



Rapportage Port of Den Helder 2e halfjaar 2015

Maart 2016 (ID16.00749)

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting

1. Inleiding

Doelstelling

2. Kaders

3. Port of Den Helder

3.1 Ontwikkelingen afgelopen half jaar

3.2 Ontwikkelingen komend half jaar

3.3 Doorkijk naar 2017 en verder

4. Financiën

5. Risicoparagraaf

Samenvatting

Samen met het bedrijfsleven, regiogemeenten en andere overheden, de Koninklijke Marine, onderzoeksinstituten en het onderwijs werken de gemeente en Port of Den Helder stevig aan het benutten van de mogelijkheden voor economische groei en werkgelegenheid. NV Port of Den Helder faciliteert en stimuleert economische groei in de haven voor bedrijven. Van offshore energy, defensie-industrie, visserij en maritieme kennisindustrie tot opleidingen. Door regulering van het gebruik van de haven, het steeds verder optimaliseren van de dienstverlening aan gebruikers van de haven, door technisch beheer en door ontwikkeling van de haven. De ambitie van de haven: "Port of Den Helder is dé logistieke kennis- en service hub aan zee".

De PoDH kent een drietal elkaar versterkende onderdelen en wel:

- Reguleren van het gebruik van de haven
- Technisch beheer van de havenvoorzieningen
- Gebiedsontwikkeling

De cijfers zijn gebaseerd op informatie tot en met 31 december 2015. Alle doorgegeven informatie en cijfers in deze rapportage zijn voorlopig. Alle boekingen en informatie worden pas vastgesteld in de Jaarrekening en Jaarverslag 2015.

Zonder de winst van de verkoop grond van Kooypunt zou het resultaat van 2015 kosten neutraal zijn geweest. Er zijn in 2015 hogere kosten gemaakt voor inhuur en advies. Op deze post wordt het grootste deel (1.5 miljoen) uitgegeven aan reguliere kosten voor vletterwerkzaamheden en havenbeveiliging. Er zijn vele projecten opgestart om PoDH verder te ontwikkelen, een goede basis te creëren voor de lange termijn en om de continuïteit te waarborgen. Denk hierbij aan het versterken van de financiële positie, het opstellen van beheerplannen en andere projecten. Bovendien zijn er extra kosten gemaakt vanwege werving&selectie, inhuur en vergoedingen in interim-periode directievoering.

In 2015 zijn er een aantal successen behaald, zoals het versterken van de samenwerking met (markt-) partijen. Hierdoor is een sterker logistieke netwerk ontstaan en kan Port of Den Helder zich sterker in de markt zetten. Het North Sea Offshore was een succesvolle editie en er wordt een jaarlijks terugkerend event van gemaakt. Het behalen van het Ecoport certificaat is een ander belangrijk succes. Ten slotte is in 2015 verder gewerkt aan een sterke basis die zorgt voor een financieel en organisatorisch gezond bedrijf die in staat is om voor de gewenste (en noodzakelijke) ontwikkelingen te zorgen in de havengebieden van Den Helder.

1. Inleiding

Hierbij biedt het college de 2^e halfjaarrapportage 2015 over NV Port of Den Helder aan de gemeenteraad aan.

Doelstelling Port of Den Helder

De haven van Den Helder is de economische motor van de Kop van Noord-Holland. Samen met het bedrijfsleven, regiogemeenten en andere overheden, de Koninklijke Marine, onderzoeksinstituten en het onderwijs werken de gemeente en Port of Den Helder (PoDH) stevig aan het benutten van de mogelijkheden voor economische groei en werkgelegenheid.

De doelstelling van Port of Den Helder is: *“ de bedrijven werkzaam in de haven dan wel de bedrijven die daaraan gerelateerd zijn zo optimaal mogelijk te faciliteren bij de uitvoering van de werkzaamheden zodat de logistieke processen binnen de haven en de daaraan gekoppelde bedrijventerreinen zo optimaal mogelijk kunnen worden uitgevoerd”.*

Port of Den Helder kent een drietal elkaar versterkende onderdelen en wel:

- Reguleren van het gebruik van de haven
- Technisch beheer van de havenvoorzieningen
- Gebiedsontwikkeling

Binnen deze context is NV Port of Den Helder een commercieel bedrijf zodat bij de uitoefening van haar taken de economische principes van toepassing zijn.

Om dit doel te bereiken ligt de focus op:

- Faciliteren van bestaande havenfaciliteiten en uitbreiden van havenfaciliteiten
- Ontwikkelen van bedrijventerreinen
- Samenwerking Defensie en bedrijfsleven: De NV Port of Den Helder is de spil van de economische ontwikkeling van de regio Den Helder en daarbij speelt de Koninklijke Marine met haar kennis en faciliteiten een belangrijke rol. Door toegang te geven tot de marinehaven voor medegebruik door civiele partijen, zet de Koninklijke Marine een volgende grote en belangrijke stap in de samenwerking met het bedrijfsleven om de economie in de regio samen verder te stimuleren.
- Faciliteren recreatieve gebruikers: faciliteiten gebruik flaneerkade en toegang tot bassin Willemsoord, versterken riviercruises.

2. Kaders

De gehanteerde kaders zijn:

- Nota “De verhouding tussen de aandeelhouder (B&W) en de gemeenteraad” Raad 9 juli 2012
- Havenovereenkomst en Inbrengeovereenkomst (Raad 3 december 2012; Raadsbesluit RB12.0215)
- Havenbeheersplan 2013 -2017
- Beleidsnota “Gemeentelijke garanties en geldleningen (2014)”,

3. Port of Den Helder

In onderstaande tekst worden de ontwikkelingen van het afgelopen half jaar, het komende half jaar en een doorkijk naar 2016 geschetst.

3.1 Ontwikkelingen afgelopen half jaar

De ontwikkelingen in het afgelopen half jaar:

Reguleren van het gebruik van de haven

De versterking van de marktpositie van de haven is een cruciale factor voor de ontwikkeling van de regionale economie en werkgelegenheid. De civiel-militaire samenwerking in de haven van Den Helder zien we als een belangrijke voorwaarde om deze ambitie te realiseren. Tevens heeft Port of Den Helder een verkenning gestart naar de ontwikkeling van nieuwe markten ten aanzien van

energiewinning op zee. Prominent onderdeel daarvan is het marktpotentieel van "Wind op Zee". Deze kansen én transformatie is aanleiding geweest voor het college om in het collegeprogramma hier ook prominent aandacht aan te besteden. Ter voorbereiding op een bestuurlijk plan van aanpak "Wind op zee" is in samenwerking met PoDH, havenbedrijven, Den Helder Airport, kennispartijen en het Ontwikkelingsbedrijf NHN in het vierde kwartaal 2015 een denktank opgericht. Onderdeel van deze inspanning is een gezamenlijke "framing" en communicatiestrategie met betrekking tot de propositie van Den Helder (zeehaven, luchthaven en kennishaven) in relatie tot de "windmarkt". Daarnaast heeft PoDH het initiatief genomen om samen met een aantal marktpartijen te komen tot een bundeling van acquisitie, tot en met een gecoördineerde tendering.

Kortom: de omzet van Port of Den Helder wordt nu nog maatgevend bepaald door exploitatie en beheer van olie en gas producerende installaties op de zuidelijke Noordzee, maar de transformatie naar offshore wind is in 2015 onder invloed van de mondiale effecten op de olie&gas markt in de hele offshore energy wereld ingezet. De effecten op de olie&gas markt over 2015 zijn (ook financieel) merkbaar geweest, al is er over 2015 voor Port of Den Helder in direct financieel opzicht nog een relatief beperkt effect geweest. De verklaring is dat olie&gas gerelateerde schepen weliswaar langer aan de kade liggen (minder havengelden), maar daar voor PoDH ook inkomsten tegenover staan (meer kadegelden). Al met al is er een remmende invloed op de levering van diensten en het havenbezoek van schepen. Ter illustratie: in 2015 zaten nog 21 schepen in de SNS pool, begin 2016 is dat teruggelopen tot 14 schepen. In onderstaande tabel is het aantal bezoeken en GT weergegeven. **In paragraaf 4** wordt ingegaan op de financiële gevolgen van het aantal bezoeken van schepen over 2015.

categorie	2015 2e halfjaar		2014 2e halfjaar	
	Aantal bezoeken	Totaal GT	Aantal bezoeken	Totaal GT
Bedrijfsvaartuig	369	30.912	818	55.341
Binnenvaartvrachtschip	40	15.849	64	3.172
Hospitaalschip	3		1	
Zeeschip	1.226	2.543.701	1.412	2.926.864
Zeevissersschip	812	181.106	760	185.306
Eindtotaal	2.450	2.771.568	3.055	3.170.683

categorie	2015		2014	
	Aantal bezoeken	Totaal GT	Aantal bezoeken	Totaal GT
Bedrijfsvaartuig	684	48.968	1.145	80.860
Binnenvaartvrachtschip	114	19.268	110	6.486
Hospitaalschip	5	2.467	2	0
Zeeschip	2.522	5.054.460	2.784	5.809.958
Zeevissersschip	1.645	394.714	1.297	331.098
Eindtotaal	4.970	5.519.877	5.338	6.228.402

Technisch beheer van de havenvoorzieningen

Het resultaat van het onderzoek naar het in kaart brengen van de waterbodem en een nieuw havenbeheersplan is voortgezet in de tweede helft van 2015.

Gebiedsontwikkeling

Het bedrijventerrein Kooypunt Fase 3A is begin 2015 in uitvoering gegaan en is begin 2016 opgeleverd. In de tweede helft van 2015 zijn geen stukken grond uitgegeven. De grond voor de ontwikkeling voor Total is begin 2016 uitgegeven.

De ruimtelijke- en planologische procedures voor de ontwikkeling van het RHB Kooyhaven zijn afgerond in de tweede helft van 2015.

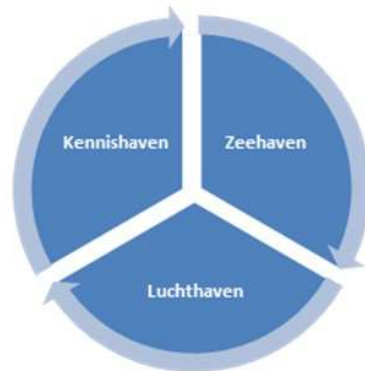
Op basis van de project start-up in de eerste helft 2015 is voor het toekomstige gebruik van Buitenveld doorgedaan met het verkennen van mogelijkheden. Ook het inrichten van het terrein voor een "Gentry-check" installatie is nader verkend.

De ontwikkeling op RWS+ locatie komt steeds een stap verder, waarbij het afsluiten van het financiële traject met overheidspartijen nu de prioriteit heeft.

Het verkennen van nieuwe mogelijkheden voor "Building with nature" (baggerproblematiek in de haven en kansen voor natuurontwikkeling w.o. vismigratie) is in samenwerking tussen gemeente en PoDH voortgezet.

Overige zaken

Den Helder Airport en Port of Den Helder zijn onlosmakelijke partners in de dienstverlening aan de offshore industrie. Samen met de kennishaven is er een sterke driehoek in Den Helder. De PoDH heeft de banden met de kennishaven het afgelopen jaar verder aangehaald. Onze kennispositie op het gebied van "maritime maintenance & logistics" is een belangrijke pro positie richting toekomstige markten (zie afbeelding).



Gezamenlijk hebben PoDH en DHA deelgenomen aan de EWEA in Kopenhagen (Europese beurs voor offshore windenergie) en een handelsmissie naar UK in het kader van offshore wind. Samenwerking levert synergie op en is een kwalitatieve asset. Er is een gezamenlijke PR-strategie opgezet en er wordt inmiddels gezamenlijk acquisitie uitgevoerd.

De havenbijeenkomst (december 2015) die Port of Den Helder heeft georganiseerd was succesvol. Het nieuwe initiatief North Sea Offshore Conference is gezamenlijk met HSV, Den Helder Airport en NHN gelanceerd in juni 2015 en de voorbereidingen voor de 206 editie zijn in de tweede helft van 2015 ter hand genomen. De ambitie om jaarlijks nationale aandacht te trekken in de offshore branche is succesvol gebleken.

Wat gebeurt er aan de kade? Een greep uit de ontwikkelingen in de tweede helft van 2015: vanaf het vierde kwartaal 2015 ligt er een platform in de haven aan de Nieuwediepkaai. Bluetec heeft begin november de Nieuwediepkaai gebruikt voor het omwisselen van de turbine van het energie getijde platform. Het walk to work Vessel Kroonborg doet de haven tweewekelijks aan.

3.2 Ontwikkelingen komend half jaar

De ontwikkelingen in het komend half jaar:

Reguleren van het gebruik van de haven

Port of Den Helder en de Koninklijke Marine (KM) zetten in op een sterke samenwerking op het gebied van operationele activiteiten, medegebruik van haveninfrastructuur, en optimale gebruik van ruimte in de haven ten behoeve van commerciële exploitatie. De in 2014 getekende

samenwerkingsverklaring wordt in 2016 geëvalueerd en uitgebreid. Er is een goede samenwerking en contact met de Marine die hierdoor op een juiste manier op de hoogte is van de vragen vanuit de markt. Gezamenlijk onderzoeken we de mogelijkheid van platforms in de haven.

Technisch beheer van de havenvoorzieningen

Het aanpassen van de havenmanagementsystemen wordt in 2016 wettelijk verplicht (Maritime Single Window). Het waterbodemonderzoek en het havenbeheerplan worden opgeleverd. Door de Rijksoverheid wordt gewerkt aan een herziening van het Loodsplichtbesluit.

Gebiedsontwikkeling

Er wordt door PoDH een zogenaamde routekaart uitgewerkt in overleg met haar partners in de haven ten behoeve van passende ontwikkelingen die aansluiten op wensen uit de markt.

Het Consortium Dura Vermeer en De Vries en van der Wiel begint met de ontwikkeling van het RHB Kooyhaven. Port of Den Helder gaat de gronden en de binnenhaven afnemen.

Het bedrijf Imares heeft behoefte aan extra voorzieningen, waar Port of Den Helder graag over meedenkt.

3.3. Doorkijk naar 2017 en verder

De ontwikkelingen in de projecten in de gebiedsontwikkelingen zijn toegelicht in 3.1 en 3.2.

4. Financiën

Het exploitatieresultaat over 2015 is € 495 k (positief)¹. Het genoemde resultaat is voornamelijk veroorzaakt door incidentele baten. Dit resultaat is nodig én wordt ingezet om groot onderhoud en andere investeringen te kunnen uitvoeren en risico's te kunnen dekken. In de begroting 2015 was een resultaat verwacht van € 379k, dat naar aanleiding van de 1^e rapportage 2015 positief is bijgesteld naar € 933k en door uitgestelde grondverkoop nu op € 495k uitkomt.

Onder de tabel worden grote en/of belangrijke verschillen tussen de begroting 2015 en het voorlopige resultaat 2015 toegelicht.

(x € 1.000,-)

	Prognose 2015 uit 1ste halfjaarrapportage	Verwacht resultaat 2015	Afwijking
Opbrengsten			
Haven- en Kadegelden	3.837	3.761	-76
Gronden	2.088	2.002	-86
Water	157	157	0
Overige / winst projecten	920	498	-422
Totaal opbrengsten	7.002	6.418	-584
Kosten			
Huisvestingskosten	-88	-88	0
Kantoorkosten	-283	-330	-47
Advies / inhuur	-1.934	-2.040	-106
<i>Opdracht versterking financiële positie</i>	-145	-20	125
Onderhoud / bedrijfskosten	-947	-776	171
Overige diensten	-21	-17	4
Personeelskosten	-1.462	-1.496	-34
Rente	-114	-73	41
Storting voorziening	-652	-653	-1
Afschrijving	-517	-524	-7
Beschikking reserve			
Nieuwe Diep	94	94	0
Totaal kosten	-6.069	-5.923	146
VERWACHT RESULTAAT	933	495	-438

¹ Voorliggende cijfers zijn gebaseerd op gegevens tot en met 31 december 2015. In de jaarrekening 2015 (met bijbehorende accountantscontrole) staan de definitieve cijfers over 2015 en de in deze rapportage opgenomen cijfers zijn dan ook onder voorbehoud.

In onderstaande tekst wordt een toelichting gegeven op zowel de opbrengsten als de kosten in 2015.

Opbrengsten

Haven- en Kadegelden

In de tweede helft van 2015 zijn 1.226 zeeschepen binnengekomen (2.510.759 GT). In 2014 kwamen er deze periode 1.372 schepen binnen (2.883.094GT). Kleine zeeschepen (onder 500GT), visserijschepen en overige schepen zijn niet ISPS-plichtig. Dit soort schepen is in 2015 ook minder binnengekomen. In het tweede halfjaar van 2015 zijn 812 (181.106GT) vissersschepen binnengekomen ten opzichte van 760 (185.306GT) vissersschepen in dezelfde periode in 2014. De visserijschepen hebben bepaalde vrijstellingen voor financiële heffingen, mede hierdoor zijn relatief minder opbrengsten van ISPS en HAP gelden binnengekomen. In totaal zijn er €76k minder opbrengsten dan de halfjaar prognose. Andere relevante zaken het haven- en kadegeld betreffende zijn:

- De Koopvaarderschutsluis in bloktijden gestremd geweest in verband met groot onderhoud aan de sluis. In de maand september heeft de Port of Den Helder er voor gezorgd dat de alternatieve route via het Boerenverdriet en Zeedoksluis gebruikt kon worden. Op verzoek en op kosten van de Provincie heeft de Zeedoksluis in die periode gedraaid. De werkzaamheden aan de Koopvaarderschutsluis en de werkzaamheden bij de Wilhelminasluis in Zaandam heeft als gevolg gehad dat er minder rijn-riviercruisevaart en motorpassagiersschepen naar Den Helder zijn gekomen.
- De langliggers kleinere offshore zeeschepen worden aan de Nijverheidskade in de industrie haven gelegd. Omdat de schepen in dit gebied verplicht aan de walstroom moeten zijn er extra voorzieningen getroffen.
- In de havengelden is rekening gehouden met opbrengsten gegenereerd met het beschikbaar stellen van een kade bij de Koninklijke Marine. Voor het geval dat er onvoldoende ruimte is in de commerciële haven, dan heeft PODH een overeenkomst gesloten met de Koninklijke Marine om tegen vergoeding gebruik te kunnen maken van onbenutte ruimte aldaar.

Gronden

In totaal zijn er €86k minder grondopbrengsten dan begroot. In verband met een centralisering van activiteiten heeft Imares haar vestiging (Ballastwater testinstallatie) in de Spoorweghaven uitgebreid (afkomstig van de locatie Ambachtsweg). Dit betekent dat ca. 2.200 m2 grond extra is verhuurd aan Imares.

Water

De wateropbrengsten zijn zoals de prognose.

Overige winsten/projecten

De verkoop van grond op Kooypunt aan Total wordt in februari 2016 gerealiseerd. De vertraging had te maken met het verkrijgen van diverse vergunningen. Door de vertraging is de winst projecten €422k in 2015 lager dan verwacht, maar dit komt ten goede aan 2016.

Kosten

Kantoorkosten

De kantoorkosten zijn afgerond €47k hoger dan begroot, o.a. veroorzaakt door een hogere OZB last.

Advies/inhuur

De totale kosten advies en inhuur zijn afgerond €106k hoger dan begroot. Dit verschil komt voornamelijk voort uit hogere kosten inzake ICT projecten. De kosten te maken voor het project “versterking financiële positie” zullen hoofdzakelijk ten laste komen van 2016.

Onderhoud/Bedrijfskosten

Er is € 171k minder uitgegeven dan begroot. Dit wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door uitstel van onderhoud naar 2016.

Personeelskosten

In verband met werving en selectie zijn de personeelskosten € 34k hoger dan begroot.

Rente

In de tweede helft van 2015 is de variabele rente niet hoger gekomen dan 0.08%. Daardoor is er een besparing van €41k ten opzichte van de prognose rentekosten. In de prognose voor 2015 is er rekening gehouden met een voortdurend laag rentepercentage plus een kleine risico-opslag.

Overige kosten

Het nieuwe havenmanagementplan zou in het najaar 2015 zijn afgerond maar helaas is dit niet behaald. Op dit moment wordt het plan afgerond en kunnen we in de begroting 2016 de juiste informatie meenemen maar voor 2015 wordt nog gewerkt met de cijfers uit het plan van 2012.

Financiële ontwikkelingen

Om ontwikkelingen mogelijk te maken is een stevige financiële positie van Port of Den Helder noodzakelijk. De huidige solvabiliteit, verhouding vreemd vermogen en eigen vermogen, beperkt Port of Den Helder in haar mogelijkheden. Om die reden wordt, met behulp van een extern bureau, onderzocht op welke wijze deze positie versterkt kan worden. Hiervoor is een traject “Verbetering van de Financiële Positie van PoDH” ingezet, waarbij de volgende punten worden meegenomen:

- Huidige structuur leningen en herstructurering hiervan
- Onrendabele eigendommen
- Kapitaalinjectie: hoe en door wie

Het is de verwachting dat dit traject in de eerste helft van 2016 wordt afgerond.

Conclusie

De cijfers zijn gebaseerd op informatie tot en met 31 december 2015. Alle doorgegeven informatie en cijfers in deze rapportage zijn voorlopig. Alle boekingen en informatie worden pas vastgesteld in de Jaarrekening en Jaarverslag 2015.

Zonder de winst van de verkoop grond van Kooypunt zou het resultaat van 2015 kosten neutraal zijn geweest. Er zijn in 2015 hogere kosten gemaakt voor inhuur en advies. Op deze post wordt het grootste deel (1.5 miljoen) uitgegeven aan reguliere kosten voor vletterwerkzaamheden en havenbeveiliging. Er zijn vele projecten opgestart om PoDH verder te ontwikkelen, een goede basis te creëren voor de lange termijn en om de continuïteit te waarborgen. Denk hierbij aan het versterken van de financiële positie, het opstellen van beheerplannen en andere projecten. Bovendien zijn er extra kosten gemaakt vanwege werving & selectie, inhuur en vergoedingen in interim-periode directievoering.

5. Risicoparagraaf

Het bedrijfsresultaat uit gewone bedrijfsvoering is weliswaar positief (zie tabel paragraaf 4), maar de solvabiliteitspositie is vooralsnog ontoereikend om tot uitkering van dividend over te gaan. Wel neemt het incasseringvermogen voor (exploitatie) tegenvallers (lees eigen vermogen) van de onderneming toe.

De onderneming is voor financiële winst (en daarmee het opbouwen het eigen vermogen en de solvabiliteit) afhankelijk van het succesvolle verloop van projecten zoals Kooypunt 3a. Een succesvol verloop wordt sterk beïnvloed door de economische ontwikkelingen. Mochten inkomsten van deze

projecten uitblijven of op een later tijdstip gerealiseerd worden dan zal dit consequenties hebben voor de financiële situatie van Port of Den Helder en daarmee zal het risico voor de gemeente kunnen toenemen.

De gemeente staat garant voor een bedrag ad €26,3 miljoen, namelijk een oorspronkelijke basislening van € 10,5 miljoen en een rekening courant van € 4,7 miljoen. Daarnaast zijn garanties afgegeven voor lopende projecten Kooypunt 3a (2,6 miljoen) en RHB Kooyhaven (€ 8,5 miljoen). De volgende risico's zijn op dit moment bekend:

- Vennootschapsbelasting: Port of Den Helder, samen met de andere zeehavens van Nederland, is volgens Nederlandse wet vrijgesteld van vennootschapsbelasting. De reden hiervoor is dat andere zeehavens in Europa geen last hebben van een vennootschapsbelasting en/of een andere regeling hebben waaruit een financiële voordeel komt ten opzichte van de Nederlandse zeehavens. Recent heeft de Europese Commissie bekend gemaakt dat ze tegen de vrijstelling zijn. *Beheermaatregel: Port of Den Helder werkt samen met de andere internationale havens in Nederland om te lobbyen en accurate informatie en argumentaties te geven aan verschillende (Europese) politici. Het is de gezamenlijke inschatting van deze havens dat een uitstel van VPB voor de Nederlandse zeehavens geregeld zal worden tot 2017.*
- Olieprijs: Zoals hierboven in deze rapportage genoemd, merkt Port of Den Helder de consequenties van de lage olieprijs al. *Beheermaatregel: De situatie wordt scherp gevolgd.*
- Verkoop bedrijfsterreinen: zoals bij alle bedrijventerreinen blijft er een risico dat de gronduitgiftes niet op tijd kunnen worden gedaan. Dit risico is altijd aanwezig. *Beheermaatregel: de businesscase wordt opgesteld met een zeer conservatief gronduitgifteschema.*
- RHB Kooyhaven: in de businesscase RHB Kooyhaven is een subsidie opgenomen. Eén van de subsidievoorwaarden is dat vóór een bepaalde datum een kade is opgeleverd. Door de bezwaarschriften is er vertraging in de uitvoering van het plan. *Beheermaatregel: Er is overleg met de subsidieverstrekker over deze ontwikkeling geweest en er is uitstel verleend.*
- Rente stijging: het rentepercentage voor de projecten is nu extreem laag, maar kan altijd stijgen. *Beheermaatregel: Dit risico ingedekt door een conservatief rekenrentepercentage te hanteren.*
- de Zeevaartschool is eind december 2015 aangekocht door port of den helder. PoDH heeft aangegeven dat de cijfers nog niet in de 2e halfjaar rapportage 2015 zijn verwerkt. De financiële afwikkeling hiervan zal in de eerste helft 2016 plaatsvinden.