havenverordening

De Havenverordening ligt nu ambtelijk voor ter beoordeling. Daarna zal besluitvorming in de gemeenteraad plaatsvinden.

c. Marketing en acquisitie

Status grondexploitatie

In 2022 heeft PoDH in totaal 1,1 ha grond verkocht op Kooypunt en 0,5 ha verhuurd (naast de lopende huur/erfpachtcontracten). Zie figuur 6.



Figuur 6 Status grondexploitaties in vierkante meters

In bovenstaande figuur zijn de grondposities van PoDH weergegeven op de bedrijventerreinen Kooypunt, Kooyhaven en Oostoever. Het aantal vierkante meters waarover PoDH per 1 januari 2023 spreekt met potentiële investeerders, is weergegeven als “Gereserveerd”(rood). Van het totaal aantal beschikbare vierkante meters 340.000 m2 (34Ha) zijn 180.000 m2 (18 Ha) in reservering/bespreking.

Beurzen en conferenties

In de 2^e helft van 2022 was PoDH op veel beurzen aanwezig. Met een stand was zij aanwezig op de Offshore Energy Beurs in Amsterdam en samen met de andere havens in Noord-Holland op de Windoffshore beurs in Hamburg. Waar mogelijk en zinvol werkt PoDH samen in de marketing met andere havens in Noord-Holland. Onder de noemer North Sea Energy Gateway (NSEG) wordt gewerkt aan een breder profiel voor de regio als offshore uitvalsbasis. Een kwartiermaker onderzoekt ondertussen voor NSEG de haalbaarheid van een meer zelfstandige organisatie zodat er meer continuïteit in de activiteiten komt. PoDH is al jaren nauw betrokken bij NSEG.

d. Duurzaamheid

PoDH werkt met een CO₂-prestatieladder. Het duurzaamheidsbeleid richt zich op de eigen organisatie en op het stimuleren en faciliteren van verduurzamingstappen door de havengebruikers. In de maritieme sector is verduurzaming, in het bijzonder de vermindering van CO₂-uitstoot van schepen, een prominent onderwerp; dus ook in Den Helder. De Nederlandse en Europese ambities spreken uit dat scheepvaart in 2030 in havens CO₂-vrij zullen moeten opereren. Dit vereist de beschikbaarheid van walstroomvoorzieningen. Dit betekent ook dat er voldoende stroomcapaciteit in de haven moet zijn. PoDH verkent samen met het Ontwikkelingsbedrijf NHN en de stroomleveranciers welke mogelijkheden er zijn om de stroomcapaciteit in de haven van Den Helder uit te breiden. De realisatie van waterstofbunkervoorzieningen en het waterstofwalstroomaggregaat zijn andere oplossingen om aan de vereisten in 2030 te kunnen voldoen. Ook zullen er meer duurzame(re) brandstoffen in de haven beschikbaar moeten zijn, zoals bijvoorbeeld LNG, methanol en waterstof. Kades moeten daarvoor gecertificeerd worden opdat aanbieders deze brandstoffen kunnen gaan leveren.

3.6. Financiële ontwikkelingen

a. Voorlopig resultaat jaarrekening 2022

In onderstaande tabel is weergegeven de ontwikkeling van de opbrengsten en de kosten in 2022 ten opzichte van de begroting 2022 en ten opzichte van de realisatie in 2021. De cijfers voor 2022 zijn voorlopig, de vaststelling van de jaarrekening moet nog plaats vinden.

(bedragen x € 1.000)	werkelijk 2022	begroting 2022	werkelijk 2021
Opbrengsten			
Havengelden en services	4.255	3.425	3.528
Huur en erfpacht	2.249	2.050	2.068
Verkoop grond	811	500	77
	7.315	5.975	5.673
Directe kosten			
Havenbeheer/onderhoud	799	935	841
Inkoop services	1.318	1.250	1.225
Kostprijs grond	265	150	49
	2.382	2.335	2.115
Overhead			
Personeel, inclusief inhuur	1.918	2.000	1.913
Kantoor, marketing, plankosten, overig	466	480	341
Afschrijvingen	809	900	643
Rente	352	350	330
	3.545	3.730	3.227
Resultaat	1.388	-90	331

Figuur 7 Voorlopig resultaat 2022

b. Financiële ontwikkelingen

Scheepsbewegingen nemen toe

In het tweede halfjaar 2022 heeft de eerder ingezette toename van het aantal scheepsbewegingen zich doorgezet. Daardoor vallen de opbrengsten hoger uit dan begroot. PoDH heeft over 2022 een positief resultaat gehaald.

Rapport 'De haven in de lichtenlijn'

Het rapport 'De haven in de lichtenlijn', opgesteld door Panteia, is behandeld in de raad van 7 maart 2022. De opvolging van de aanbevelingen is in uitvoering (conform de planning in raadsinformatiebrieven 2022-056557 van 23 november 2022 en 2022-06117 van 16 december 2022).

Een van de aanbevelingen is het sluiten van een Service Level Agreement met PoDH. In de raadsvergadering van 6 december 2022 is deze Service Level Agreement Port of Den Helder vastgesteld (besluitnummer 2022-048490). De concrete invulling van de SLA is dat PoDH een financiële bijdrage verkrijgt voor de nautische taken plus de taken die zij uitvoert voor het onderhoud van de publieke infrastructuur.

Een andere aanbeveling die in uitvoering is, is het opstellen van een Havenvisie. De startnotitie is vastgesteld in de raad van 23 januari 2023 (besluitnummer 2022-059174). Om de integraliteit met de ontwikkeling Maritiem Cluster te borgen, is procesregisseur AT Osborne benaderd om de havenvisie op te stellen. Om een breed gedragen visie te krijgen, wordt een participatieproces ingericht met betrokkenheid van diverse stakeholders. De directie van PoDH werkt haar bedrijfsplan voor de jaren 2023-2026 (met een doorkijk naar 2030) uit en is voornemens deze tijdens de aandeelhoudersvergadering in mei 2023 aan te bieden ter vaststelling.

Bij de opvolging van de aanbevelingen is alle inzet er op gericht dat PoDH voor de langere termijn een gezonde exploitatie heeft en dat incidentele tegenvallers goed opgevangen kunnen worden.

c. Financiële kengetallen

	Norm	31-12-2019	31-12-2020	31-12-2021	31-12-2022 VOORLOPIG
Netto omzet	Nvt	€ 5.499.288	€ 4.613.576	€ 5.672.843	€ 7.314.587
Winst/resultaat	Nvt	€ - 324.673	€ - 438.747	€ 331.209	€ 1.387.013
Solvabiliteit ⁸	Tussen 30% en 40%	40,5%	44,9%	44,6%	46,2%
Liquiditeit ⁹	>=1,0	2,41	2,52	1,7	1,8

d. Stand van zaken van de renovatie van kades en kunstwerken

De gemeente Den Helder heeft afgelopen jaren een aantal incidentele financiële bijdragen geleverd voor geoormerkte renovatieprojecten. Met ingang van 2023 is een structurele afspraak rondom het onderhoud aan publieke werken (kunstwerken en publieke infrastructuur) tussen de gemeente en PoDH geformaliseerd middels de "SLA". In alle overeenkomsten zijn afspraken gemaakt over de besteding en verantwoording van middelen aan geoormerkte renovatieprojecten.

In 2022 heeft PoDH de volgende onderhoudsprojecten, naast het regulier jaarlijks onderhoud, uitgevoerd:

- Oostoeverbrug: conservering van staalconstructies en het vervangen van de beschoeiing onder de landhoofden.
- Kade 33: vervangen van een deel van de kadewand, waardoor gehele kadeterrein aan de Paleiskade weer operationeel is.
- Houten damwanden: herstellen van damwanden bij Onrust.

De projecten zijn uitgevoerd binnen de door de raad gestelde kaders.

In 2023 staan onder andere de volgende renovatieprojecten gepland:

- Oostoeverbrug: betonreparaties en vervangen van de asfaltlaag. Voor dit laatste aspect wordt samengewerkt met de gemeente en rijkswaterstaat, die de asfaltlagen voor en achter de brug gaan vervangen.
- Kade Het Nieuwe Werk: de kadewand aan Het Nieuwe Werk is in dusdanig slechte staat dat een deel van het kadeterrein is afgezet met betonblokken. Het project voor de vervanging van deze kadewand is aanbesteed en zal in maart 2023 gegund worden. De werkzaamheden zullen ongeveer een jaar in beslag nemen.
- Houten damwanden: de damwanden Pluto/Orion zullen vervangen worden.
- Zeedoksluis: om de deuren van de Zeedoksluis te conserveren en herstellen zal een deurenwissel plaatsvinden, waarbij een reserve-set wordt ingezet.
- Voedingskasten Flaneerkade: begin 2023 zijn de voedingskasten (elektra en water) op de Flaneerkade vervangen.

Nu de SLA is afgesloten, wordt een nieuwe opzet verkend om de stand van zaken in deze paragraaf weer te geven afgestemd op de informatie die de raad nodig heeft.

Financiële aandachtspunten

Bij het ontstaan van niet voorziene en (externe) calamiteiten bij de uitvoering van de projecten wordt in overleg met de gemeente gekeken naar een oplossing die in principe binnen de door de raad gestelde kaders past.

⁸ De solvabiliteitsratio (eigen vermogen/balanstotaal) geeft een indicatie welk gedeelte van de bezittingen is gefinancierd met eigen vermogen. Er is minder risico naarmate het aandeel eigen vermogen groter wordt.

⁹ Liquiditeit geeft aan in hoeverre een organisatie in staat is aan haar verplichtingen op korte termijn te voldoen.

3.7. Risico's

Risico's	Beheersmaatregelen
<i>Uitgangspunten van de MJB /Bedrijfsplan</i> Bij de risico's behoren dan tegenvallende verkoopprognoses van gronden en prognoses van de scheepsbewegingen en tegenvallers in de onderhoudsopgave (zowel in werkelijke staat van het actief als in prijsontwikkelingen). Dergelijke tegenvallers hebben vrijwel direct tot gevolg dat een kwetsbare situatie ontstaat en een gezonde exploitatie in het geding komt	PoDH is actief in de markt van aan de haven gerelateerde bedrijvigheid. Vooral de aansluiting op de bouw van de windparken langs de Hollandse kust heeft prioriteit in de acquisitie. Daarnaast wordt ook breder op energietransitie en haven gerelateerde marktsegmenten ingezet. Tevens worden kansen verkend hoe door samenwerking met andere havens de exploitatie kan worden geoptimaliseerd. Ten behoeve van gewenste grondtransacties op Kooyhaven is het traject gestart om te komen tot een bestemmingsplanwijziging om het investeringsklimaat te verbeteren. De gemeente is met PoDH in gesprek over opvolging van de aanbevelingen uit het rapport 'De haven in de lichtenlijn' opgesteld door Panteia in opdracht van de gemeenteraad.
<i>Uitgangspunten van de SLA en HOP</i>	PoDH houdt de onderhoudsopgave door regelmatige inspecties actueel. In 2022 heeft een herijking van het havenonderhoudsplan plaatsgevonden, waarbij een onafhankelijke externe partij een analyse op de uitgangspunten heeft uitgevoerd. Jaarlijks verantwoordt PoDH aan de gemeente (op ambtelijk niveau) inzake uitgevoerde onderhoudswerkzaamheden, inclusief gerelateerde kosten. Tevens worden de plannen voor de komende periode besproken en afgestemd.
<i>Ruimte in de haven</i> Als projecten gericht op ontwikkeling van meer ruimte in de zeehaven stagneren of niet doorgaan en/of het Maritiem Cluster te weinig voortgang kent, wordt de aansluiting op de offshore windmarkt bemoeilijkt en zal nieuwe bedrijvigheid nauwelijks tot stand komen. Daarmee verdwijnt het zicht op een gezond verdienmodel en neemt de betekenis van de haven voor Den Helder en de regio af.	PoDH richt zich op de investeringen die zij met eigen middelen kan realiseren en het aantrekken van bedrijvigheid op Kooyhaven en Kooypunt. Met de provincie Noord-Holland en de Koninklijke Marine zet de gemeente in op de civiel-militaire samenwerking en de ontwikkeling van het Maritiem Cluster vanuit de doelstelling de sociaal-economische positie van de stad te versterken. PoDH is inhoudelijk stevig aangehaakt aan en speelt een belangrijke rol als linking pin met de markt.
<i>Onvoldoende middelen voor ontwikkeling in de haven</i> Externe ontwikkelingen, o.a. in relatie tot verduurzaming, vragen om ontwikkelingen in de haven ten aanzien van walstroomvoorzieningen en schonere brandstoffen. Deze faciliteiten zijn kapitaalintensief.	PoDH werkt samen met externe partijen om tot een passende oplossing te komen voor deze vraagstukken.

4. Ontwikkelings- en Exploitatiemaatschappij Willemsoord BV



Foto: F.C. Breukink

4.1. Doel van de vennootschap

De doelstelling van Willemsoord BV is “het (her)ontwikkelen van gronden, gebouwen en/of andere registergoederen te Den Helder, waaronder de Oude Rijkswerf Willemsoord”.

De kernactiviteiten van Willemsoord BV bestaan uit:

- het in stand houden, beheren en exploiteren van cultuur historisch erfgoed;
- het ondersteunen van huurders op Willemsoord in het aantrekken van bezoekers door middel van marketingactiviteiten en evenementen.

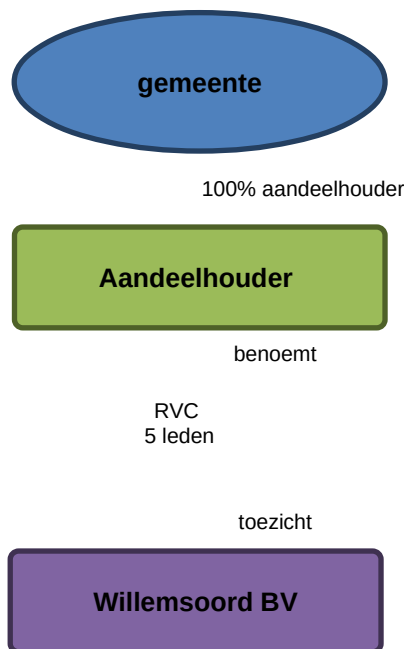
4.2. Bijdrage aan gemeentelijke doelstellingen

In de Begroting 2023 staat in het programma Vitale gemeente de volgende doelstelling waar Willemsoord BV een bijdrage aan levert: *Het stadshart (inclusief Willemsoord) van Den Helder trekt meer bewoners en bezoekers dan vóór de recente stadsvernieuwing.*

4.3. Structuur van de vennootschap

Willemsoord BV is een vennootschap en de gemeente is de enige aandeelhouder. Willemsoord BV heeft een Raad van Commissarissen (zie figuur 8). Mw. P.A.M. Hoog is directeur-bestuurder.

Per 1 januari 2021 is dhr. C. Schaapman de voorzitter van de RvC. Per 1 april 2021 is de heer R.A. Breed toegetreden als lid van de RvC. Op 1 januari 2022 is mevrouw E. Groentjes toegetreden ter vervanging van de heer F.T.S. van der Laan. Per 1 januari 2023 is de RvC uitgebreid met 2 nieuwe leden, mevrouw W. van der Meij de heer S. Bashara.



Figuur 8 Structuur

4.4. Inhoudelijke ontwikkelingen

a. Samenwerking met de Stichting Erfgoed Den Helder

In het afgelopen halfjaar zijn met betrekking tot de nieuwe erfgoedorganisatie de volgende stappen gemaakt:

- Intensiveren samenwerking tussen de Stichting Erfgoed en Willemsoord BV inzake de aanvraag van de SIM subsidies, planmatig onderhoud, financiële administratie en professionalisering van de organisatie;
- Organiseren van evenementen die bijdragen aan de zichtbaarheid van het erfgoed, zoals Bunkerdag, 4 mei viering en de fietstocht in het kader van het rampjaar tijdens de maand van de geschiedenis.
- Er is gestart met het maken van een strategisch beleidsplan in samenwerking met de verschillende stakeholders.

b. Onderhoud

Conform de subsidieaanvraag voor 2022 en het Meerjarenonderhoudsplan (MJOP) zijn de werkzaamheden m.b.t. planmatig onderhoud uitgevoerd. Het MJOP heeft betrekking op de gebouwen, dokken en infrastructuur op Willemsoord. Tevens is in samenwerking met gemeente en Zeestad gestart met de verbetering van de entree. De uitbreiding van de Medemblikkerloods is zo goed al afgerond en de feestelijke ingebruikneming heeft in het bijzijn van de verschillende subsidienten waaronder de gedeputeerde van de provincie Noord-Holland plaats gevonden.

In 2022 is ook de uitvoering voorbereid van de aanpassing van de kade ter hoogte van de Medemblikkerloods en gebouw 66 ten behoeve van de Museumhaven. Deze aanpassing is noodzakelijk vanwege de realisatie van de alternatieve vaarroute door het Boerenverdriet. De noodzakelijke planologische procedure is nog niet afgerond waardoor het project vertraging oploopt. Naar verwachting kan de uitvoering van het project in de tweede helft van 2023 starten. De verwachting is echter dat alle werkzaamheden binnen het budget van € 1.500.000 zullen blijven.

c. Gevolgen Coronacrisis en oorlog in Oekraïne

Vanwege de effecten van Corona maatregelen hebben ook in 2022 diverse evenementen geen doorgang kunnen vinden, waaronder Koningsdag, en het Historisch Weekend. Met het opheffen van de maatregelen konden de Jutterhavendagen en de kermis wel plaats vinden. De evenementen vragen veel van de organisatie op het gebied van voorbereiding en het borgen van de veiligheid.

Als gevolg van de Corona maatregelen heeft een aantal ondernemers een achterstand opgelopen in de betaling van de huur. Met deze ondernemers zijn gesprekken gevoerd om te kijken hoe met deze achterstand om te gaan en passende betalingsafspraken te maken. Omdat in 2022 geen COVID-maatregelen na januari door de overheid meer werden opgelegd, heeft Willemsoord BV voor het jaar 2022 geen huurcompensatie verleend.

Door de gestegen prijzen en algehele onzekerheid staan de omzetten onder druk. De stijgende energieprijzen wekken de urgente vraag op bij huurders voor de verduurzaming van de monumentale panden.

4.5. Financiële ontwikkelingen

a. Jaarrekening 2022

Willemsoord BV is nog bezig met het opmaken van de jaarrekening 2022. De gemeente heeft als aandeelhouder gevraagd om in de jaarrekening specifieke informatie te geven over de uitvoering van het onderhoud, zowel aan gebouwen als aan de openbare ruimte, en over de omgang met de effecten van de Corona maatregelen op de huurinkomsten. Bij de vaststelling van de jaarrekening over het jaar 2021 is de verwachting uitgesproken dat het jaar 2022 met een positief resultaat afgesloten kan worden.

b. Financiële kengetallen

	Norm	31-12-2018	31-12-2019	31-12-2020	31-12-2021
Netto omzet	Nvt	€ 1.649.019	€ 1.682.234	€ 1.743.759	€ 1.610.933.
Winst/resultaat	Nvt	€ 2.973	€ 53.311	€ 225.614	- € 264.299
Solvabiliteit	Tussen 30% en 40%	26%	23%	23%	22%.
Liquiditeit	>=1,0	0,05	0,04	0,1	0,1

Noot: De jaarcijfers over 2022 zijn nog niet bekend. De liquiditeitspositie zal aanmerkelijk verbeteren als de kortlopende schulden worden omgezet naar een langlopende lening. Dat gebeurt in 2023.

4.6. Risico's

De risico's hieronder zijn voornamelijk risico's vanuit het perspectief van de aandeelhouder en minder vanuit de bedrijfsvoering van de onderneming zelf.

Risico's	Beheersmaatregelen
Het onderhoud van bruggen, dokken, kades en kranen is gelet op de ouderdom en ondanks degelijk onderzoek niet geheel te voorspellen. Calamiteiten (zoals het inzakken van een kademuur) hebben majeure financiële consequenties. Er bestaat het risico voor de aandeelhouder dat er bij calamiteiten een beroep op financiële ondersteuning van de gemeente wordt gedaan.	De onderhoudsopgave is in beeld gebracht. Er wordt jaarlijks geld toegevoegd aan de onderhoudsreserve op te kunnen bouwen. De gemeente en Willemsoord BV onderzoeken de mogelijkheid voor de overdracht van het beheer en onderhoud van de bruggen aan de Port of Den Helder. Voor het beheer en onderhoud van het riool bundelen Willemsoord BV en gemeente hun krachten.
De effecten van de Covid-19 crisis op de inkomsten van Willemsoord BV hebben geleid tot een betalingsachterstand van ruim € 200.000. Er bestaat een risico dat een deel van die achterstand niet wordt ingelopen.	Met de betrokken huurders worden oplossingen gezocht voor het inlopen van de betalingsachterstand. Daarnaast is in de begroting ruimte gereserveerd voor het afdekken van dit risico.
De huidige leningen zijn kortlopend en worden gefinancierd tegen een variabele rente. Bij stijgende rente lopen de financieringslasten op.	In 2023 wordt door de gemeente een vast rentende geldlening verstrekt aan Willemsoord BV die voorgaande financiering vervangt.

5.

6. Zeestad CV/BV



Bron: Bertil van Beek

6.1. Doel van de vennootschap

In 2007 is Zeestad CV/BV als zelfstandige organisatie opgericht. Als doel is geformuleerd om Den Helder te profileren als aantrekkelijke stad en levendige vestigings- en verblijfsplaats waarvoor zij de ontwikkeling van locaties met een bovenlokale potentie nodig heeft. De Stedelijke Vernieuwing heeft als algemene doelstellingen:

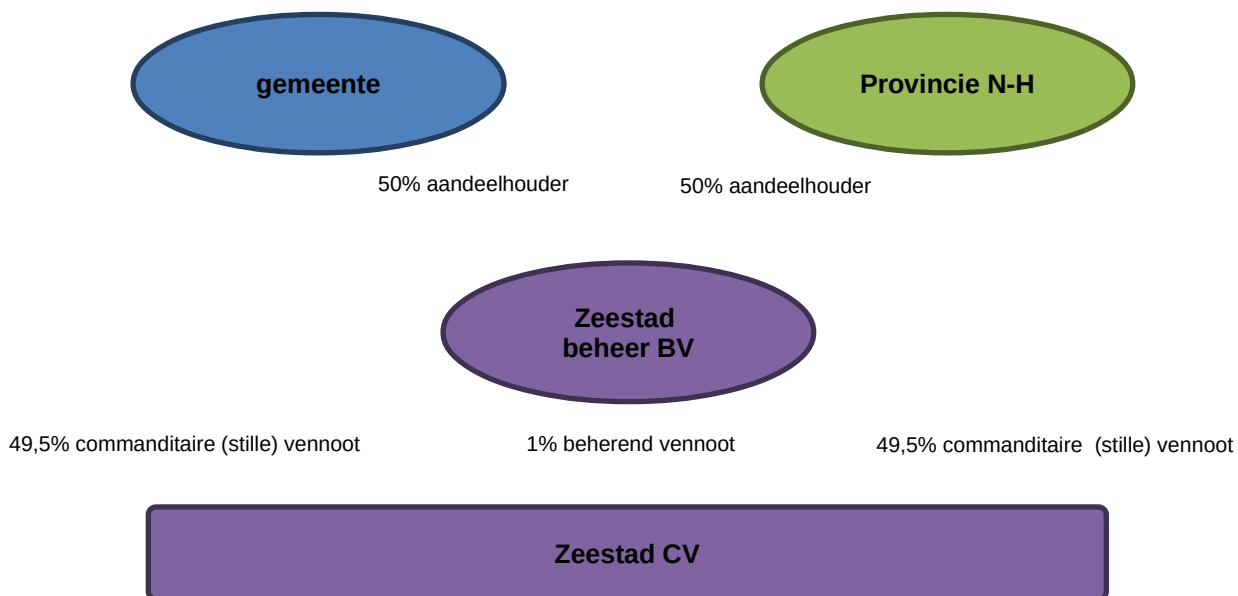
- het versterken van de centrumfunctie van Den Helder;
- het versterken van de winkel- en horecastructuur;
- het creëren van regionaal concurrerende stedelijke woonmilieus en
- een positieve bijdrage leveren aan de versterking van het hele economische vestigingsklimaat van de stad.

6.2. Bijdrage aan gemeentelijke doelstellingen

In de Begroting 2022 staat in het programma Vitale gemeente de volgende doelstelling waar Zeestad een bijdrage aan levert: *Het stadshart (inclusief Willemsoord) van Den Helder trekt meer bewoners en bezoekers dan vóór de recente stadsvernieuwing.*

6.3. Structuur van de vennootschap

De gemeente Den Helder en provincie Noord-Holland zijn de aandeelhouders van Zeestad BV en Zeestad CV (zie onderstaande figuur). De directeur-bestuurder van Zeestad CV en Zeestad BV is mw. M. Weel. Er is geen Raad van Commissarissen.



Figuur 9 Structuur

6.4. Inhoudelijke ontwikkelingen

Zone Stadspark van Station tot Dijk

In dit gebied werken gemeente, Helder Vastgoed/Woningstichting en Zeestad gezamenlijk aan de zogenaamde stadspark-as: van station tot dijk. Met de uitvoering van deze as wordt de relatie van de stad met de zee gelegd en ontstaat een aantrekkelijk woonmilieu aan het park. In aansluiting op het uitwerkingsplan Stadshart is de intentie tussen gemeente Den Helder, Helder Vastgoed BV en Hoogheemraadschap Holland Noorderkwartier uitgesproken om Zeestad nader te laten onderzoeken of de combinatie van woningbouw en dijkversterking haalbaar is aan het dijkgebied tussen de Weststraat en de Theodorus Rijkersstraat. Het leidt niet alleen tot de ontwikkeling van ongeveer 1000 woningen, maar maakt van Den Helder letterlijk de stad aan zee. Medio 2022 zijn de uitgangspunten vastgesteld en deze zullen worden gevat in een nog op te stellen Samenwerkingsovereenkomst (SOK) voor het gehele project en in een realisatie-overeenkomst voor de eerste fase. Naar verwachting worden deze documenten in het najaar van 2023 aan de gemeenteraad voorgelegd. Gelijktijdig buigen ook de besturen van het Hoogheemraadschap en Helder Vastgoed BV zich over de plannen.

Als beëindiging van de as station - dijk en om de verbinding van de stad met de zee te benadrukken heeft Zeestad in samenwerking met de gemeente, Helder Vastgoed en het Hoogheemraadschap (HHNK) een prijsvraag uitgeschreven voor het maken van een bijzonder icoon op de dijk. Het ontwerp bureau MVRDV heeft deze prijsvraag gewonnen met een spectaculair ontwerp: de Seasaw. Het icoon is gepositioneerd boven op de Helderse zeewering, nabij het voormalige 't Huys Tydtverdrijf en zal deel uit gaan maken van het project Dijkkwartier. De Seasaw is technisch realiseerbaar. Onderzocht wordt nog hoe dit icoon financieel mogelijk te maken is.

In de tweede helft van 2022 is de omgevingsvergunning voor de ontwikkeling van de laatste fase van Halter Bellevue verleend. Een belangrijk deel van het terrein is bouwrijp gemaakt.

Het noordelijke deel van de Koningstraat verandert naar woongebied.

Helder Vastgoed is begin 2022 gestart met de bouw rondom het Koningsplein (10 grondgebonden woningen) en het bouwcluster grenzend aan de Prins Hendriklaan en de Koningstraat met zicht op het driehoekig grasveld (7 appartementen en 4 grondgebonden woningen). Zeestad heeft afgelopen jaar delen van de bouwclusters aan de Koningdwarsstraat en grenzend aan het terrein van vm. sanitairwinkel Biegstraten gesloopt. In 2023 zullen aan de Koningdwarsstraat nog sloop- en bouwrijp activiteiten uitgevoerd worden. Het door Zeestad opgestelde ontwerp van de herinrichting van de straten in dit gebied (Koningstraat en Koningdwarsstraat) wordt verder gebracht naar klimaatbestendig uitvoeringsontwerp en medio 2023 zal een eerste fase in uitvoering moeten gaan.

De locatie Prinsenplein is organisatorisch toegevoegd aan het Transformatieproject Koningstraat/ Spoorstraat. De woningen aan de Spuistraat zijn afgelopen half jaar opgeleverd en daarna is door Zeestad de openbare ruimte van de Spuistraat opnieuw ingericht. Tussen vm. Herenmodezaak Nijpels en de Vomar in de Koningstraat zal Helder Vastgoed 12 woningen gaan realiseren. Geplande start is hiervoor laatste kwartaal van 2023. Na gereedkomen van de bouw van deze woningen wordt het voormalige parkeerterrein van de Prinsenstraat heringericht tot openbaar parkeerterrein.

Winkelhart

Het ontwerp voor het voormalig V&D pand is door Woningstichting vastgesteld en de omgevingsvergunning is verleend. In het afgelopen half jaar is het gebouw nagenoeg helemaal gestript. Op de 1e en 2e etage worden appartementen gerealiseerd. De plint is bestemd voor detailhandel. In de kelder komt de Kunsthal in combinatie met de Kunsttuin.

Vanwege de huidige leegstand van het aansluitende overdekte winkelcentrum "Kroonpassage" heeft Zeestad met de eigenaar van de Kroonpassage de mogelijkheden verkend. Het is de bedoeling dat de eigenaar van de Kroonpassage het gedeelte dat grenst aan de Spoorstraat tegenover Halte Bellevue, ontwikkelt voor een supermarkt en winkelruimte. Zeestad zal het overige deel van het winkelcentrum dan slopen. Op die plek wordt dan nieuwe openbare ruimte gemaakt, waaronder een parkeerplaats voor bezoekers en bewoners van het centrum. Het plein wordt een aantrekkelijke nieuwe ruimte in het stadshart. Met de eigenaar van de Kroonpassage is een ontwikkelingsovereenkomst gesloten om te komen tot aankoop van een deel van de Kroonpassage door Zeestad.

De herinrichting van de Keizerstraat is voorbereid. Vanwege de wateroverlast die deze laag gelegen straat bij hevige regenval ondervindt, moet het rioolstelsel eerst aangepast worden. Daarvoor zal in 2023 door de gemeente een verbinding worden gemaakt naar de Westgracht via de Beatrixstraat. De verwachting is dat de herinrichting van de Keizerstraat begin 2024 start.

Willemsoord Zuid

Over de nieuwbouw van het horecaplein De Kleine Werf wordt overleg gevoerd met belanghebbenden in voorbereiding op de planologische procedure. In 2022 is een second opinion op de ladderonderbouw uitgevoerd en op basis daarvan wordt het concept uitwerkingsplan geactualiseerd in 2023 zodat het college de raadscommissie hierover kan consulteren.

De realisatie van het stadhuis op Willemsoord is in volle gang. Met de komst van het nieuwe stadhuis wordt ook de aangrenzende openbare ruimte heringericht. Zeestad heeft hiervoor het ontwerp gemaakt, waarbij invulling wordt gegeven aan parkeerplaatsen, laadpalen, aspecten die het gebied een groener karakter geven, verlichting, etc. Zeestad heeft ook de realisatie van een loods voor parkeren van fietsen en brommers voorbereid. De omgevingsvergunning hiervoor is aangevraagd.

Door het toevoegen van diverse nieuwe functies op Willemsoord is het van belang het terrein op een goede manier te ontsluiten. In de 2e helft van 2022 is de renovatie van de Boerenverdrietbrug voorbereid. De brug is eind 2022 van zijn plek gehesen en naar een externe werf vervoerd. Voor Sail 2023 zal de brug zodanig gereed zijn, dat deze gebruikt kan worden als extra ontsluiting van Willemsoord. Na Sail zullen de afrondende werkzaamheden uitgevoerd worden de brug om deze weer volledig bedienbaar te maken.

In het Uitwerkingsplan Stadshart 2008 is al opgenomen dat er een nieuwe fiets-/voetgangersbrug in de zuidhoek gerealiseerd wordt. Deze brug verbindt de Beatrixstraat (nabij de bibliotheek) en Willemsoord (nabij restaurant Stoom). Het bestaande talud aan de Flaneerkade gaat hiervoor op de schop, zodat de voetgangers en fietsers op comfortabele manier Willemsoord kunnen bereiken en vice versa. In overleg met belanghebbenden zoals de Museumhaven, het Reddingmuseum, en Willemsoord bv is het ontwerp uitgewerkt. Uitvoering start in de tweede helft van 2023.

Entreegebied Willemsoord

Het Entreegebied is voor veel bezoekers het startpunt van hun ontmoeting met Willemsoord. In de huidige situatie is het echter niet de entree die men zich bij een cultuurhistorisch zo waardevolle werf zou wensen. De openbare ruimte is sleets, functiearm en wordt gedomineerd door geparkeerde auto's. Rond het entreegebied ontbreekt het aan (levendige) functies.

De intentie is om het entreegebied van Willemsoord zodanig te transformeren dat het gebied daadwerkelijk een eerste indruk geeft van de sfeer en kwaliteiten van Willemsoord. Hierbij wordt met name gedacht aan het maritieme karakter, de cultuurhistorische elementen, maar ook de culturele aspecten, zoals de musea en enige

horecafuncties. Als mogelijkheden worden ook educatie en innovatie genoemd. Verder dienen de verblijfskwaliteiten en -functies te worden vergroot en verbeterd.

Eind 2022 is onder aansturing van Zeestad en in samenwerking met Willemsoord bv het maken van een stedenbouwkundig programma van eisen voor het Entreegebied opgestart. De verwachting is dat dit programma van eisen medio 2023 wordt afgerond, een en ander ook afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek naar de functionaliteit van de twee dokken.

Molenplein

Eerste helft 2023 zal er een start gemaakt worden door Helder Vastgoed met de bouw van de woningen op fase 2. Zeestad voert nog de laatste zaken uit voor het bouwrijp maken, waarna deze bouwrijp opgeleverd kan worden aan Helder Vastgoed. In 2023 zal het ontwerp voor het woonrijp maken van fase 2 opgesteld worden, waarna bij oplevering (medio 2024) ook deze werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden

Den Helder Stad aan Zee

In samenwerking met Helder Vastgoed, Zeestad, en Citymarketing is gewerkt aan de positionering van het stadshart en Willemsoord, met als doel focus aan te brengen op de kwaliteiten die de kansrijke doelgroepen voor dit gebied belangrijk vinden en ook de paraplu te bieden voor de stedelijke vernieuwing alhier. Deze positionering en communicatiestrategie is afgerond. De verschillende communicatiemiddelen worden uitgerold om de positionering te 'laden'. Zoals bijvoorbeeld zichtbaar op de 80 meter bouwwand langs vm. V&D en ook in advertenties en via social media.

6.5. Financiële ontwikkelingen

a. Jaarrekening 2022

Zeestad is nog bezig met het opmaken van de jaarrekening 2022. Het verwachte exploitatiesaldo per 31 december 2022 is positief.

b. Financiële ontwikkeling saldo en vooruitblik naar 2023

Ontwikkeling exploitatiesaldo in 2022

	Begroot t/m 2022	Gerealiseerd t/m 2022	Verwacht 2023*
Kosten	€ 115.353.718	€ 107.773.746	€ 7.579.972
Opbrengsten	€ 115.783.209	€ 108.291.499	€ 7.491.710
Saldo per 01-01-2021	€ 429.491	€ 517.753	€ 88.262-

* Conform huidige afspraak tussen aandeelhouders provincie NH en gemeente stopt de exploitatie eind 2023 terwijl het aandeelhouderschap van de provincie pas per 31 december 2024 beëindigd zou worden. College en gedeputeerde staten overleggen over de aanpassing van deze afspraak.

De kosten zijn lager dan verwacht. Dat is onder andere te wijten aan uitstel van de verwerving van vastgoed op het Bernhardplein en Kroonpassage, een latere start van de investering in het stadspark en vertraging in de realisatie van de nieuwe brug tussen Flaneerkade en Willemsoord. Ook aan de opbrengstenkant is er sprake van een verschil tussen begroting en realisatie. Dit wordt met name veroorzaakt door een latere overmaking door de gemeente van middelen voor de uit te voeren projecten. Ook moet de gronduitgifte ten behoeve van Halter Bellevue nog financieel afgewikkeld worden.

Het verwachte negatieve exploitatiesaldo in de periode 2023 wordt veroorzaakt doordat kosten en opbrengsten in de tijd niet gelijk lopen. Over de totale periode zal het saldo naar verwachting positief zijn.

c. Financiële kengetallen

Zeestad BV

	Norm	31-12-2019	31-12-2020	31-12-2021	31-12-2022
Netto omzet	Nvt	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Winst/resultaat	Nvt	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Solvabiliteit	Tussen 30% en 40%	Nvt	Nvt	Nvt	Nvt
Liquiditeit	>=1,0	Nvt	Nvt	Nvt	Nvt

Noot: Zeestad BV heeft tot doel de activiteiten van Zeestad CV te beheren. Binnen de BV vinden geen feitelijke werkzaamheden plaats en wordt uitsluitend het aandelenkapitaal en de rekening-courant verhouding met de CV beheerd waardoor bovenstaande kengetallen niet van toepassing zijn.

Zeestad CV

	Norm	31-12-2019	31-12-2020	31-12-2021	31-12-2022
Netto omzet	Nvt	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Winst/resultaat	Nvt	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Solvabiliteit	Tussen 30% en 40%	Nvt	Nvt	Nvt	Nvt
Liquiditeit ¹⁰	>=1,0	Nvt	Nvt	Nvt	Nvt

Noot: Zeestad CV wordt volledig gefinancierd vanuit bijdragen van gemeente en provincie. Deze worden gestort in een fonds voor stedelijke vernieuwing. Vanuit dit fonds worden de diverse projecten gefinancierd. Omdat geen sprake is van zelfstandig eigen vermogen c.q. leningen etc. en projecten binnen de beschikbare budgetten worden uitgevoerd zijn bovenstaande kengetallen niet van toepassing.

6.6. Risico's

Risico	Oorzaak	Gevolg	Kans	Gevolg (tijd)	Gevolg (€)	Beheersmaatregel
Doelstelling van een compact en levendig winkelhart wordt niet gerealiseerd	Zwakke detailhandelsstructuur, leegstand (overcapaciteit)	Ontwikkeling halter model vertraagt	++	+/-	+	Onderzoek en voorbereiding

Het winkelhart van Den Helder bestrijkt een groot oppervlakte. Mede onder invloed van de crisis en veranderend winkelgedrag is er momenteel behoorlijk wat leegstand in de Helderse binnenstad. Dit zorgt ervoor dat de detailhandelsstructuur verzwakt is en dat de behoefte aan een compact winkelhart onverminderd groot is. Met verschillende projecten wordt beoogd het kernwinkelgebied compacter te maken. Dit voorbeeld laat zien dat mogelijkheid en bereidheid van winkeliers om ook in het winkelhart te investeren, het tempo bepaalt waarin het haltermodel succesvol ontwikkeld kan worden. Projecten als het gevelrenovatiefonds en herinrichting van openbare ruimte kunnen hier een verdere bijdrage aan leveren.

Risico	Oorzaak	Gevolg	Kans	Gevolg	Gevolg	Beheersmaatregel
--------	---------	--------	------	--------	--------	------------------

¹⁰ Liquiditeit geeft aan in hoeverre een organisatie in staat is aan haar verplichtingen op korte termijn te voldoen.

				(tijd)	(€)	
(te) veel projecten in uitvoering in het Stadshart	Veel verschillende projecten tegelijk in uitvoering in het stadshart die invloed hebben op de openbare ruimte	Hinder voor bewoners en ondernemers, bereikbaarheid binnenstad	+	+/-	+/-	Goede planning Afstemming met partners Communicatie met omwonden en ondernemers

Momenteel vinden er volop (ver)bouwactiviteiten plaats in het stadshart. Bouwactiviteiten betekenen dat er verbetering in aantocht is, maar ook dat tijdelijk straten zijn opgebroken en dat er bouwplaatsen in de binnenstad zijn afgeschermd. Deze kunnen het woongenot tijdelijk aantasten en ondernemers, bewoners en bezoekers van de binnenstad hinderen. De bereikbaarheid van de binnenstad is immers tijdelijk niet zoals gewend. Dit is inherent aan ontwikkelingen in een binnenstad, maar het vraagt voldoende aandacht om hinder tot een minimum te beperken.

Veel hinder kan voorkomen worden door de planningen van de diverse activiteiten zorgvuldig op te stellen en af te stemmen tussen de diverse partijen die in de binnenstad aan het werk zijn. Ook een goede communicatie over de werkzaamheden, de duur en eventuele alternatieve routes zal de overlast beperken. Hierin werkt Zeestad samen met partners Woningstichting Den Helder, en met de gemeente. Goed zichtbaar resultaat in deze samenwerking is de uniforme uitstraling van de bouwhekken onder de vlag van Samen Bouwen aan Den Helder. Ook wordt rekening gehouden met drukke perioden voor winkeliers (Kerst, Pasen, marktdagen). Hiertoe vindt regulier overleg plaats met de HOB en Helderse Markt. De afstemming van de bouwactiviteiten en bijkomend verkeershinder blijft echter een belangrijk aandachtspunt waar ook de komende periode op ingezet moet worden en waar regie op nodig is.

Risico	Oorzaak	Gevolg	Kans	Gevolg (tijd)	Gevolg (€)	Beheersmaatregel
Verwervingen	Voor te verwerven panden wordt te hoge prijs gevraagd	Overschrijding budget verwerving of vertraging door onteigening	+	-	+/-	Professionele verwerper inzetten

Van niet alle projecten van Zeestad zijn de panden in bezit van Zeestad. Deze moeten verworven worden. Soms zijn daar al afspraken over gemaakt, bijvoorbeeld als de gemeente Den Helder eigenaar van de panden is. Soms zijn de panden van derden en moeten nog afspraken over verwerving gemaakt worden. Dat is specialistisch werk en de portefeuille te verwerven panden is omvangrijk. Door een professionele verwerper in te zetten, kan het risico van vertraging en overschrijding van het budget beperkt worden. Zij hebben ervaring met verwervingen en hebben goed oog voor de belangen van zowel de pandeigenaar als de opdrachtgever.

Risico	Oorzaak	Gevolg	Kans	Gevolg (tijd)	Gevolg (€)	Beheersmaatregel
Afnemende investeringsbereidheid investeerders, opbrengsten blijven achter	Door crisis stagnerende woningmarkt, toenemende onrendabele toppen	Exploitatie Zeestad Stedelijke vernieuwing stagneert Afhankelijkheid van een paar investeerders	++	++	+	Actualiseren plannen, Andere investeerders zoeken (onconventioneel), Zeestad profileren

Ook Den Helder kon zich niet aan de crisis onttrekken en krabbelt er maar langzaam uit. De stedelijke vernieuwingsopgave in Den Helder gaat niet uit van grootschalige toevoeging van woningen, bedrijfsruimte of winkelmeters, alleen van de invulling en versterking van bepaalde plekken. Maar de markt blijft zwak en de afzet van nieuwbouwprojecten verloopt trager. Hierdoor staat ook de planning van Zeestad onder druk. Ten opzichte van de oorspronkelijke planning zijn een aantal projecten met vertraging opgeleverd en zullen een

aantal projecten later in uitvoering genomen worden. Ontwikkende partijen nemen projecten pas in uitvoering als de afzet grotendeels zeker is.

Risico	Oorzaak	Gevolg	Kans	Gevolg (tijd)	Gevolg (€)	Beheersmaatregel
Financiële haalbaarheid projecten onder druk	Onrendabele toppen op de projecten	Financiële maatoplossingen nodig Tegenvallers zijn niet op te vangen met hogere opbrengsten	+	-	+/-	Goede inzet plan-economie

Veel projecten kennen onrendabele toppen. Waar voorheen het toevoegen van programma, het verhogen van de opbrengstpotentie (door bijvoorbeeld toepassing van andere typologieën en/of ander segment) of de marktontwikkeling (bijvoorbeeld door een lager risicoprofiel of (bouw)kostenverlagende innovaties) de tegenvallers konden opvangen, zijn deze mogelijkheden tegenwoordig beperkt. Dit vraagt van de planeconomen een realistische en zorgvuldige opzet van de exploitatie, om niet voor verrassingen te komen te staan. Met het jaarlijks herzien van de exploitatie wordt dit gewaarborgd. Zo worden onder andere de parameters, welke van grote invloed zijn op het resultaat van de exploitatie, periodiek geanalyseerd. Op deze manier is er een reëlere aansluiting met de markt en wordt het mogelijke verschil tussen gehanteerde parameters en feitelijke parameters kleiner.