

Raadscommissie Bestuur en Middelen	
Portefeuillehouder: Chris de Koning	Van team: Team Omgeving Adviseur: Mark Boeree E-mail: m.boeree@denhelder.nl
Classificatie: <b>Openbaar</b>	Kenmerk: <b>2022-048490</b> Begrotingswijziging: <b>Ja</b>
<b>Onderwerp:</b>	Voorstel met betrekking tot een Service Level Agreement Port of Den Helder op basis van het Panteia-rapport

### **Publiekssamenvatting:**

Met het voorstel wordt de financiële basis gelegd om een Service Level Agreement (SLA) met Port of Den Helder te sluiten.

Met het sluiten van genoemde SLA met Port of Den Helder wordt invulling gegeven aan één van de aanbevelingen uit het Panteia-rapport. Concrete invulling hiervan is dat Port of Den Helder een financiële bijdrage verkrijgt voor de nautische taken plus de onderhoudstaken die zij uitvoert ten behoeve van de publieke infra-structuur. Daarmee is een basis gelegd voor een duurzame toekomstbestendige bedrijfsvoering van de haven voor naar verwachting en beoogd, de komende 10 jaar.

### **Geadviseerd besluit**

- Op grond van artikel 212 Gemeentewet in samenhang met artikel 5 Financiële verordening gemeente Den Helder 2017 te besluiten een investeringskrediet van in totaal €32 miljoen aan Port of Den Helder beschikbaar te stellen in de periode 2022-2032 voor:
  - Investerings in de publieke infrastructuur van € 13,2 miljoen;
  - Investerings in de haveninfrastructuur, toegangsinfrastructuur en baggerwerkzaamheden in de zin van de AGVV van €12,9 miljoen;
  - Investerings in de verdere verduurzaming van de haveninfrastructuur in de zin van de AGVV van € 5,4 miljoen;
  - Investerings voor nautische (wettelijke) taken van € 0,5 miljoen;
- In de exploitatiebegroting jaarlijks een bedrag van in totaal € 1.734.000,- op te nemen voor;
  - a. de uitvoering van de nautische (wettelijke) taken van PoDH een bedrag van €700.000,- (jaarlijks te indexeren);
  - b. het uitvoeren van het jaarlijks onderhoud aan de publieke infrastructuur van gemiddeld €248.000,-;
  - c. de kapitaallasten van de investeringen, opgenomen onder beslispunt 1, een bedrag van € 786.000,-.
- Jaarlijks de niet benutte middelen dan wel een hogere besteding dan opgenomen onder beslispunt 2.c. toe te voegen resp. te onttrekken aan de reserve Bijdrage locatie RWS+, en deze reserve te hernoemen in Reserve egalisatie lasten haven.
- Jaarlijks de fluctuaties in de bijdragen aan de onderhoudsexploitatiekosten van punt 2.b. toe te voegen resp. te onttrekken aan een nieuw te vormen Reserve jaarlijks onderhoud haven.

## **Raadsvoorstel:**

### **Aanleiding en context**

Op 7 maart jl. heeft de raad de conclusies uit het Panteia-rapport, waartoe hij eerder zelf opdracht had gegeven, onderschreven en heeft hij het college opdracht gegeven richting en invulling te geven aan de daarin opgenomen aanbevelingen. Het onderzoek concentreerde zich op de navolgende punten:

- Wat was de visie van de gemeente welke heeft geleid tot de verzelfstandiging van het havenbedrijf en hoe heeft deze visie zich ontwikkeld in de tijd;
- Welke kansen worden er voor Port of Den Helder gesignaleerd;
- Wat is het toekomstperspectief voor Port of Den Helder en wat zijn de voorwaarden om genoemde kansen te kunnen verzilveren.

Een van de aanbevelingen uit het rapport betreft het aangaan van Service Level Agreement (SLA). Dit advies behelst de desbetreffende SLA alsmede de daarop gebaseerde financiële bijdragen.

De basis voor het opstellen van een SLA is gelegen in het feit dat Panteia heeft geconstateerd dat bij de oprichting van Port of Den Helder (PoDH) publieke taken zijn neergelegd waarvoor onvoldoende middelen ter beschikking zijn gesteld. Het betreffen met name onderhoud aan de publieke haveninfrastructuur (kades en wateren die niet van belang zijn voor de core-business van PoDH maar die meer een publiek doel dienen) als ook gemandateerde nautische taken. Hiertegenover staan geen directe inkomsten, maar de bekostiging vindt wel plaats vanuit het havenbedrijf. Daarmee draagt deze natte infrastructuur niet bij aan een gezond verdienmodel van het havenbedrijf. Panteia heeft dit in haar rapport 'een weeffout' genoemd. Bij de oprichting konden -gezien het economische tij in de olie- en gasmarkt- deze kosten nog worden gedragen. Dat is nu niet meer het geval, mede doordat de infrastructuur in slechtere staat verkeert dan initieel werd ingeschat en we met een snellere degradatie van de kade-kwaliteit te maken hebben gehad.

### **Overige aanbevelingen Panteia-rapport**

De overige -hier niet behandelde- aanbevelingen uit het rapport hebben betrekking op:

- Het creëren van ontwikkelruimte gerelateerd aan de mogelijke verplaatsing van de Moormanbrug (besluitvorming vindt nog plaats in kader van Maritieme Cluster-ontwikkeling);
- Onderzoek naar regie over de gronden op Kooypunt en Kooyhaven (eveneens gerelateerd aan het Maritiem Cluster);
- Onderzoeken van de mogelijkheden naar een gedeeld aandeelhouderschap;
- Het ontwikkelen van een heldere toekomstvisie;
- Een actualisatie van het bedrijfsplan gebaseerd op deze visie voor de komende jaren, met doorkijk naar 2030.

Aan bovengenoemde aanbevelingen zal -overeenkomstig het Panteia-rapport- de komende maanden verdere invulling worden gegeven. Dat betekent volgtijdelijk dat een besluit omtrent het beschikbaar stellen van middelen op basis van de SLA, vooruitloopt op de te formuleren toekomstvisie op de haven. De ter beschikkingstelling van de middelen wordt echter gezien als een 'conditio sine qua non' voor elke te formuleren ontwikkelrichting van de haven: met onze actuele kennis van de bedrijfsvoering van Port of Den Helder stellen wij dat de SLA, inclusief haar financiële consequenties, hierbij passend is. En daarmee wordt middels dit voorstel niet slechts invulling gegeven aan de opdracht die het college van de raad heeft gekregen, maar draagt deze overeenkomst met Port of Den Helder ook bij aan de constructieve en intensiever wordende samenwerking met Port of Den Helder in haar verdere ontwikkeling, onder andere om een rol te kunnen spelen in de energietransitie. Daarmee behoeft besluitvorming hieromtrent niet te wachten op de havenvisie.

Met het voorliggende voorstel wordt invulling gegeven aan één van de aanbevelingen van het Panteia-rapport en wordt de ruimte gecreëerd voor PoDH om de komende jaren de haven te beheren en te ontwikkelen. Verder wordt er nu nog gewerkt aan vernieuwing van de borgstellingen die de gemeente heeft verstrekt bij de BNG-leningen die PoDH heeft afgesloten; in totaal voor ruim € 15

miljoen. In overleg met PoDH wordt een voorstel voorbereid dat ook aan uw raad zal worden voorgelegd.

### **Doelen en resultaten**

Het doel van de voorliggende besluitvorming omtrent de financiën maakt de weg vrij om tot een Service Level Agreement met PoDH te komen. Het doel van deze SLA is om een regeling met PoDH te treffen omtrent de uitvoering en vergoeding van publieke diensten, die recht doet aan de verhoudingen: wie is waarvoor verantwoordelijk (gemeente vs. havenbedrijf). PoDH voert namens gemeente Den Helder taken uit op het gebied van onderhoud aan publieke infrastructuur, alsmede de wettelijke nautische taak. De voorliggende SLA benoemt om welke werkzaamheden en taken het handelt en regelt de daarop aansluitende vergoedingen.

In lijn met het advies van Panteia wordt met een vergoeding voor het Beheer en Onderhoud bijgedragen aan een duurzame bedrijfsvoering van de publieke taak door de NV, terwijl tegelijkertijd de inkomsten van de NV uit diens commerciële activiteiten in beginsel de rest van de bedrijfsvoering van de NV moeten dekken. Bij de uitwerking van de opdracht van de raad constateerden we, in overleggen met PoDH, dat het beheer en onderhoud niet het enige bedrijfs onderdeel is waar geen kostendekkende vergoeding tegenover staat. Ook voor de nautische taken (wettelijke taken die PoDH in opdracht van het college en de burgemeester uitvoert) geldt dat geen kostendekkende vergoeding wordt verstrekt.

Omwille van de grotere boodschap van de raad aan het college, namelijk dat gebouwd moet worden aan een toekomstbestendige bedrijfsvoering van PoDH hebben wij dit onderdeel meegenomen in de gesprekken met PoDH en maakt het derhalve nu ook onderdeel uit van dit raadsvoorstel. Ook dit is overeenkomstig de wijze waarop gemeente Harlingen dit heeft geregeld.

Resumé: Met dit voorstel wordt invulling gegeven aan de aanbeveling om tot een Service Level Agreement met PoDH te komen en het draagt daarmee bij aan een toekomstbestendige Port of Den Helder. Bij het opstellen van de SLA hebben wij onder meer gekeken naar hoe vergelijkbare havens dit probleem hebben ondervangen. Wij hebben ons vooral laten inspireren door de wijze waarop Harlingen haar SLA heeft ingericht.

### **Kaders en omstandigheden**

Voor PoDH is het van belang dat de (commerciële) opbrengsten uit de operatie op voldoende niveau zijn. De onderneming werkt hard aan het verwezenlijken van haar commerciële doelen in relatie tot zowel scheepsbewegingen als gronduitgiftes. Panteia constateert dat het voor een stevige financiële basis noodzakelijk is om naast de opbrengsten uit commerciële activiteiten een vergoeding te bieden voor de publieke diensten die PoDH namens de gemeente uitvoert.

De investeringsruimte voor PoDH kan gezocht worden middels samenwerking met een andere zeehaven of het aantrekken van een tweede aandeelhouder. Het onderzoeken van deze mogelijkheden is eveneens als aanbeveling uit het Panteia-onderzoek naar voren gekomen. Om deze aanbeveling op de juiste wijze uit te werken, zal de basis op orde moeten zijn, wat met deze SLA deels gewaarborgd wordt.

Het Maritiem Cluster, waarin de verplaatsing van de Moormanbrug als concreet plan is genoemd, wordt door Panteia gezien als een sleutel voor toekomstige ruimteontwikkeling ten behoeve van het faciliteren van een groter marktaandeel in het onderhoud van windparken op zee.

Conform het Raadsbesluit van 7 maart 2022 zal de uitwerking van de aanbevelingen met betrekking tot het Maritiem Cluster, de gronden van Kooypunt en Kooyhaven, alsmede de mogelijkheid tot uitbreiding van het aandeelhouderschap, begin 2023 worden opgepakt. Dit overigens in samenhang met de aanbevelingen rondom visievorming en een herziening van het bedrijfsplan.

Daarop vooruitlopend worden in de voorliggende overeenkomst (SLA) afspraken gemaakt rondom de noodzakelijke vergoeding voor de werkzaamheden die PoDH uitvoert met betrekking tot de publieke werken en taken. Dit betreft een fundamenteel onderdeel van de activiteiten die PoDH uitvoert en kan als een essentiële bouwsteen worden gezien voor het beheer en behoud van de civiele haven(infrastructuur) in Den Helder. Hierbij tekenen wij aan dat overheidsbijdragen aan publieke werken en taken vrijgesteld zijn van staatssteunregels.

Als onderdeel van de SLA is tevens ruimte opgenomen voor bijdragen aan het onderhoud van onrendabele onderdelen van de commerciële infrastructuur, alsmede voor ontwikkelingen die van groot belang zijn om actuele operationele behoeftes uit de markt te kunnen faciliteren, waaronder het aanbieden van walstroom aan grote offshore schepen. Deze bijdragen vallen strikt genomen niet onder de publieke werken, maar vallen onder de staatssteunregels die door Europa specifiek voor havens zijn bepaald om met overheidsgeld tegemoet te komen aan grote investeringskosten die niet volledig commercieel rendabel te maken zijn.

### **Argumenten en alternatieven**

De eerste vraag is waarom we een aanzienlijk bedrag van 32 miljoen euro investeren in de haven de komende 10 jaar. De reden daarvoor is dat het civiele gedeelte van de haven als economische motor van de Noordkop direct aan ruim 2.600 mensen een baan biedt en een veelvoud daarvan aan werkgelegenheid oplevert aan spin-off in de hele regio. Genoemd bedrag is van wezenlijk belang om onderhoud in en aan de haven goed uit te kunnen voeren en de Port of Den Helder van middelen te voorzien om de haven verder te ontwikkelen.

In de financiële uitwerking is vervolgens gekozen voor een methodiek waarbij de Port jaarlijks een financiële bijdrage ontvangt voor de taken die PoDH op dit moment niet kostendekkend kan uitvoeren. Dit betreft het beheer en onderhoud van de natte infrastructuur en de nautische taken die PoDH namens de bestuursorganen van de gemeente Den Helder uitvoert. Voor het beheer en onderhoud van de natte infrastructuur wordt beoogd een vergoeding aan PoDH toe te kennen. In dit voorstel zijn wij ervan uitgegaan dat alle assets die eerder aan PoDH zijn overgedragen ook bij de Port of Den Helder op de balans zullen blijven (als economisch eigenaar). Teruglevering van een deel van de haveninfrastructuur aan de gemeente zou leiden tot een versnippering in de uitvoering van het beheer en onderhoud van het havengebied, hetgeen ongewenst is. Concreet betekent dit bijdragen voor:

- Uitvoering van de publieke nautische taken;
- Het uitvoeren van het jaarlijkse onderhoud aan de publieke infrastructuur; het investeren in de vernieuwing of noodzakelijk (levensverlengend) groot onderhoud aan de publieke infrastructuur (bruggen, kades etc.), inclusief de verdere verduurzaming van de haven. De kapitaallasten daarvan worden in de begroting verwerkt.

In die zin is de gehanteerde terminologie van 'SLA' niet helemaal juist gekozen. Dit suggereert dat het gaat om een overeenkomst tussen een aanbieder en een afnemer van een bepaalde dienst, terwijl de Port eigenaar is van de desbetreffende assets. Een betere naam zou wellicht zijn "Havenovereenkomst Port of Den Helder 2023". Wij hebben echter aansluiting trachten te vinden bij de bewoording in het Panteia-rapport, waarin overigens wel de ruimte wordt gelaten om hier op onderhavige wijze invulling aan te geven. De naamgeving van de overeenkomst wordt derhalve: 'Service Level Agreement / Havenovereenkomst Den Helder 2023'. Het college zal op basis van besluitvorming over onderhavige financiële voorstel de SLA met Port of Den Helder sluiten.

Alternatief voor de gekozen methodiek zou zijn dat de publieke infrastructuur wél terug overgedragen wordt aan de gemeente, om vervolgens een SLA in de strikte zin van het woord met PoDH te sluiten. Vanwege de juridische en fiscale rompslomp die dat meebrengt, zonder dat hiermee een helder doel wordt gediend, kiezen wij ervoor om deze weg niet te bewandelen.

Ook de aan de Port of Den Helder gemandateerde nautische taken zouden door de gemeente uitgevoerd kunnen worden. Kennis, kunde en ervaring op dit vlak liggen -evenals alle

onderhoudswerkzaamheden in de haven- bij Port of Den Helder en daarmee is zij de meest 'gerede partij' om deze taken uit te voeren.

### **Bestuurlijke vernieuwing**

n.v.t.

### **Duurzaamheid**

Duurzaamheid staat hoog in het vaandel bij gemeente Den Helder. Dat krijgt onder andere z'n beslag in de wijze waarop wij Port of Den Helder ondersteunen om haar duurzaamheidsambities waar te maken, passend bij de status van Waddenhaven. De duurzaamheidsambities van de haven hebben betrekking op drie prestatiegebieden: energie, emissies en circulariteit. Deze prestatiegebieden maken onderdeel uit van het kader waarbinnen het onderhoud van de haveninfrastructuur door Port of Den Helder wordt uitgevoerd en aanbesteed. De onderhoudswerken worden te allen tijde binnen de ecologische richtlijnen, en dus met aandacht voor natuur en milieu, uitgevoerd.

Ook de ontwikkelingen die vanuit deze overeenkomst tussen de Gemeente Den Helder en Port of Den Helder worden gefinancierd hebben derhalve concreet tot doel om een duurzame haven te creëren (o.a. walstroomvoorziening en een emissievrij havenvaartuig), om daarmee een wezenlijke bijdrage te leveren aan de energietransitie met positief effect voor geluidsemisatie, stikstofemissie, CO<sub>2</sub>-uitstoot in en rond de haven.

De duurzaamheidsambities kunnen ook commerciële voordelen opleveren: Het verduurzamen van de haven draagt -naast de intrinsieke waarde van die verduurzaming zelf (minder CO<sub>2</sub>-uitstoot, reductie Stikstofoxide, reductie geluidproductie)- ook bij aan het kunnen aantrekken van bedrijven die juist actief zijn binnen de energietransitie, onder andere in onderhoud en servicing van de te realiseren windmolenparken op zee.

### **Financiële consequenties**

Naar aanleiding van de aanbevelingen van Panteia is in het overleg met PoDH nagegaan welke bedragen noodzakelijk zijn voor de instandhouding van de publieke infrastructuur (incl. de haveninfrastructuur, de toegangsinfrastructuur en de baggerwerkzaamheden). Daarbij is ook rekening gehouden met investeringen die de haven duurzamer moeten maken. Ook zijn de kosten van de uitvoering van de wettelijke nautische taken van PoDH in beeld gebracht. Daarbij is nagegaan of bijdragen van de gemeente in deze lasten passen binnen de Europese staatssteunregels.

De voorgestelde bijdragen van de gemeente aan PoDH passen binnen de Europese staatssteunregels. De vergoedingen voor publieke infrastructuur, zoals openbare bruggen, vallen buiten het staatssteunrecht. Dit geldt ook voor de vergoeding voor de uitvoering van de nautische wettelijke taken die PoDH namens de gemeente uitvoert. Deze wettelijke taken zijn klassieke overheidsprerogatieven die niet worden beschouwd als economische activiteiten. Hierop is het staatssteunrecht niet van toepassing.

De vergoedingen voor haveninfrastructuur, toegangsinfrastructuur en baggerwerkzaamheden vallen wel onder het staatssteunrecht. Hierop is de Europese Algemene Groepsvrijstellingsverordening van toepassing. Deze vergoedingen zullen, onder van toepassing verklaring van deze AGVV, worden gemeld bij de Europese Commissie.

De uitkomsten van dit overleg hebben geleid tot de volgende bedragen:

Voor bijdragen aan investeringen door PoDH in de periode 2022-2032 is een krediet van in totaal € 32 miljoen noodzakelijk. Dat is als volgt opgebouwd:

- Voor investeringen in de publieke infrastructuur een bedrag van € 13,2 miljoen;
- Voor investeringen in de haveninfrastructuur, toegangsinfrastructuur en baggerwerkzaamheden een bedrag van € 12,9 miljoen;
- Voor investeringen in de verdere verduurzaming van de haven een bedrag van € 5,4 miljoen;

- Voor investeringen voor nautische taken een bedrag van € 0,5 miljoen;

Binnen de gemeentelijke regelgeving bestaat de mogelijkheid een bijdrage te doen in de activa die eigendom zijn van derden. Voorwaarde is dat de gemeente deze bijdrage opneemt op de balans en binnen dezelfde termijn afschrijft als de "derde" dat zou doen.

Voor de afschrijvingslasten van deze investeringen moet binnen de gemeentelijke begroting dan een jaarlijks bedrag worden opgenomen in de exploitatiebegroting. Dat bedrag loopt de komende jaren op, naar gelang investeringen in deze periode plaatsvinden en leiden tot afschrijvingslasten. Om deze lasten te egaliseren wordt voorgesteld uit te gaan van een vast jaarlijks bedrag en over- of onderschrijdingen op dit bedrag te verrekenen met de bestaande egalisatiereserve voor de haven. Ook voor de jaarlijkse onderhoudskosten van de publieke infrastructuur en de uitvoering van de wettelijke nautische taken moet ruimte worden opgenomen in de exploitatiebegroting. Het gaat om een totaal begrotingsbedrag van € 1.734.000,- dat is samengesteld uit de volgende bedragen:

- voor de uitvoering van de nautische wettelijke taken van PoDH een bedrag van jaarlijks € 700.000,- (jaarlijks geïndexeerd);
- voor het uitvoeren van het jaarlijks onderhoud aan de publieke infrastructuur een bedrag van gemiddeld € 248.000,-;
- voor de kapitaallasten van de investeringen, opgenomen onder beslispoint 1, een bedrag van jaarlijks gemiddeld €786.000,-

Waarom is 10 maal (10 jaar) het bedrag van € 1.734.000,- minder dan de genoemde 32 miljoen euro?: Omdat hier voor een gedeelte investeringen mee worden gedaan die een afschrijvingstermijn van soms 40 tot 60 jaar hebben waarmee de jaarlijkse afschrijvingslasten veel lager zijn.

In de vorige raadsperiode is reeds een aantal malen gesproken over de omvang van een vergoeding aan PoDH. Daarbij werd eerst uitgegaan van investeringen die zouden leiden tot een bedrag aan jaarlijkse kapitaallasten van € 2 miljoen. Omdat die investeringen toen achterbleven is het begrotingsbedrag later aangepast naar een bedrag van € 1 miljoen. In de begroting 2022 is vervolgens rekening gehouden met aanvullende investeringen leidend tot een aanvullend jaarlijks bedrag voor kapitaallasten van € 250.000,-. Met het voorliggende voorstel wordt de totale jaarlijkse last een bedrag van (€ 1.000.000,- + € 250.000,- + € 1.734.000,- is) € 2.984.000,-. Dit bedrag is bijna € 1 miljoen hoger dan in 2018 werd ingeschat. De belangrijkste verschillen zijn naast de hogere kosten door inflatie, de vergoeding voor de nautische taken van € 700.000,- en die voor de jaarlijkse onderhoudskosten van €248.000,-.

Het bedrag van € 1.734.000 is hoger dan waarmee in de eerste begrotingswijziging wordt rekening gehouden, nl. € 1.500.000. Het verschil wordt veroorzaakt door een aantal zaken:

- De berekening bij de eerste begrotingswijziging had een globaler karakter;
- Er is nu ook rekening gehouden met investeringen in duurzaamheid; vooral in de vorm van de walstroomvoorzieningen, die noodzakelijk worden geacht om als haven toekomstbestendig te blijven;
- Bij de detaillering van de noodzakelijke investeringen is ook rekening gehouden met de voorziene prijsstijgingen door de sterke inflatie.

Door toekenning van deze bedragen wordt het mogelijk gemaakt dat PoDH jaarlijks een positief resultaat kan behalen. Er blijven wel risico's over:

- De huidige extreme inflatie kan met name de bouwkosten substantieel hoger maken;
- Er wordt rekening gehouden met een geleidelijke verkoop/verhuur van de gronden bij Kooyhaven en Kooypunt. De ontwikkeling daarvan is afhankelijk van de economische ontwikkelingen in onze regio;

- Het tempo van de ontwikkeling van aan de ene kant de markt voor gas in de Noordzee en aan de andere kant de ontwikkeling van windmolenparken is niet exact te plannen en de impact op PoDH daarmee ook niet.

### **Uitvoering en planning**

Na besluitvorming in de raad zal de financierings-systematiek in samenwerking met Port of Den Helder worden ingeregeld. Daarbij zullen we aandacht hebben voor de toekomstige ontwikkelingen (incidenten, prijsfluctuaties, veranderende degradatie van infrastructuur).

Met de besluitvorming t.a.v. de SLA is tevens de basis gelegd voor de benodigde borgstelling vanuit gemeente Den Helder. Een standaard eis van de BNG is bij (her-)financieringen dat de gemeente voor aan PoDH verstrekte leningen borg staat. Dit was ook bij de lopende leningen van PoDH het geval. Omdat de oude lening vervalt (en dus ook de lopende borgstelling van de gemeente) moet er bij (her-)financiering een nieuwe borgstelling door de gemeente worden afgegeven. Een advies hieromtrent wordt spoedig aan uw raad voorgelegd.

### **Communicatie**

Niet van toepassing.


Den Helder, 14 oktober 2022

Burgemeester en Wethouders van Den Helder,

burgemeester  
J.A. (Jan) de Boer MSc.



secretaris  
K. (Koen) van Veen



Raadsvergadering d.d.	
Besluit nummer	2022-048490
Onderwerp	Voorstel met betrekking tot een Service Level Agreement Port of Den Helder op basis van het Panteia-rapport

De raad van de gemeente Den Helder;

gelezen het raadsvoorstel van het college van burgemeester en wethouders van Den Helder van 14 oktober 2022,

**besluit:**

1. Op grond van artikel 212 Gemeentewet in samenhang met artikel 5 Financiële verordening gemeente Den Helder 2017 te besluiten een investeringskrediet van in totaal €32 miljoen aan Port of Den Helder beschikbaar te stellen in de periode 2022-2032 voor:

- Investerings in de publieke infrastructuur van € 13,2 miljoen;
- Investerings in de haveninfrastructuur, toegangsinfrastructuur en baggerwerkzaamheden in de zin van de AGVV van €12,9 miljoen;
- Investerings in de verdere verduurzaming van de haveninfrastructuur in de zin van de AGVV van € 5,4 miljoen;
- Investerings voor nautische (wettelijke) taken van € 0,5 miljoen;

2. In de exploitatiebegroting jaarlijks een bedrag van in totaal € 1.734.000,- op te nemen voor;

- a. de uitvoering van de nautische (wettelijke) taken van PoDH een bedrag van €700.000,- (jaarlijks te indexeren);
- b. het uitvoeren van het jaarlijks onderhoud aan de publieke infrastructuur van gemiddeld €248.000,- ;
- c. de kapitaallasten van de investeringen, opgenomen onder beslispoint 1, een bedrag van € 786.000,-.

3. Jaarlijks de niet benutte middelen dan wel een hogere besteding dan opgenomen onder beslispoint 2.c. toe te voegen resp. te onttrekken aan de reserve Bijdrage locatie RWS+, en deze reserve te hernoemen in Reserve egalisatie lasten haven.

4. Jaarlijks de fluctuaties in de bijdragen aan de onderhoudsexploitatiekosten van punt 2.b. toe te voegen resp. te onttrekken aan een nieuw te vormen Reserve jaarlijks onderhoud haven.

Aldus besloten in de raadsvergadering van