

# Rapportage Verbonden partijen

April 2024

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



gemeente  
**DEN HELDER**

## Inhoud

1.	Inleiding .....	4
2.	Luchthaven Den Helder BV .....	5
2.1.	Doel van de vennootschap .....	5
2.2.	Bijdrage aan gemeentelijke doelstellingen .....	5
2.3.	Structuur van de vennootschap .....	5
2.4.	Kerncijfers .....	6
2.5.	Inhoudelijke ontwikkelingen .....	7
a.	<i>Vliegbewegingen 2023</i> .....	7
b.	<i>Activiteiten afgelopen periode</i> .....	7
c.	<i>Aanpassing juridische structuur Den Helder Airport CV</i> .....	8
2.6.	Financiële ontwikkelingen .....	8
a.	<i>Jaarrekening 2023</i> .....	8
b.	<i>Financiële ontwikkelingen</i> .....	9
c.	<i>Financiële kengetallen</i> .....	9
2.7.	Risico's .....	10
3.	NV Port of Den Helder .....	11
3.1.	Doel van de vennootschap .....	11
3.2.	Bijdrage aan gemeentelijke doelstellingen .....	11
3.3.	Structuur van de vennootschap .....	12
3.4.	Koers voor de toekomst .....	13
3.5.	Havenautoriteit .....	13
a.	<i>Scheepsbewegingen</i> .....	13
b.	<i>Havenverordening</i> .....	14
3.6.	Commerciële ontwikkelingen .....	14
a.	<i>Gronduitgifte</i> .....	14
b.	<i>Wind op Zee</i> .....	14
c.	<i>AYOP</i> .....	15
3.7.	Onderhoud op orde .....	15
3.8.	Ruimte en infrastructuur beschikbaar .....	15
3.9.	Duurzaamheid .....	16
3.10.	Samenwerking .....	16
3.11.	Professionele organisatie .....	16
3.12.	Financieel gezonde positie .....	16
a.	<i>Jaarrekening 2023</i> .....	16
b.	<i>Financiële ontwikkelingen</i> .....	16
c.	<i>Financiële kengetallen</i> .....	17
3.13.	Risico's .....	17
4.	Ontwikkelings- en Exploitatiemaatschappij Willemsoord BV .....	19
4.1.	Doel van de vennootschap .....	19

4.2.	Bijdrage aan gemeentelijke doelstellingen .....	19
4.3.	Structuur van de vennootschap.....	19
4.4.	Inhoudelijke ontwikkelingen.....	20
a.	<i>Samenwerking met de Stichting Erfgoed Den Helder</i> .....	20
b.	<i>Onderhoud</i> .....	20
c.	<i>Gevolgen Coronacrisis en oorlog in Oekraïne</i> .....	21
4.5.	Financiële ontwikkelingen.....	21
a.	<i>Jaarrekening 2023</i> .....	21
b.	<i>Financiële kengetallen</i> .....	22
4.6.	Risico's .....	22
5.	Zeestad CV/BV .....	23
5.1.	Doel van de vennootschap .....	23
5.2.	Bijdrage aan gemeentelijke doelstellingen .....	23
5.3.	Structuur van de vennootschap.....	23
5.4.	Inhoudelijke ontwikkelingen.....	24
5.5.	Financiële ontwikkelingen.....	27
a.	<i>Financiële ontwikkeling saldo t/m 31 december 2023</i> .....	27
b.	<i>Financiële kengetallen</i> .....	27
5.6.	Risico's .....	28

# 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 16 april 2024.

## 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

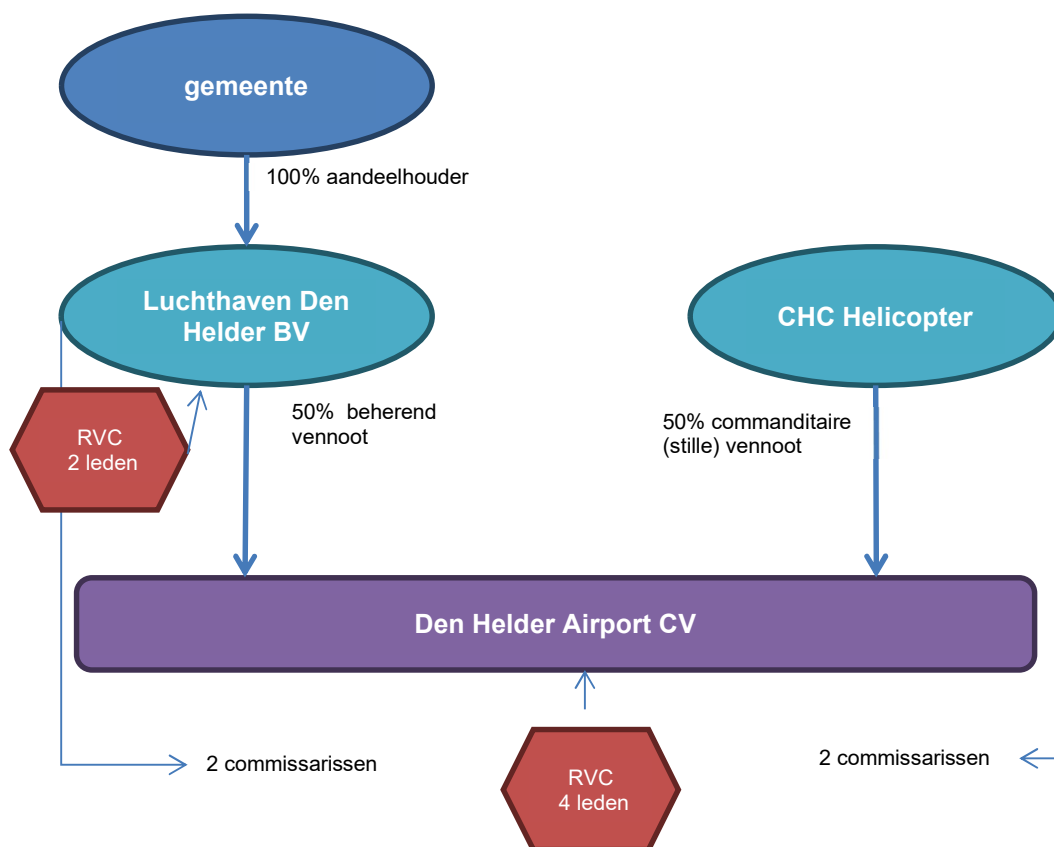
De gemeente is 100% aandeelhouder van LDH BV. Op haar beurt is LDH BV voor 50% eigenaar van Den Helder Airport CV (hierna: DHA CV). De andere 50% van DHA CV is in handen van CHC Helicopter (zie figuur 1).



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.

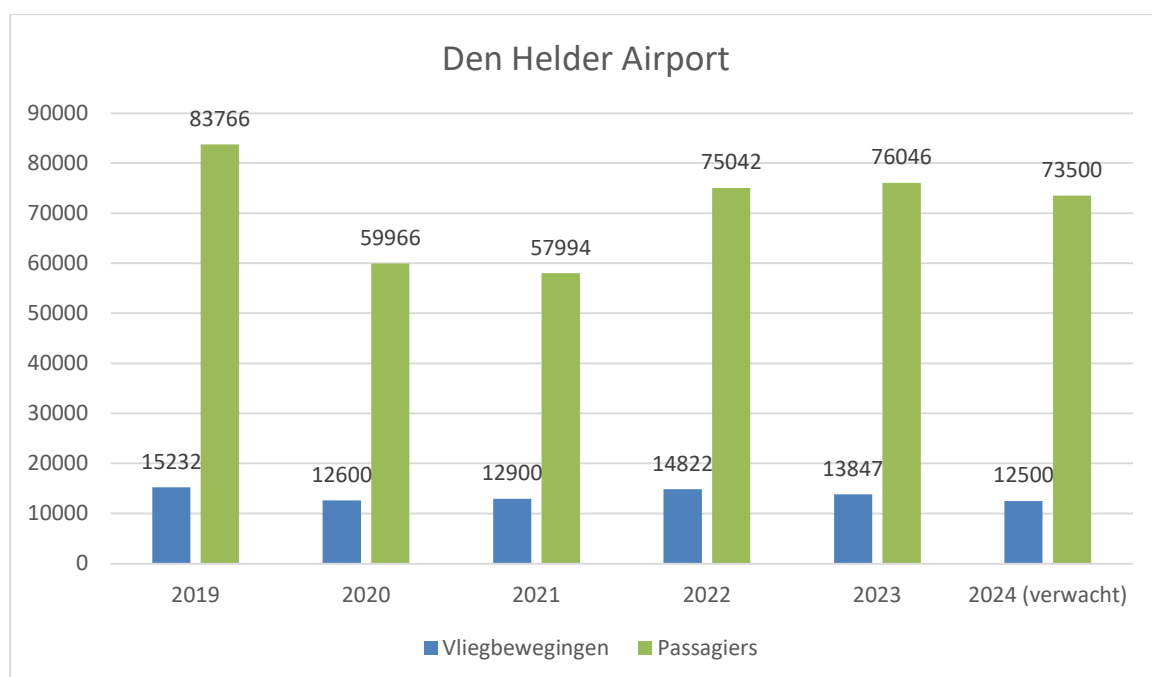
In DHA CV vinden de feitelijke werkzaamheden en de exploitatie plaats. DHA CV bepaalt ook de resultaten van de luchthaven.

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 2018-2024

## 2.5. Inhoudelijke ontwikkelingen

### a. *Vliegbewegingen 2023*

Het aantal commerciële vliegbewegingen in 2023 is 7,4% lager dan de begroting 2023 en 4,9% lager t.o.v. 2022. Het aantal passagiers was in 2023 2,4% hoger t.o.v. begroting 2023 en 1,3% hoger t.o.v. 2022.

### b. *Activiteiten afgelopen periode*

De belangrijkste onderwerpen die de afgelopen periode speelden waren:

#### 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 Aerocs hierin betrokken.

#### Lobby

Den Helder Airport heeft in het najaar van 2023 het position paper geactualiseerd. Kern van dit levende document is de sterke veiligheidsinrichting van Den Helder Airport. De extra veiligheidssystemen zijn van groot belang omdat op de Noordzee steeds meer energie-infrastructuur (met name windparken) wordt gebouwd. 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, maar op dit moment voorziet de Nederlandse wet daar nog niet in en dat zorgt voor een ongelijk speelveld.

#### Uitbreiding met een hangaar en shortstay

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 hangaar ruimte is noodzakelijk door de verwachte groei als gevolg van de bouw van windparken op de Noordzee en de verwachte toename van vliegtuigen. Er lag een uitgewerkt plan om op eigen terrein een nieuwe hangaar te bouwen. De vergunningaanvraag hiervoor was ook al ingediend, echter doordat de verbouwing van het kantoorpand op de hoek van de luchthaven tot shortstay onverwacht op de lange baan is geschoven kon het deel van het parkeerterrein achter het kantoorpand (dat nodig is om de nieuw te bouwen hangaar te kunnen bereiken) niet worden geruild met DHA.

#### Europese samenwerking

Op 14 april dit jaar heeft de Interreg North Sea 'monitoring committee' het DIOL project (Design Innovative Offshore Logistics) van 13 partners uit 4 landen geselecteerd goedgekeurd. Dit project betrof het verzoek van de Europese Commissie aan Denemarken, Duitsland, Nederland en België (de ondertekenaars van de Esbjerg Declaration) om innovatieve logistiek met behulp van de Interreg regeling te gaan ontwikkelen. DHA is de enige Nederlandse deelnemer. De commitment van DHA CV aan het DIOL project is de realisatie van infrastructuur voor advanced offshore aerial mobility, met een waarde van € 800.000,- en de mogelijkheid voor een EU subsidie van € 480.000,-. Er is redelijke vrijheid om dit naar eigen inzichten te integreren. Helaas kan deze subsidie vooralsnog niet worden aangewend voor uitbreiding met een hangaar, maar zal worden ingezet voor verduurzaming van DHA en de ontwikkeling van Airmobility. De looptijd van het project is 4 jaar en het is de verwachting dat er een verlenging komt en dat er mogelijkheden zijn om het budget binnen de looptijd nog te vergroten.

#### Netwerk Power-UP

De luchthavens van nationaal belang (Eindhoven, Maastricht, Groningen en Rotterdam) hebben zich verenigd in het Power-UP netwerk voor het realiseren van elektrisch vliegen en het ontwikkelen van een regionaal netwerk. Dit netwerk wordt ook ondersteund door Schiphol Group en NLR. Den Helder is sinds februari dit jaar ook aangesloten bij dit netwerk en daarmee de vijfde luchthaven van nationaal belang. Een belangrijke samenwerking voor het experimenteren, testen en realiseren van elektrisch vliegen in Nederland.

### 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 lesvliegtuigen. Om dit in groter verband te kunnen ontwikkelen en samen te werken is DHA ook toegetreden tot de Brusselse alliantie van zero emissie luchtvaart (AZE) om mee te praten en te schrijven aan een plan voor de ontwikkeling van duurzame Europese luchtvaart.

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 leiden. De verduurzamingsinspanningen zijn cruciaal om als luchthaven ook in de toekomst relevant te blijven.

### Maritieme luchtvaart innovaties (UAV, UAM)<sup>1</sup>

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, inclusief een Amerikaans platform, 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 op DHA 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 behorend 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.

## **2.6. Financiële ontwikkelingen**

### *a. Jaarrekening 2023*

De definitieve jaarcijfers over 2022 van Luchthaven Den Helder BV zijn vastgesteld op 17 april 2023 met een positief resultaat van €106.232. Het resultaat dat is weergegeven in de laatste kolom is het verwachte resultaat voor 2023. N.B. De jaarrekening 2023 is nog niet vastgesteld.

<b>Luchthaven Den Helder BV</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
<i>Uitgaven</i>					
Bedrijfsvoering kosten	€ 5.585	€ 4.560	€ 30.163	€ 5.535	€ 9.853
Overige	€ 550		€ 625	€ 2.442	

<sup>1</sup> UAV, Unmanned Aerial Vehicle = drones, UAM, Urban Air Mobility = lucht taxi's



Totaal uitgaven	€ 6.135	€ 4.560	€ 30.788	€ 7.977	€ 9.853
<b>Opbrengsten</b>					
Resultaat Deelnemingen	€ 297.146	€ -66.176	€ -9.913	€ 114.209	€ 90.590
Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	€ 0	€ 10	€ 0	€ 0	€ 20.770
Totaal inkomsten	€ 297.146	€ -66.166	€ -9.913	€ 114.209	€ 111.360
<b>Resultaat</b>	€ 291.011	€ -70.726	€ -40.701	€ 106.232	€ 101.507

### 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.

In het verlengde van deze afspraken werkt Den Helder Airport CV samen met gemeente Den Helder, provincie Noord Holland en Defensie aan een plan voor een toekomstbestendige invulling van de luchthaven en civiel-militaire activiteiten. Dit kan invloed hebben op het bedrag voor het medegebruik.

#### Overgang militaire luchtverkeersleiding naar Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

Per 1 juli 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. De luchtverkeersleiding wordt losgekoppeld van de medegebruiksovereenkomst. Er moet rekening worden gehouden met een kostenstijging voor de operators.

#### 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 daarmee gepaard gaan zijn nog niet bekend.

### c. Financiële kengetallen

	Norm	31-12-2019	31-12-2020	31-12-2021	31-12-2022	31-12-2023
Netto omzet	Nvt	-	-	-		
Winst/resultaat	Nvt	€ 291.000	€ -70.726	€ -40.701	€ 106.232	€ 101.507
<u>Solvabiliteit</u> <sup>2</sup>	Tussen 30% en 40%	98%	99,60%	99,60%	99,50%	99,41%
<u>Liquiditeit</u> <sup>3</sup>	>=1,0	60	59	50	302	478

Noot: LDH BV treedt op als beherend venoot 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Liquiditeit geeft aan in hoeverre een organisatie in staat is aan haar verplichtingen op korte termijn te voldoen.

## 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.

<b>Risico's</b>	<b>Beheersmaatregelen</b>
<p><i>Exploitatie</i> 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. Daarnaast moet de luchthaven investeren in verduurzaming om tegemoet te kunnen komen aan de toenemende eisen in de offshore wind tenders.</p>	<p>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.</p> <p>Aansluiting bij landelijke en Europese netwerken voor de ontwikkeling van infrastructuur en aantrekken van subsidies.</p>
<p><i>Overeenkomst medegebruik</i> 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.</p>	<p>Overleg met Defensie/RVB vindt plaats waarbij ook de gemeente en Provincie betrokken zijn vanuit het strategisch belang voor de gemeente. Tevens wordt met andere partijen gesproken over de doorontwikkeling van DHA CV.</p>
<p><i>Energietransitie</i> 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.</p>	<p>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 van AYOP omdat de grootste groep van de (potentiële) stakeholders bij AYOP is aangesloten.</p>

### 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 dat kader aan 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'<sup>4</sup> (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.

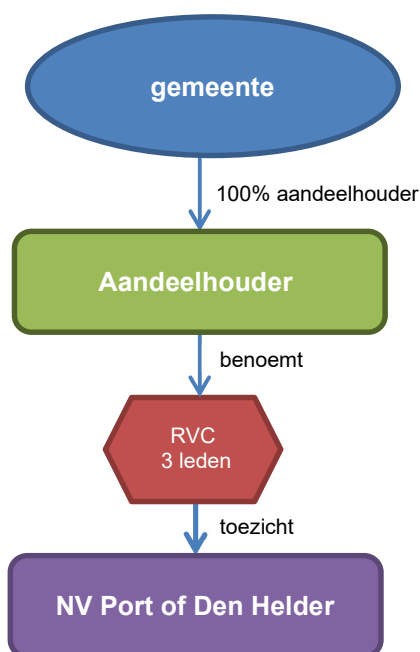
### **3.3. Structuur van de vennootschap**

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 in de verslagperiode mw. J.F. Bolderheij. Eind 2023 is aangekondigd door de RvC dat directeur mevrouw Bolderheij per 1 april 2024 afscheid neemt van PoDH. Met ingang van die datum is de plv directeur dhr. K. Turnhout benoemd tot (waarnemend) algemeen directeur en bestuurder van PoDH, voor de duur van een jaar, waarmee de continuïteit van bestuur is gewaarborgd. Gedurende dit jaar gaat de RvC op zoek naar een nieuwe directeur-bestuurder.

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. N.B. mevrouw Van de Kerkhof neemt op 15 mei 2024 afscheid als lid van de RvC. Het college verwacht dat per die datum ook haar opvolger kan worden benoemd.



*Figuur 3 Structuur*

<sup>4</sup> <https://www.denhelder.nl/dsresource?objectid=101834d8-280e-41d3-b313-93da8df36f3d&type=pdf&&>

### 3.4. Koers voor de toekomst

In 2023 heeft PoDH haar bedrijfsplan 2023-2026, met een doorkijk naar 2030, opgesteld. Dit bedrijfsplan sluit aan bij de Havenvisie 2040 van de gemeente Den Helder en op de voorgenomen (haven)ontwikkelingen zoals vastgesteld in het Bestuursakkoord Maritiem Cluster.

In het bedrijfsplan van PoDH worden de volgende prestatiegebieden benoemd. Per prestatiegebied zijn voor de komende jaren de plandoelen van de organisatie beschreven.

Havenautoriteit	Commercieel	Onderhoud op orde
Ruimte en infrastructuur beschikbaar	Duurzaamheid	Samenwerking
Professionele organisatie	Financieel gezonde positie	Externe dynamiek

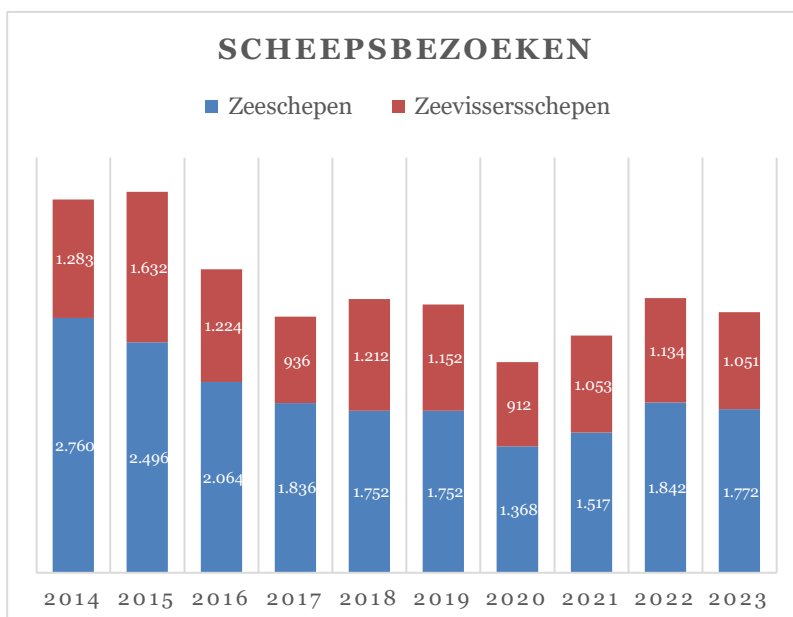
Figuur 4 prestatiegebieden PoDH

### 3.5. Havenautoriteit

#### a. Scheepsbewegingen

Het aantal scheepsbezoeken is licht afgenomen ten opzichte van voorgaand jaar, waar in 2022 juist een behoorlijke opleving zichtbaar was. De scheepsbezoeken hangen samen met de activiteiten op de Noordzee en zijn deels afhankelijk van geopolitieke ontwikkelingen, die invloed hebben op gasprijzen. De verwachtingen in de markt zijn dat het aantal scheepsbewegingen ten behoeve van de olie&gas markt zich in het komend jaar op het huidige niveau zal stabiliseren en op termijn zal afnemen. Daarnaast verwachten we een verdere toename van activiteiten die verband houden met Wind op Zee. De betekenis van deze ontwikkelingen voor het aantal scheepsbezoeken aan onze haven zal de komende jaren duidelijker worden.

De bezoeken vanuit de visserij nemen verder af.



In 2023 is in de haven de eerste fase van een ontmantelingsproject van offshore platforms uitgevoerd, waarvoor delen van de platforms naar Den Helder werden getransporteerd en daar werden overgeslagen op een ponton voor verder transport naar een Noorse sloopwerf. Dit heeft niet alleen bijzondere plaatjes opgeleverd, maar heeft de haven ook op de kaart gezet voor toekomstige ontmantelingsprojecten. In 2024 wordt dit project voortgezet.

Figuur 5 Ontwikkeling aantallen bezoeken van zeeschepen en zeevissersschepen

### *b. Havenverordening*

De huidige Havenverordening is gedateerd, op dit moment werkt de PoDH samen met de gemeente Den Helder aan een nieuwe verordening. Daarna zal besluitvorming in de gemeenteraad plaatsvinden.

## **3.6. Commerciële ontwikkelingen**

### *a. Gronduitgifte*

In 2023 hebben een viertal gronduitgiftes op Kooypunt plaatsgevonden, waarbij in totaal 1,3Ha grond is verkocht.

Daarnaast heeft PoDH een aantal overeenkomsten afgesloten ten behoeve van een grondreserveringen en optie tot uitgifte voor:

- De ontwikkeling van een biogas installatie op Kooypunt (6,8Ha). De plannen van Nature Energy Netherlands B.V. zijn veelbelovend en bieden een mooie ontwikkeling rondom de energietransitie in Den Helder. Niet alleen financieel is deze overeenkomst zeer belangrijk voor PoDH, de realisatie van deze installatie is ook een betekenisvolle bouwsteen voor de energiehub van de toekomst.
- De realisatie van batterijopslag door Anesco B.V. op Kooypunt (1,1Ha). Ook dit is een bouwsteen voor de energiehub en is bedoeld om de congestieproblemen op het elektriciteitsnet te verminderen.
- Bedrijfsuitbreiding op Kooypunt (0,2Ha) door Vos Metaal B.V .
- Ontwikkeling van elektrolyse voor de productie van groene waterstof op Oostoever (2,4Ha) door Statkraft B.V initieel kleinschalig binnen het Zephyros-project, met de intentie om op termijn op te schalen naar grootschalige waterstofproductie met levering aan de backbone.

Helaas is een andere grote partij afgehaakt voor een grondreservering op Kooyhaven. Na een lang voorbereidingstraject heeft deze partij (vooralsnog) besloten de ontwikkeling niet door te zetten.

### *b. Wind op Zee*

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.

PoDH is de afgelopen periode op de tenders toegespitste promotie- en marketingcampagne door blijven voeren 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.

De vergunning voor kavel VI van Hollandse Kust (west) is toegekend aan Ecowende, een samenwerkingsverband van Shell en Eneco, met IJmuiden als uitvalsbasis. De vergunning voor kavel VII van Hollandse Kust (west) is toegekend aan Oranje Wind Power II, een dochteronderneming van RWE AG. Deze partij moet nog een definitieve keuze maken voor de uitvalsbasis voor het toekomstig onderhoud van het windpark.

Ingenieursbureau RoyalHaskKoning heeft in opdracht van het Rijk een studie verricht naar de ruimtevraag bij de Europese havens rond de Noordzee in relatie tot Wind-op-Zee. De rapportage laat zien dat er een gebrek is aan ruimte in havens om de ambities op de Noordzee waar te maken. De urgentie van de ruimteontwikkeling binnen het Maritiem Cluster wordt hiermee nogmaals bevestigd.

#### *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. PoDH is actief betrokken via deelname in het regionale Ambtelijk Overleg NHN<sup>5</sup>. Locaties in de Kop van Noord-Holland en de regio Den Helder zijn expliciet in beeld voor aanlanding van wind op zee. Aanlanding biedt kansen voor de economische ontwikkeling van de regio. Er is nu te weinig capaciteit én congestie in het energienetwerk.

---

<sup>5</sup> 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

### c. AYOP

De gemeente en PoDH hebben voor de positionering en marketing aansluiting gezocht met AYOP (platform voor en van de havens in Amsterdam en IJmuiden). De inzet is een sterkere gezamenlijke propositie van de Noord-Hollandse havens. De invulling hiervan moet in 2024 geformaliseerd en geregeld worden, inclusief de financiële bijdragen. PoDH zal zorgdragen voor positionering van Den Helder binnen dit bedrijsvennetwerk.

### 3.7. Onderhoud op orde

In 2023 heeft regulier onderhoud plaatsgevonden in lijn met het vastgestelde havenonderhoudsplan. Belangrijk voor toekomstig onderhoud is de havenovereenkomst (SLA) die eind 2022 met de gemeente is afgesloten. Op basis van deze overeenkomst verricht PoDH het onderhoud aan publieke kunstwerken en infrastructuur, waar (nagenoeg) geen verdiensten tegenover staan, in opdracht van de gemeente. Voor deze dienst ontvangt PoDH een vergoeding. Het afsluiten van deze SLA heeft de financiële huishouding en bedrijfsvoering van PoDH beter in balans gebracht.

In 2023 heeft PoDH grootschalige onderhoudswerkzaamheden verricht op diverse kades in de binnenhaven, waarbij delen van damwanden zijn hersteld of vervangen. Daarnaast is regulier en meerjarig onderhoud verricht aan de kunstwerken, zoals bruggen en sluisen.

In 2023 en begin 2024 heeft PoDH de volgende onderhoudsprojecten, naast het regulier jaarlijks onderhoud, uitgevoerd:

- Oostoeverbrug: betonreparaties
- Houten damwanden: herstellen van damwanden bij Onrust.
- Houten damwanden: de damwanden Pluto/Orion zijn vervangen.
- Voedingskasten Flaneerkade: vervanging van de voedingskasten (elektra en water) op de Francien de Zeeuwpromenade, voor zowel het deel van de Museumhaven als van PoDH.

In 2024 staan onder andere de volgende renovatieprojecten gepland of zijn reeds onderhanden:

- Oostoeverbrug: vervangen van de asfaltlaag. Hierbij wordt samengewerkt met de gemeente en Rijkswaterstaat, die de asfaltlagen voor en achter de brug gaan vervangen.
- Kade Het Nieuwe Werk: over het project rondom de renovatie van de kadeconstructie aan Het Nieuwe Werk heeft PoDH u eerder geïnformeerd. Op 11 oktober 2023 heeft de officiële start plaatsgevonden, waarbij de eerste paal is geslagen door de havenwethouder. Het project verloopt inmiddels voortvarend, zonder grote obstakels. De verwachting is voor de zomerperiode de kadeconstructie gereed te hebben en vlak na de zomer ook het kadeterrein. Oplevering van het werk is voorzien in september.
- Oeverconstructie Koopvaardersbinnenhaven (deels): vervanging staat gepland voor na het vaarseizoen 2024.
- Paleiskadeterrein: vervangen van de asfaltlaag. Dit werk is inmiddels aanbesteed en in opdracht gegeven.

### 3.8. Ruimte en infrastructuur beschikbaar

Het Maritiem Cluster is het programma waarin het ministerie van Defensie, de Provincie en de Gemeente Den Helder samenwerken aan de ontwikkeling van de haven. Voor PoDH is deze ontwikkeling essentieel om het onderhoud van windparken vanuit de haven te kunnen faciliteren. Er is gecalculeerd dat daartoe 4-6 ha extra kaderuimte in de zeehaven moet worden gerealiseerd. Nieuwe werkterreinen versterken ook het verdienmodel van PoDH. Daarnaast heeft de Koninklijke Marine ook een ruimtevraag voor meer strekkende meters kade ten behoeve van toekomstige vlootuitbreidingen. Het oogmerk van het Maritiem Cluster is om beide ruimtevragen als een win/win oplossing te ontwikkelen.

Met ingang van 2024 is het uitvoeringsprogramma voor de projecten die vallen onder Cluster 1 van het Maritiem Cluster van start gegaan. Onder dit eerste cluster vallen:

1. De versterking van de havendijk en de verbreding van de daarmee verbonden kade (NDZ);
2. De verplaatsing van de Moormanbrug (incl. verdieping van het vaarwater);
3. De realisatie van de Ravelijnbrug;
4. De ontwikkeling van Buitenveld.

### 3.9. Duurzaamheid

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 toe op de productie van groene waterstof, distributie, tanken en gebruik voor zowel scheepvaart als wegvervoer.  
Deze keten is onderdeel van het Programma Green Shipping Waddenzee van het Waddenfonds. Daarnaast wordt dit project gesteund vanuit de Regiodeal en is een DKTI-subsidie toegekend door de Rijksdienst voor Ondernemerschapp.  
Voor de productie van groene waterstof is een overeenkomst met Statkraft afgesloten die zich wil vestigen op Oostoever.  
Voor het tankstation heeft Total een vergunningsaanvraag ingediend bij de gemeente Hollands Kroon, om vestiging op Kooyhaven te kunnen realiseren.
- *WaWa*  
In het project Waterstof voor walstroom, ook onder de vlag van Green Shipping, werkt PoDH samen met de havens van Groningen en Harlingen aan een pilot met 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 project staat op dit moment stil door problemen bij de technische partijen binnen het consortium.
- *Walstroom*  
PoDH is tevens gestart met een walstroomproject voor de diepzeehaven op basis van beschikbare netcapaciteit elektriciteit. Komend jaar wordt een eerste walstroomkast voorzien, met een uitrol naar circa 10 kasten in de komende jaren.
- *H2Gateway*  
Dit project beoogt een blauwe waterstofproductiefaciliteit te realiseren op NAM-terrein. PoDH heeft het project destijds verkend op initiatieniveau en is nu als stakeholder betrokken bij dit project. De NAM en/of andere marktpartijen zullen beslissen over de (technische, commerciële en financiële haalbaarheid).
- *Duurzame brandstoffen*  
Ook zullen er meer duurzame(re) brandstoffen in de haven beschikbaar moeten komen, zoals bijvoorbeeld LNG, methanol en waterstof. Kades moeten daarvoor gecertificeerd worden opdat aanbieders deze brandstoffen kunnen gaan leveren. Hiertoe is een vergunningstraject in voorbereiding.

### 3.10. Samenwerking

De directie verkent de mogelijkheden van strategisch partnerschap, zoals aanbevolen door Panteia. Dit is een complex proces en heeft tijd nodig. We hopen hier in een volgende rapportage meer over de voortgang te kunnen vermelden.

### 3.11. Professionele organisatie

Aandachtspunt op dit prestatiegebied is voor het lopende jaar een intern project rondom cybersecurity, mede in relatie tot NIS2-wetgeving.

Daarnaast is de invoering van de Omgevingswet voor PoDH aanleiding geweest zich verder te verdiepen en kennis te verkrijgen over de werking hiervan.

### 3.12. Financieel gezonde positie

#### a. Jaarrekening 2023

De jaarrekening 2023, voorzien van een goedkeurende controleverklaring van de accountant, wordt aangeboden ter vaststelling aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders op 15 mei 2024. De hieronder gepresenteerde cijfers zijn nog niet vastgesteld.

#### b. Financiële ontwikkelingen

In 2023 heeft PoDH een positief resultaat behaald. Hieronder staat een weergave van het resultaat in vergelijking met de begroting 2023 en het resultaat 2022.



(bedragen x € 1.000)	werkelijk 2023	begroting 2023	werkelijk 2022
<b>Opbrengsten</b>			
Havengelden en services	4.120	3.950	4.254
Huur en erfpacht	2.231	2.150	2.249
Verkoop grond	877	500	811
Havenovereenkomst	871	930	-
	<b>8.098</b>	<b>7.530</b>	<b>7.315</b>
<b>Directe kosten</b>			
Havenbeheer/onderhoud	527	760	743
Inkoop services	965	1.035	1.373
Kostprijs grond	322	125	265
	<b>1.814</b>	<b>1.920</b>	<b>2.382</b>
<b>Overhead</b>			
Personeel, inclusief inhuur	2.447	2.400	1.795
Kantoor, marketing, plankosten, overig	717	660	589
Afschrijvingen	822	850	809
Rente	361	500	352
VPB	21	-	-
	<b>4.369</b>	<b>4.410</b>	<b>3.545</b>
<b>Resultaat</b>	<b>1.916</b>	<b>1.200</b>	<b>1.388</b>

De opbrengsten uit scheepsbezoeken vertonen een stabiel beeld, evenals de huuropbrengsten. De grondverkoop hebben wederom een positieve bijdrage aan het resultaat geleverd. De bedrijfskosten, zowel de directe kosten als de overhead, worden adequaat beheerst en hebben niet tot onvoorziene ontwikkelingen geleid. Hierbij dient aangetekend te worden dat PoDH eind 2022 een 7-tal medewerkers in dienst heeft genomen voor het uitoefenen van de beveiligingstaken (ISPS), terwijl dit in het verleden werd ingehuurd. De personeelskosten zijn hierdoor gestegen.

Het positieve resultaat heeft ook geleid tot een positieve kasstroom uit operationele activiteiten. Deze kasstroom is echter onvoldoende om aan de investeringen (renovatiwerkzaamheden) en de financieringsverplichtingen (rente en aflossing) te voldoen. In 2023 heeft een aflossing op de financiering bij BNG plaatsgevonden van circa € 2,0 mio.

### c. Financiële kengetallen

	Norm	31-12-2019	31-12-2020	31-12-2021	31-12-2022	31-12-2023
Netto omzet	Nvt	€ 5.499.288	€ 4.613.576	€ 5.672.843	€ 7.314.587	€ 8.098.426
Winst/resultaat	Nvt	€ - 324.673	€ - 438.747	€ 331.209	€ 1.387.901	€ 1.915.758
Solvabiliteit <sup>6</sup>	Tussen 30% en 40%	40,5%	44,9%	44,6%	46,2%	43,2%
Liquiditeit <sup>7</sup>	>=1,0	2,41	2,52	1,7	1,4	3,4

### 3.13. 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	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

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> Liquiditeit geeft aan in hoeverre een organisatie in staat is aan haar verplichtingen op korte termijn te voldoen.

Risico's	Beheersmaatregelen
<p>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</p>	<p>marktsegmenten ingezet. Tevens worden kansen verkend hoe door samenwerking met andere havens de exploitatie kan worden geoptimaliseerd.</p>
<p><i>Uitgangspunten van de SLA en HOP</i></p>	<p>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.</p> <p>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.</p>
<p><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.</p>	<p>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.</p>
<p><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.</p>	<p>PoDH werkt samen met externe partijen om tot een passende oplossing te komen voor deze vraagstukken. Ook vinden gesprekken plaats met de gemeente over deze onderwerpen.</p>

## 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.

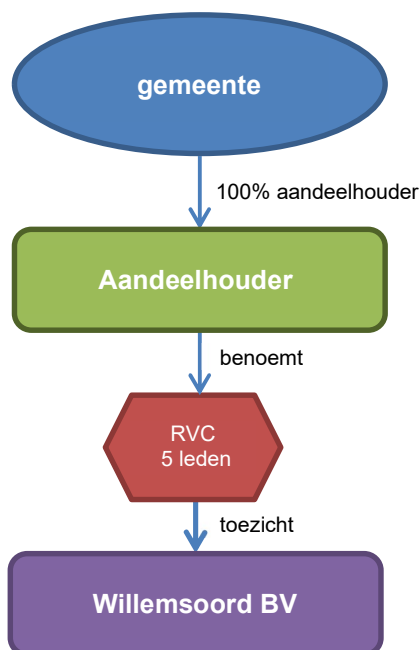
### 4.2. Bijdrage aan gemeentelijke doelstellingen

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 was tot 1 december directeur-bestuurder. Daarna is haar functie tijdelijk waargenomen door mevrouw A. Satoer. Op 1 februari 2024 heeft de RvC de heer W. Hakhoff als interim directeur aangesteld, en als interim bestuurder de heer H. Leurink.

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 6 Structuur*

#### 4.4. Inhoudelijke ontwikkelingen

##### *a. Samenwerking met de Stichting Erfgoed Den Helder*

In het afgelopen halfjaar zijn samen met de 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;
- Er is een strategisch beleidsplan gemaakt in samenwerking met de verschillende stakeholders.
- Een groot deel van het personeel en vrijwilligers is betrokken geweest bij de organisatie van Sail 2023, en de daaropvolgende zomerkermis. Het evenement heeft een grote wissel getrokken op de organisatie.
- In de tweede helft van 2023 is forse inzet gepleegd op het structureren van de financiële administratie van Willemsoord BV en de Stichting Erfgoed. De financiële informatie is verwerkt in het bedrijfsonderzoek dat Panteia heeft uitgevoerd, en begin 2024 is afgerond.
- Eind 2023 heeft de directeur-bestuurder ontslag genomen. De Raad van Commissarissen heeft een tijdelijke oplossing gevonden. Een nieuwe directeur-bestuurder is in de tweede helft van 2024 te werven.

##### *b. Onderhoud*

Conform het Meerjarenonderhoudsplan (MJOP) zijn de werkzaamheden m.b.t. planmatig onderhoud uitgevoerd. Het MJOP heeft betrekking op de gebouwen, dokken en infrastructuur op Willemsoord. Het MJOP is geactualiseerd ten behoeve van de aanvraag voor structurele subsidie voor 2024. De organisatie is versterkt met een vastgoedmanager met expertise in het onderhoud van erfgoed.

Er is onderzoek gedaan naar benodigde investering voor het aanpassen van de klimaatsystemen in verschillende gebouwen die Willemsoord BV verhuurt. De eerste fase van het onderhoud aan dok 1 en dok 2 is uitgevoerd. Daarnaast is onderzocht wat de investeringssom is voor de volledige renovatie van de twee dokken, inclusief de dokdeuren. Met De Kampanje zijn afspraken gemaakt over de montage van PV-panelen en het intensiveren van het onderhoud.

In de eerste helft 2023 is na overleg met de RCE de vergunning aangevraagd voor de aanpassing van de kade ter hoogte van de Medemblikerloods en gebouw 66 ten behoeve van de Museumhaven. Deze aanpassing is

noodzakelijk vanwege de voorgenomen aanpassingen aan de Boerenverdrietsluis. Nadat gebleken is dat de provincie NH niet over zou gaan tot het realiseren van de omvaarroute vanwege de renovatie van de Koopvaardersschutsluis heeft de RCE geadviseerd een alternatief plan te maken. Nu de samenwerkingsovereenkomst tussen gemeente en de provincie over de vaarroute Willemsoord is aangepast is er weer aanleiding om terug te keren naar het oorspronkelijke plan. Hierover loopt het overleg met de RCE nog.

#### *c. Gevolgen Coronacrisis en oorlog in Oekraïne*

Als gevolg van de Corona maatregelen heeft een aantal ondernemers een achterstand opgelopen in de betaling van de huur en energielasten. Met deze ondernemers zijn gesprekken gevoerd om te kijken hoe met deze achterstand om te gaan en passende betalingsafspraken te maken. De stijgende energieprijzen wekken de urgente vraag op bij huurders voor de verduurzaming van de monumentale panden. Willemsoord BV is daarom gestart met een onderzoek om de noodzakelijke investering in beeld te brengen.

### **4.5. Financiële ontwikkelingen**

#### *a. Jaarrekening 2023*

Op 5 juni 2023 is in de algemene vergadering van aandeelhouders de jaarrekening 2022 vastgesteld, met een positief saldo van ca. € 143.000. Hoewel dit destijds een mooi resultaat was gelet op de resultaten van het vorige jaar 2021 is in deze vergadering ook geconstateerd dat de financiële situatie van Willemsoord BV op de langere termijn toch enige zorgen baarde. De solvabiliteitsratio beweegt zich onder de minimumnorm en er is weinig zicht op verbetering hiervan op korte termijn. De post vorderingen is gestegen en bij stijgende onderhoudslasten komt het resultaat onder druk te staan. Er is in de lopende huurovereenkomsten geen ruimte voor een substantiële stijging van de huuropbrengsten.

Het meerjarig onderhoudsplan, dat op dat moment in concept gereed was, liet al een duidelijk beeld zien dat de komende jaren structureel meer financiële middelen nodig zijn om het bezit in stand te houden. Dit ook nog aangevuld met de noodzakelijke investeringen in duurzaamheid. Financiële middelen die niet beschikbaar zijn bij Willemsoord BV zelf.

Om alles duidelijk in kaart te brengen is in deze vergadering nogmaals bekrachtigd dat er een onderzoek zou worden uitgevoerd naar de huidige en toekomstige situatie van Willemsoord BV. Aangezien Willemsoord BV qua personele organisatie vervlochten is met de Stichting Erfgoed Den Helder is de stichting ook onderwerp van onderzoek geweest. Het college heeft in dit onderzoek nauw samengewerkt met de Raad van Commissarissen. Het onderzoek is begin 2024 afgerond.

Op 3 oktober 2023 informeerde het college de gemeenteraad over de prognose van het bedrijfsresultaat van het jaar 2023. Op 28 september stelde de Raad van Commissarissen namelijk vast dat er rekening te houden was met een verlies van ca. € 193.000,- over het jaar 2023. Eerder was nog uitgegaan van een beperkte winst. Het verlies wordt voor een beperkt deel veroorzaakt doordat de kosten structureel sneller stijgen dan de opbrengsten. Belangrijkste factor is echter de incidentele koste voor het onderzoek naar de implementatie van het warmtenet van ca. € 125.000. Dit onderzoek heeft inzicht gegeven in de maatregelen die te nemen zijn voor het kunnen aansluiten van de monumentale gebouwen op het warmtenet. Het resultaat is dus relevant voor de toekomst. Het warmtenet zal op korte termijn echter niet gerealiseerd worden en de kosten komen ten laste van het resultaat in 2023. De Raad van Commissarissen heeft aangegeven dat het geprojecteerde exploitatieverlies over 2023 opgevangen kan worden met het eigen vermogen van de vennootschap en er geen directe financiële gevolgen zijn voor de gemeente als aandeelhouder.

Inmiddels is de jaarrekening over 2023 bijna afgerond. De voorlopige uitkomst van het verlies voor 2023 bedraagt € 312.500. Dit is hoger dan de prognose zoals die eind september werd afgegeven. De afwijking kan worden verklaard door een combinatie van diverse kosten- en opbrengstenposten die in de uiteindelijke realisatie afwijken van de prognose. De belangrijkste posten zijn (a) de alsnog hogere kosten van het warmtenet (€ 40.000), (b) de hogere energiekosten (€ 70.000) die niet doorbelast konden worden en (c) lagere opbrengsten uit de verhuur van met name het terrein.

b. Financiële kengetallen

	Norm	31-12-2020	31-12-2021	31-12-2022	31-12-2023 (voorlopig)
Netto omzet	Nvt	€ 1.743.759	€ 1.610.933	€ 1.719.306	€ 1.778.396
Winst/resultaat	Nvt	€ 225.614	- € 264.299	€ 142.816	€ -/- 312.435
Solvabiliteit <sup>8</sup>	Tussen 30% en 40%	23%	22%	23%	21 %
Liquiditeit <sup>9</sup>	>=1,0	0,04	0,1	0,1	1,51

N.B. De liquiditeitspositie is in 2023 aanmerkelijk verbeterd (>=1,0) door de omzetting van de kortlopende schuld bij de BNG van ca. € 14 mln. naar een langlopende lening van de gemeente van € 18 mln, die pas aan het eind van de looptijd hoeft te worden afgelost.

#### 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. 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 en de stijging van energieprijzen hebben geleid tot betalingsachterstanden. Er bestaat een risico dat een deel van die achterstand niet wordt ingelopen.	Met de betrokken huurders vinden gesprekken plaats om tot betalingsregelingen te komen.
Het verdienmodel van diverse ondernemers staat (mede door inflatie) onder druk. Diverse huurders geven aan dat zij op termijn de exploitatie niet meer dekkend krijgen. Het risico dat op kan treden is vele wisselingen van huurders en mogelijke leegstand	Afgelopen periode is sterk ingezet op betere verbinding met de huidige huurders om tijdig op dergelijke signalen in te zetten. Dit zal nog verder worden geïntensiveerd

<sup>8</sup> 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.

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

## 5. Zeestad CV/BV



Bron: Bertil van Beek

### 5.1. 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:

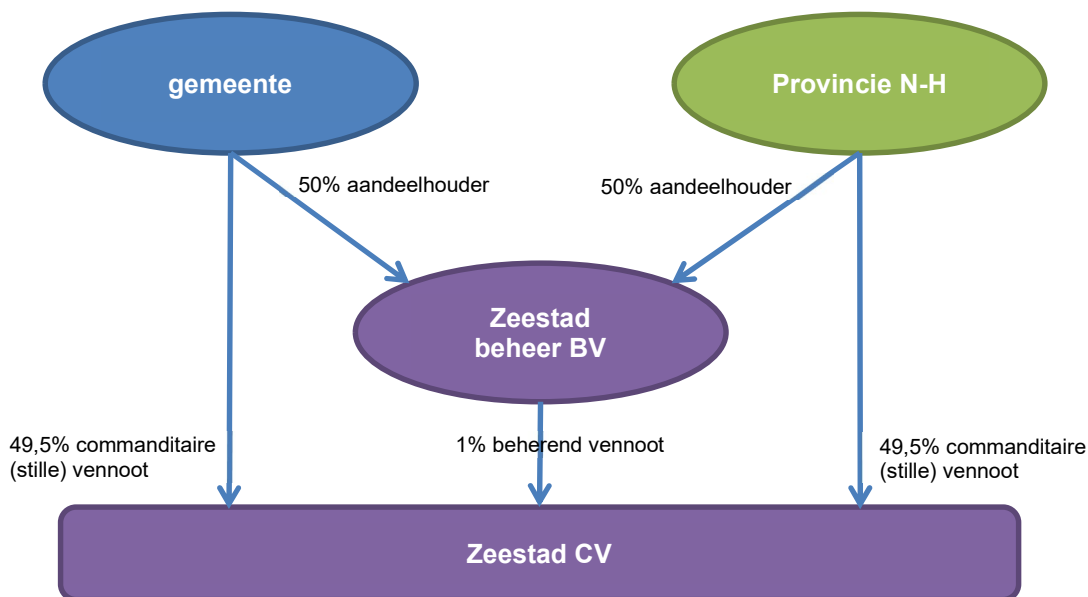
- het versterken van de centrumfunctie van Den Helder,
- het versterken van de winkel- en horecastructuur,
- het creëren van regionaal concurrerende stedelijke woonmilieus, en
- een positieve bijdrage leveren aan de versterking van het hele economische vestigingsklimaat van de stad.

### 5.2. Bijdrage aan gemeentelijke doelstellingen

In de Begroting 2023 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.*

### 5.3. 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 7 Structuur

#### 5.4. Inhoudelijke ontwikkelingen

Tot op heden blijkt dat de stedelijke vernieuwing grotendeels op dezelfde schouders neerkomt. Daarentegen merkt Zeestad dat de blik op Den Helder verandert. Eind september organiseerde Zeestad het congres 'het geheim van Den Helder' met deelnemers van binnen en buiten Den Helder. Sinds dit congres wordt Zeestad met regelmaat uitgenodigd voor andere congressen over binnenstedelijke ontwikkelingen of bij andere gemeenten om haar kennis te delen. Zeestad grijpt deze vragen ook aan om opnieuw in gesprek te gaan met landelijke marktpartijen over ontwikkeling in Den Helder.

##### 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 de tweede helft van 2023 is de eerste aanzet gegeven voor het ontwerp van het laatste deel van het stadspark op het Bernhardplein. Hier staan nog drie gebouwen: de Bethelkerk, McDonalds en de Nieuwedieper viswinkel. Zeestad voert gesprekken met de vertegenwoordigers van de Bethelkerk om te komen tot de eventuele aankoop van de kerk. De aankoop van de viswinkel is in het najaar 2022 afgerond. In mei 2024 sluit de viswinkel en is het gebouw eigendom van Zeestad. Onderzoek wordt gedaan naar een tijdelijke functie. De viswinkel en de McDonalds kunnen worden gesloopt nadat de McDonalds is verhuisd naar de nieuwbouw van Halter Bellevue. Naar verwachting zal dit in 2026 gebeuren, afhankelijk van de mogelijkheden om het bedrijf te voorzien van een juiste stroomvoorziening. De netcongestie in de regio heeft invloed op de planning. Zeestad heeft het bouwrijp maken van deze locatie tot zover als wenselijk afgerond. Om de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken, worden de laatste voorbereidingen vlak voor de start van de bouw uitgevoerd. Dan wordt de bouwgrond overgedragen en de grondopbrengst gerealiseerd.

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. In oktober van 2023 heeft Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) besloten om meer onderzoek te doen naar de haalbaarheid. HHNK neemt ook meer tijd om goede afspraken te maken met onder andere de gemeente Den Helder over planning en financiën. HHNK wil graag afspraken maken voor het plangebied van zowel fase 1 als fase 2. In de tweede helft van 2024 worden de uitkomsten van de onderzoeken verwacht en dan neemt elke organisatie een besluit.



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 besloten 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. Dit ontwerp verbeeldt een oneindige "acht" die tevens kan "bewegen" op eb en vloed. Zeestad is opdrachtgever en voert de projectleiding. Het icoon is gepositioneerd boven op de Helderse zeewering, nabij het voormalige "Huys Tijdverdrijf" en zal deel uit gaan maken van het project Dijkkwartier.

De Seasaw is technisch realiseerbaar. In samenwerking met Blueyard wordt onderzocht hoe dit icoon financieel mogelijk te maken is. Op dit moment wordt nog gewerkt aan het projectplan Mee met de Zee; verschillende gebiedsontwikkelingen die elke een sterke verbinding met de Wadden hebben. Samen vormen de ontwikkelingen een toeristisch 'rondje' welke naadloos overgaat in Rondje Waddenbaai. Het is een stevige basis voor verdere subsidie- en fondsenwerving ten behoeve van (co)financiering van de Seasaw.

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 delen van de bouwclusters aan de Koningdwarsstraat en grenzend aan het terrein van de voormalige sanitairwinkel Biegstraten gesloopt. Het door Zeestad opgestelde ontwerp van de herinrichting van de straten in dit gebied (Koningstraat en Koningdwarsstraat) wordt verder gebracht naar klimaatbestendig uitvoeringsontwerp. De eerste fase gaat begin 2024 in uitvoering. Met de gemeente is een goede samenwerking om ook de opgave die de gemeente heeft op het gebied van wateroverlast gecombineerd uit te voeren. De uitvoering van de (eerste fase) rioleringswerkzaamheden door de gemeente zal vooruitlopend aan de herinrichting Koningstraat uitgevoerd worden. Deze rioleringswerkzaamheden worden geïntegreerd in de herinrichtingswerkzaamheden van Zeestad.

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. Na gereedkomen van de bouw van deze woningen wordt het voormalige parkeerterrein van de Prinsenstraat heringericht tot openbaar parkeerterrein.

In samenwerking met Helder Vastgoed, Zeestad, en Citymarketing is gewerkt aan de positionering van Stad aan Zee als een merk/platform waarmee de partners gezamenlijk informeren over stedelijke ontwikkelingen in het gebied. Stad aan Zee is daarnaast een aantrekkelijke propositie voor wonen, werken en leven in het Helderse stadshart. De communicatiedoelstellingen zijn bepaald en de aanpak om de doelstellingen te realiseren staat vast. De verschillende communicatiemiddelen worden uitgerold om de positionering te 'laden'. Zoals bijvoorbeeld zichtbaar op de 80 meter bouwwand langs het voormalige V&D-pand en ook in advertenties en via social media.

#### Winkelhart

Het ontwerp voor het voormalig V&D pand is door Woningstichting vastgesteld en de omgevingsvergunning is verleend. Het gebouw is 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 Kunsttuilen.

Vanwege de huidige leegstand van het aansluitende overdekte winkelcentrum "Kroonpassage" heeft Zeestad met de eigenaar van de Kroonpassage (OCP) een ontwikkelovereenkomst kunnen sluiten waarmee dat gedeelte dat grenst aan de Spoorstraat tegenover Halte Bellevue, door OCP kan worden ontwikkeld voor een supermarkt en winkelruimte(n). Zeestad zal het overige deel van het winkelcentrum dan slopen. Op die gesloopte 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 veel groen. In het afgelopen half jaar is het ontwerp afgerond, is de sloop- en bouwvergunning aangevraagd en wordt de koop- en realisatie overeenkomst nader uitgewerkt tussen Zeestad en OCP.

Vanwege de grote wateroverlast die de Keizerstraat bij hevige regenval ondervindt, heeft de gemeente eventuele aanpassing van het rioolstelsel nader onderzocht. De start van de herinrichting van de Keizerstraat door Zeestad wordt afgestemd op de te ondernemen aanpassingen aan het riool door de gemeente. Eind 2023 heeft er een kick-off plaatsgevonden met de gemeente, waarbij de beheerders van alle thema's zijn aangesloten en hun input geleverd hebben. Op basis van de geleverde input is een totaal van eisen en wensenpakket samengesteld, welke als uitgangspunt geldt voor verdere uitwerking. De gemeente is gestart met het maken van een verbinding naar de Westgracht via de Beatrixstraat.

### Willemsoord Zuid

Over de nieuwbouw van het horecaplein De Kleine Werf is overleg gevoerd met belanghebbenden in voorbereiding op de planologische procedure. In 2022 is een second opinion op de ladderonderbouw uitgevoerd en op basis daarvan is het concept ontwerp uitwerkingsplan geactualiseerd. Eind 2023 is het ontwerp uitwerkingsplan in procedure gebracht.

De realisatie van het stadhuis op Willemsoord is in 2023 afgerond. De gebouwen zijn inmiddels overgedragen aan de gemeente. Een belangrijk deel van de aangrenzende openbare ruimte is heringericht. Er is een planologische procedure gestart voor een groene invulling van het gebied rondom de bestaande schuilkelder en het beter benadrukken van de aanwezigheid van de reinwaterkelder bij gebouw 72. Zeestad heeft ook de realisatie van een loods voor parkeren van fietsen en brommers in uitvoering gebracht. De omgevingsvergunning hiervoor is verleend en de realisatie vindt plaats medio 2024.

In het Uitwerkingsplan Stadshart 2008 is al opgenomen dat er een nieuwe fiets-/voetgangersbrug wordt gemaakt om de Beatrixstraat (nabij de bibliotheek) te verbinden met 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. De omgevingsvergunning is verleend.

Voor de invulling van het pleintje ter plaatse van de Valentijn loopt een separaat ontwerpproces, om ook wensen van ondernemers een goede plek te geven. In concept is het ontwerp gereed om te bespreken met de ondernemers en Willemsoord BV. Uitvoering zou idealiter uiterlijk gereed dienen te zijn op het moment dat de langzaamverkeersbrug gerealiseerd is.

Door het toevoegen van diverse nieuwe functies op Willemsoord is het van belang het terrein op een goede manier te ontsluiten. In 2023 is de Boerenverdrietbrug gerenoveerd. Het brugdek was tijdens Sail 2023 klaar zodat er een route ontstond tussen de Beatrixstraat en de Haven via Willemsoord. Eind 2023 zijn afrondende werkzaamheden uitgevoerd om de brug weer volledig bedienbaar te maken.

### 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, functieloos 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. Zeestad werkt aan het plan van aanpak om tot een stedenbouwkundig programma van eisen te komen in 2024 waarin ook aandacht is voor toekomstig gebruik van de dokken 1 en 2 en de schuine helling naast gebouw 51.

### Molenplein

Helder Vastgoed is gestart met de bouw van de woningen in fase 2. Zeestad heeft nog enkele kleine werkzaamheden laten verrichten zodat de grond bouwrijp opgeleverd is aan Helder Vastgoed. In 2023 is het ontwerp voor het woonrijp maken van fase 2 opgesteld, zodat bij oplevering (naar verwachting eind 2024) ook deze werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden.

### Ruyghweg-Spoorweghaven

Op 6 december verstrekte de gemeente een opdracht aan Zeestad voor het doen van een haalbaarheidsstudie en het ontwikkelen van woningen, met als te ontwikkelen gebied het sportterrein Ruyghweg (fase 1) en het aangrenzende gebied aan de Spoorweghaven (fase 2) met aandacht voor programmatische en stedenbouwkundige relatie met de woongebieden Visbuurt en Vogelbuurt en de atletiekbaan. De opdracht is gebaseerd op het Plan van Aanpak dat Zeestad opstelden en in juli 2023 aanleverde bij de gemeente. De werkzaamheden worden uitgevoerd in 2024.

## 5.5. Financiële ontwikkelingen

### a. Financiële ontwikkeling saldo t/m 31 december 2023

#### Ontwikkeling exploitatiesaldo

	Begroot t/m 31 december 2023	Gerealiseerd t/m 31 december 2023	Vershil
Investerings	€ 116.610.162	€ 110.496.982	€ 6.113.180
Opbrengsten	€ 116.024.235	€ 110.812.680	€ 5.211.555
Saldo per 01-01-2024	€ -/- 585.927	€ 315.698	€ -/- 901.625

De investeringen zijn ca. € 6,1 miljoen lager dan waarmee in de exploitatie is gerekend. Deze lagere investeringen in 2023 hebben met name betrekking op de investeringen in de volgende projecten: (a) Winkelhart (ca. € 2,2 mln.) betreffende de nog niet verworven Kroonpassage en bijhorende sloopkosten; (b) Langzaamverkeerbrug Willemsoord (ca. € 2,6 mln.) betreffende doorgeschoven investering in brug en omliggende openbare ruimte; en (c) Openbare ruimte Willemsoord (ca. € 0,8 mln.) betreffende doorgeschoven investeringen openbare ruimte.

Ook de opbrengsten zijn lager dan vooraf ingeschat. Dit is veroorzaakt door de vertraging van het project Halter Bellevue waardoor de grondopbrengst ad € 2,5 mio later wordt gerealiseerd. Daarnaast zijn er van de gemeente nog te ontvangen bijdragen voor de projecten Winkelhart, langzaamverkeersbrug Willemsoord en openbare ruimte Willemsoord.

### b. 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 <sup>10</sup>	>=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.

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

## 5.6. 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 (tijd)	Gevolg (€)	Beheersmaatregel
(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). 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 verwerfer 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 verwerfer 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.