JAARSTUKKEN NORTH SEA PORT SE



DEEL 1: BESTUURSVERSLAG 2020

DEEL 2: JAARREKENING 2020

DEEL 3: ANDERE GEGEVENS

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

JAARSTUKKEN NORTH SEA PORT SE

DEEL 1

BESTUURSVERSLAG 2020

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

BERICHT VAN HET TOEZICHTHOUDEND ORGAAN VAN NORTH SEA PORT SE

Hierbij biedt het Toezichthoudend Orgaan van North Sea Port SE het jaarbericht aan waarin de jaarrekening over 2020 is opgenomen. Het bestuur heeft het bestuursverslag opgesteld. Deloitte Accountants heeft de jaarrekening gecontroleerd en voorzien van een goedkeurende controleverklaring. De Auditcommissie heeft de jaarrekening uitvoerig besproken met de CEO, de CFO en de externe accountant. Vervolgens heeft het Toezichtsorgaan, in aanwezigheid van de externe accountant, het bestuursverslag met het bestuur besproken. De discussies die in dat verband zijn gevoerd, hebben het Toezichtsorgaan ervan overtuigd dat dit verslag aan alle voorschriften en aan de eisen van governance en transparantie voldoet. Het vormt een goede basis voor de verantwoording die het Toezichtsorgaan aflegt voor het gehouden toezicht.

Het Toezichthoudend Orgaan stemt in met de jaarrekening 2020. Op 25 juni 2021 zal de jaarrekening ter vaststelling aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders (AVA) van North Sea Port SE worden voorgelegd. Het Toezichtsorgaan stelt aan de AVA voor dat aan het bestuur decharge wordt verleend voor het gevoerde beleid, dat aan het Toezichtsorgaan decharge wordt verleend voor het gehouden toezicht en dat de jaarrekening 2020 wordt vastgesteld.

Inleiding

Omwille van de COVID-19-pandemie was 2020 een jaar met vele uitdagingen. Hoewel de overslagcijfers onder deze pandemie hebben geleden, is het resultaat van 2020 € 39,7 mln. vóór belastingen. Op het vlak van gronduitgiftes werd wel een record neergezet.

De financiële en commerciële resultaten hadden een vaste plaats in de agenda van het Toezichtsorgaan. Uiteraard kregen de grote lopende projecten eveneens veel aandacht.

In 2020 is ook een wijziging in het management doorgevoerd door het vertrek van co-CEO Jan Lagasse en de benoeming van drie nieuwe bestuurders.

Wijziging bestuur

Het vertrek van Jan Lagasse per 1 september 2020 leidde tot een herschikking van het Bestuur. Het TZO besliste tot een nieuwe managementstructuur waarbij het Bestuur van North Sea Port per 1 september werd uitgebreid tot vier leden. Naast CEO Daan Schalck zijn drie nieuwe bestuurders benoemd voor een termijn van zes jaar: de heren Dick Engelhardt (Chief Development & Nautical Operations) en Peter Van Parys (Chief Operating Officer) en mevrouw Sofie Monteyne (Chief Financial Officer). In dit benoemingsproces speelde het remuneratiecomité een belangrijke rol: het comité adviseerde het TZO over de uiteindelijke benoemingen.

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

Financiële rapportage en risicomanagement

De COVID-19-pandemie noodzaakte een nauwgezette opvolging van de continuïteit van de maritieme dienstverlening in de haven, de omzet, overslagcijfers en cashflow. De auditcommissie en het TZO kwamen verschillende malen – digitaal - extra bijeen om door het Bestuur op de hoogte gehouden te worden van de monitoring van omzet en prognoses en van de gevolgen van de COVID-19-crisis voor North Sea Port. De auditcommissie en het TZO stelden daarbij vast dat de prognoses van het management goed de werkelijkheid konden weergeven, mede doordat de klanten op regelmatige basis werden bevraagd.

Hiermee beschikte het Toezichtsorgaan steeds over up-to-date informatie. Daarnaast werd in de reguliere vergaderingen de uitgebreidere rapportage besproken over lopende commerciële ontwikkelingen en realisaties, alsook over belangrijke projecten zoals Thermphos, Nieuwe Sluis en Rail Ghent Terneuzen.

Het Bestuur heeft het risicoprofiel, de gang van zaken, de financiële situatie en de marktontwikkelingen periodiek toegelicht aan het Toezichtsorgaan. Ook gaf het Bestuur bij alle onderwerpen waarbij een besluit van het TZO wordt gevraagd, duiding over de risicoaspecten van het betreffende onderwerp.

Samenstelling

Bij de benoeming van zijn leden streeft het Toezichtsorgaan naar een complementaire samenstelling, met name voor wat betreft de kennisgebieden die relevant zijn voor North Sea Port. Voor de onafhankelijke leden van het TZO werd een profielschets opgemaakt.

Door het vertrek van de heer Samsom in september 2019 diende voorzien te worden in een vervanging van een onafhankelijk lid NL. De Nederlandse aandeelhouders droegen hiervoor de heer Pieter van Geel voor. Hij werd door de Algemene Vergadering benoemd op 31 januari 2020 en werd door het TZO als voorzitter van het TZO aangeduid met ingang van 27 juni 2020.

Ingevolge een afspraak tussen de Nederlandse aandeelhouders trad de heer Albert Vader af op de AVA van 26 juni 2020 en werd de heer Jack Begijn als lid NL met een politiek mandaat benoemd.

Voor het overige waren er geen wijzigingen in het TZO: de heer Jetten is als onafhankelijk lid NL van het TZO benoemd, mevrouw Vereecke en de heer Colpaert als onafhankelijk lid FL. Langs Vlaamse kant zetelen mevrouw Bracke en de heer Watteeuw met een politiek mandaat, langs Nederlandse kant zetelt mevrouw Pijpelink als lid NL met een politiek mandaat.

Corporate Governance Code en best practices

North Sea Port SE past voor zover mogelijk vrijwillig de principes van de Nederlandse Corporate Governance Code toe, waarbij omwille van het grensoverschrijdende karakter van de groep ook rekening wordt gehouden met de Belgische regelgeving.

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

Beloningsbeleid

Bij Completion van de fusie op 29 juni 2018 is door de Algemene Vergadering van Aandeelhouders de bezoldiging van de leden van het Toezichtsorgaan vastgesteld. In de Algemene Vergadering van 28 juni 2019 werd beslist om de verplaatsingsvergoedingen van de TZO-leden die nog niet door anderen worden vergoed, vast te leggen op het bedrag per kilometer dat jaarlijks door de Belgische overheid wordt bepaald als belastingvrije forfaitaire kilometervergoeding.

Vergaderingen Toezichtsorgaan

Het Toezichtsorgaan kwam in 2020 tienmaal bijeen, waarvan vier extra vergaderingen omwille van de COVID-19-pandemie en twee extra vergaderingen omwille van de wijzigingen in de managementstructuur en de benoeming van nieuwe bestuurders. De vergaderingen van het Toezichtsorgaan werden steeds in aanwezigheid van het bestuur gehouden.

Auditcommissie

De Auditcommissie heeft in 2020 twaalf keer vergaderd. In dat aantal waren ook extra vergaderingen omwille van de COVID-19-pandemie begrepen. De Auditcommissie rapporteert rechtstreeks aan het Toezichtsorgaan in de reguliere vergadering en de verslagen van de auditcommissie worden aan de TZO-leden meegedeeld bij elke TZO-vergadering.

Remuneratiecommissie

In 2020 kwam de remuneratiecommissie negenmaal samen, inclusief extra vergaderingen omwille van de wijzigingen in de managementstructuur en de benoeming van de nieuwe bestuurders. De audit- en remuneratiecommissies vergaderen doorgaans op dezelfde dag.

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

Dankwoord

Het Toezichtsorgaan dankt de bedrijven, de stakeholders en ook de medewerkers en het bestuur van North Sea Port voor de goede samenwerking in 2020. 2021 zal nog steeds een uitdagend jaar zijn omdat de COVID-19-pandemie nog niet voorbij is en de effecten ervan bijgevolg nog niet volledig kunnen worden ingeschat. Het blijft dus zaak om de vinger aan de pols te houden.

Begin 2021 stelden de aandeelhouders van North Sea Port hun aandeelhoudersstrategie voor. Die dient als startpunt voor het nieuwe strategisch plan dat North Sea Port dit jaar zal voorstellen voor de komende vijf jaar. Het TZO zal zich samen met het Bestuur en alle medewerkers van North Sea Port inzetten om dit strategisch plan te doen slagen en North Sea Port verder op de kaart te zetten als Europese tophaven.

P.L.B.A. van Geel (voorzitter)

S. Bracke (vicevoorzitter)

A.P. Colpaert

M.J.H. Jetten

A. Pijpelink

J. Begijn

A.E. Vereecke

F.J. Watteeuw

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

Hoofdstuk 1: De haven in cijfers

1.1 Werkgelegenheid en toegevoegde waarde

North Sea Port mikt op duurzame economische bedrijvigheid die een hoge toegevoegde waarde en werkgelegenheid genereert. Zo draagt de haven actief bij aan de welvaart in haar regio en creëert zij waarde voor haar aandeelhouders. North Sea Port denkt actief mee met zijn klanten, partners en stakeholders met het oog op groei en ontwikkeling voor iedereen die bij de haven betrokken is.

Binnen North Sea Port zijn 525 bedrijven actief in zeer uiteenlopende sectoren. Dat gaat van eenmanszaken tot grote multinationals met duizenden werknemers op de loonlijst. De bedrijven zorgen daarbij voor werk voor vele havenbedrijven, toeleveranciers en dienstverleners. Maar het actieterrein van die ondernemingen reikt in de regel verder dan de grenzen van het havengebied en veel spelers binnen North Sea Port zijn wereldwijd actief.

100.000 jobs

Die 525 bedrijven waren in 2018 goed voor 99.449 jobs, waarvan afgerond 35.000 in Zeeland en 65.000 in Gent. Voor bijna de helft (49.134 vte) gaat het om mensen die op de eigen loonlijst van die ondernemingen staan. De indirecte werkgelegenheid (50.315 vte) zit bij toeleveranciers en dienstverleners in transport, beveiliging, IT, schoonmaak, horeca, enz.
De verdeling tussen Zeeland en Gent is afgerond 35.000 versus 65.000 respectievelijk.

North Sea Port kwam als fusiehaven ook tot stand om die jobmotor nog wat harder te doen draaien. Bij de start was 100.000 banen als streefdoel voor 2020 vooropgesteld. Met de vele projecten die bedrijven sinds 2018 opstartten, is dat doel wellicht reeds gehaald. Die vele investeringen bewijzen alvast het vertrouwen van de bedrijfswereld in de haven.

Toegevoegde waarde: derde plaats in Europa

North Sea Port genereert in totaal €12,5 miljard toegevoegde waarde, waarvan 5,3 miljard onrechtstreeks en 7,2 miljard rechtstreeks. Dat cijfer ligt zeer hoog in vergelijking met andere havens. North Sea Port staat zelfs op de derde plaats in Europa. Het moet alleen Rotterdam en Antwerpen laten voorgaan, maar de twee grootste havens in Europa hebben daarvoor een veelvoud van de maritieme overslag van North Sea Port nodig. Dat North Sea Port zo goed scoort, komt omdat North Sea Port niet alleen een doorvoerhaven is die als doorgeefluik dient voor lading. Heel wat grondstoffen worden behandeld of verwerkt door de sterk uitgebouwde industriële cluster in de haven zelf.

Cijfers Nederland, uit: Havenmonitor van het Ministerie van I&W
Cijfers België, uit: Nationale Bank van België

1.2 Uitgegeven bedrijfsterreinen: record

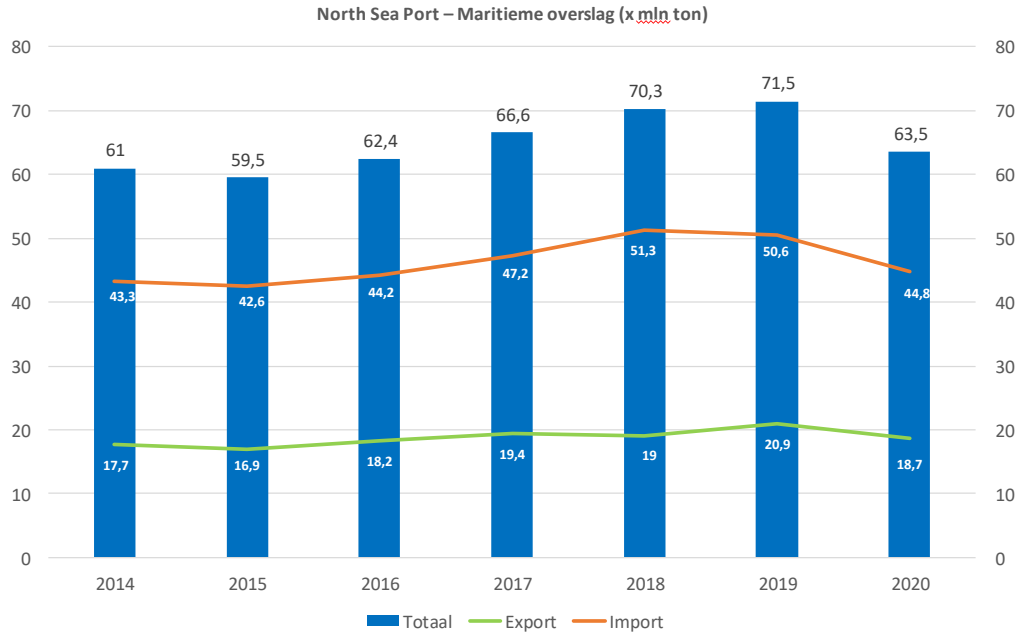
De coronacrisis, brexit en de oliecrisis zorgden voor een lagere goederenoverslag, maar 2020 was voor North Sea Port een recordjaar voor het uitgeven van gronden aan investeerders. Met een totaal van 69 hectare lag de gronduitgifte bijna tweemaal hoger dan in 2019.

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

1.3 Goederenoverslag via zeevaart

In 2020 boekten de bedrijven in North Sea Port 63,5 miljoen ton goederenoverslag via zeevaart, 8 miljoen ton of 11,2% minder dan in 2019. De coronacrisis, de brexit en de oliecrisis lieten zich duidelijk voelen. Van deze maritieme goederenoverslag is 70,5% import en 29,5% export.

North Sea Port kende in de voorbije tien jaar als havengebied een gestage groei, met drie recordjaren op rij vanaf 2017. In 2020 keerde North Sea Port terug naar het peil van 2016. Die terugval was gevoelig kleiner dan in 2009, toen de financiële crisis haast een vijfde van de goederenoverslag deed wegsmelten. North Sea Port deed het in 2020 nog steeds 15 miljoen ton beter dan in 2009.



Opdeling per goederensoort

Meer dan de helft van de goederenoverslag die North Sea Port boekt via zeevaart, heeft betrekking op droge bulk. Die overslag nam met 6% af tot 32,5 miljoen ton, maar wist zich toch nog redelijk staande te houden. In de twee jaren daarvoor viel nog een stijging van 10% te noteren. De afname doet zich voornamelijk voor bij de vaste brandstoffen (petcokes, steenkool en antraciet) en ijzererts. Een lichtpunt is de bescheiden toename bij de overslag van hoogoven- en ijzerslakken, kalksteen, schroot, houtpellets en houtafval.

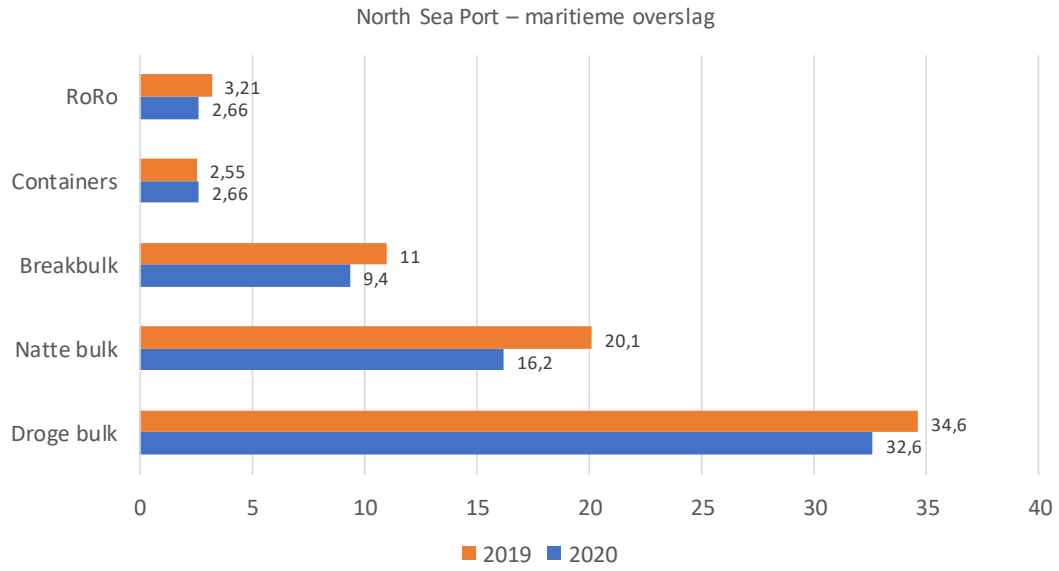
Goed nieuws was er bij de overslag van containers. Dit segment verdubbelde in volume in de jaren 2018 en 2019 en noteerde in 2020 een verdere groei met een stijging van 4,3% tot 2,7 miljoen ton. In 2020 werden meer containers richting Groot-Brittannië verscheept. De bananenoverslag in containers groeide met 20%.

De vloeibare bulk nam met 16,2 miljoen ton een kwart van de goederenoverslag via zeevaart voor zijn rekening. De daling van 19,3% in 2020 was te wijten aan de fors lagere volumes petroleumproducten (naftamengelingen, gas- en dieselolie, nafta en biodiesel).

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

Stukgoed kwam op 9,3 miljoen ton uit. Dit klassiek sterke segment kalfde in 2020 met 15% af. De belangrijkste oorzaak was de verminderde aanvoer van cellulose, maar ook plaatstaal en sommige bouwmaterialen lieten lagere volumes optekenen.

Het rorovervoer daalde met 16,8% tot 2,7 miljoen ton. De lagere productie en uitvoer van auto's en een tijdelijke sluiting van een autofabriek tijdens de eerste lockdown, minder volumes door vakantieregelingen in de zomer en een invoerbeperking richting het Verenigd Koninkrijk trokken dat cijfer omlaag. Eind 2020 zat het vervoer van auto's naar het Verenigd Koninkrijk opnieuw op schema.



Herstel verwacht in 2022

Het herstel is intussen ingezet. North Sea Port boekte voor het eerste kwartaal van 2021 met 16,6 miljoen ton eenzelfde volume goederenoverslag via zeevaart als in het eerste kwartaal 2020. Als die trend aanhoudt, kan het verlies van het coronajaar 2020 dit jaar wellicht al voor zowat de helft worden goedgemaakt. Dit zou dan in overeenstemming zijn met de prognose van een (volledig) herstel tegen eind 2022.

Brexit geeft ook mogelijkheden

Zowel in Nederland als in België effende North Sea Port samen met heel wat partners voor de bedrijven het pad naar een zo vlot mogelijke transitie na de brexit. Het havenbedrijf faciliteerde het contact met betrokken instanties, zoals de douane. Het lobbyde mee voor overheidsmaatregelen die de mogelijk negatieve impact verzachten. Het zette rondetafelgesprekken op om de betrokken partijen te informeren. North Sea Port verwees naar de instanties die opleidingen bieden om personeel klaar te stomen. En via overleg met beroepsfederaties hield de haven de vinger aan de pols over wat bij de bedrijven leeft.

Op de brexitpagina op de website kunnen ondernemingen met de 'Brexit Impact Scan' nagaan of ze 'brexitproof' zijn. De online tool geeft advies en levert informatie die constant actueel gehouden wordt. Voor algemene informatie rond de brexit, hulp bij de voorbereiding of een doorverwijzing naar rechtstreekse contactpersonen bij de bevoegde instanties kunnen bedrijven bovendien contact opnemen met het 'brexitloket' via brexit@northseaport.com

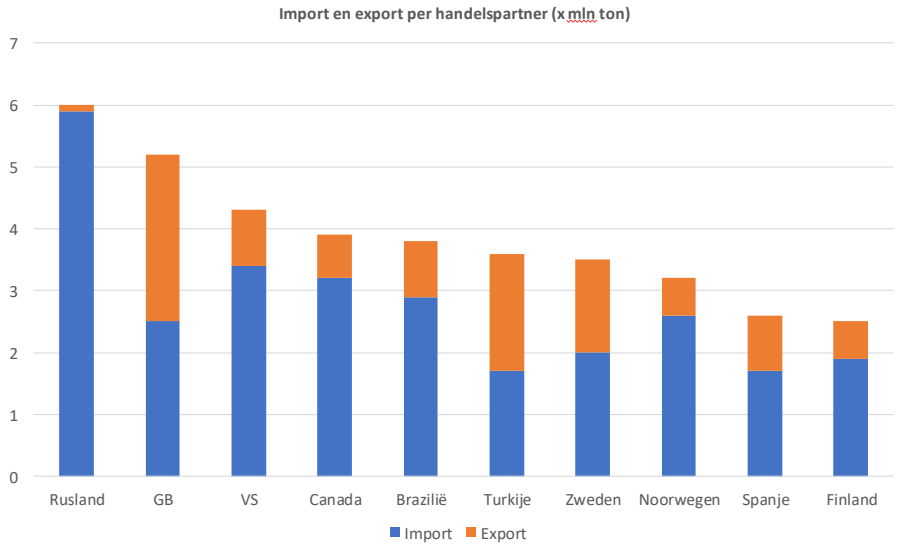
Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

Na de brexit komt het er op aan de juiste formaliteiten tijdig en correct in te vullen en de bijhorende informatiestroom over terminals, schip, zeereis en lading vlot en efficiënt te laten verlopen. North Sea Port koppelde zijn eigen haveninformatiesysteem ENIGMA+ daarom aan andere datadelingsplatformen die deze processen elektronisch ondersteunen. Dit biedt de havengebruiker bijkomende flexibiliteit, transparantie en veiligheid en helpt vermijden dat goederenstromen vastlopen. North Sea Port zorgt er zo samen met de bedrijven voor dat bestaande verbindingen met Groot-Brittannië vlot blijven gaan.

1.4. Belangrijkste handelspartners

North Sea Port ziet in de top vijf van de belangrijkste handelspartners in 2020 dezelfde landen verschijnen als in 2019. Rusland blijft op nummer één. Het Verenigd Koninkrijk komt op de tweede plaats en doet haasje over met de Verenigde Staten, die op plaats drie terechtkomen. Canada stijgt van de vijfde naar de vierde plek en wisselt zo van plaats met Brazilië.

Turkije, Zweden, Noorwegen, Spanje en Finland vullen de top tien aan.

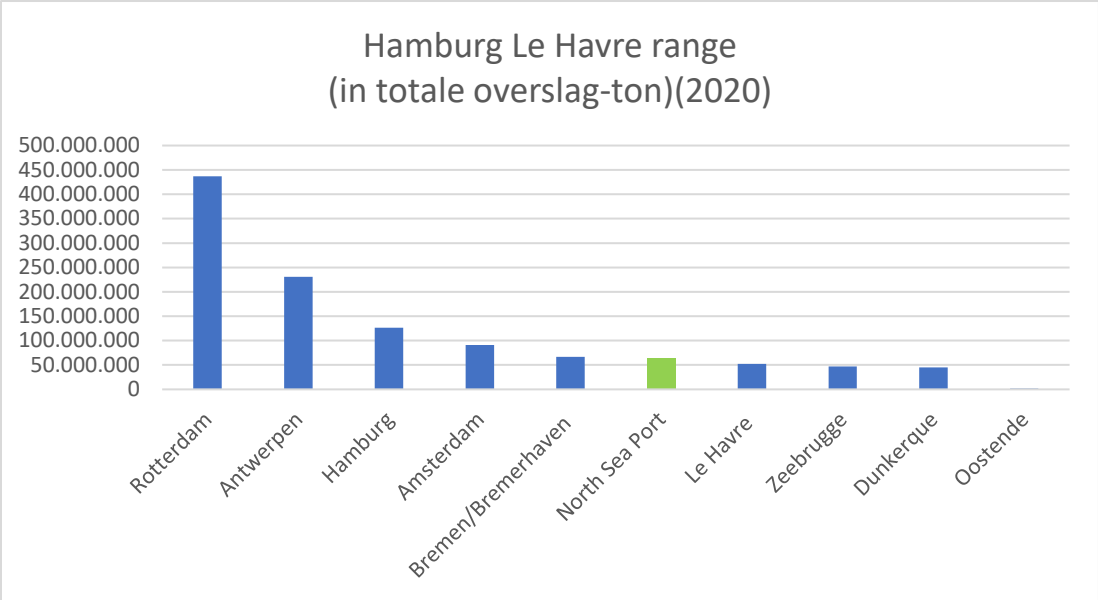


1.5 Marktaandeel in Hamburg-Le Havre range en Europa

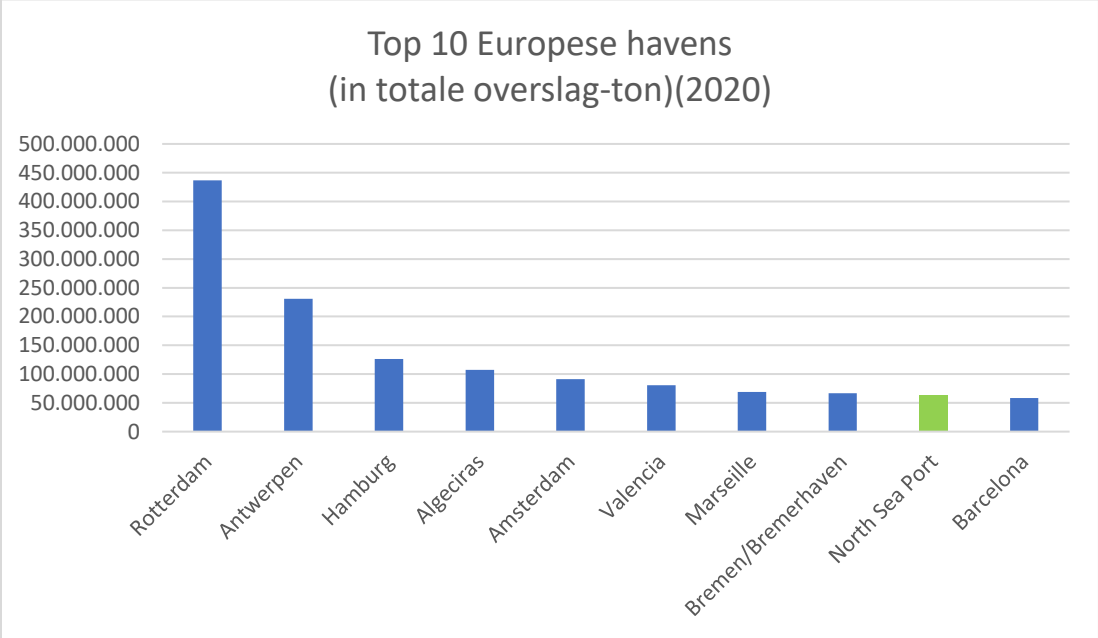
Sinds de fusie neemt North Sea Port in het Europese havenlandschap een prominente plaats in. Dat is ook zichtbaar in de rangschikking van de belangrijkste havens.

In de havenrange Hamburg-Le Havre komt North Sea Port in 2020 uit op de zesde plaats (in 2019 stond het op de vijfde plaats).

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021



In heel Europa is North Sea Port in 2020 de negende belangrijkste haven (achtste in 2019).

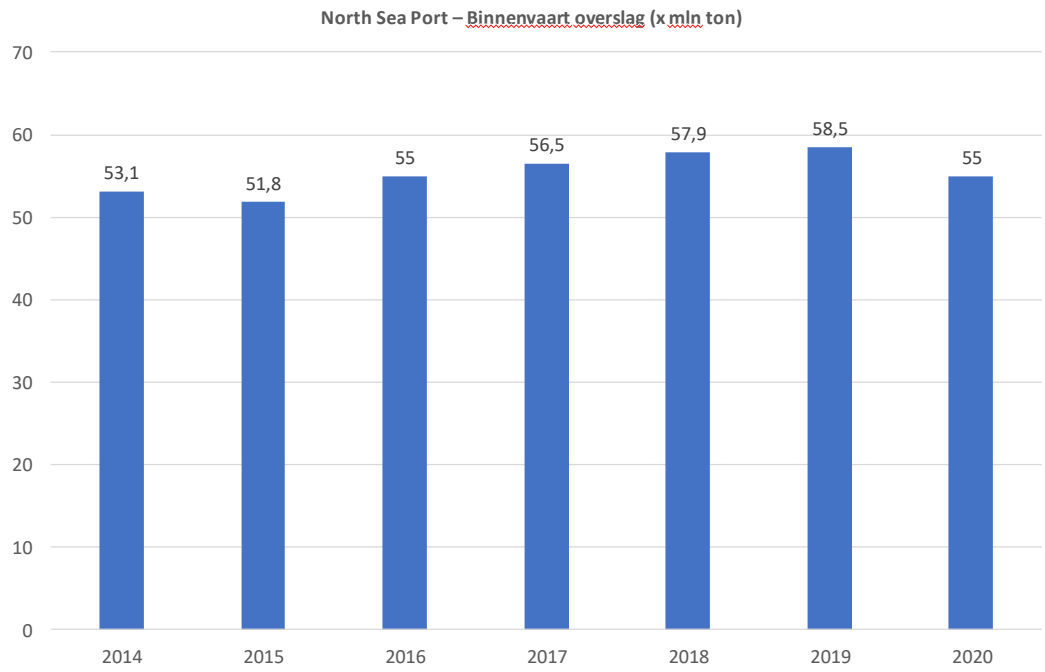


1.6 Totale watergebonden goederenoverslag

In 2020 boekte North Sea Port 54,9 miljoen ton overslag via de binnenvaart, waarvan 44% import en 56% export. Dit is 6,1% minder dan in 2019.

Met een overslag via zeevaart van 63,5 miljoen ton en van 54,9 miljoen ton via binnenvaart tekende North Sea Port in 2020 voor een totale watergebonden overslag van 118,4 miljoen ton.

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021



1.7 Ontvangen schepen

Het aantal schepen dat North Sea Port in 2020 ontving, lag omwille van een beduidend mindere goederenoverslag lager dan in 2019.

	Zeevaart	Binnenvaart
2020	8.832	41.446
2019	9.435	47.351
2018	9.372	39.429

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

Hoofdstuk 2: Over North Sea Port

2.1 Visie North Sea Port

Het strategisch plan 2017-2022 van de fusiehaven is vastgelegd door de aandeelhouders in de fusieovereenkomst van 29 juni 2018. Dit strategisch plan vormt de basis van alle activiteiten van het havenbedrijf. Ook de visie van North Sea Port is hierin omschreven. Die klinkt als volgt: *"Als een nieuwe haven in de Europese top door kwalitatief hoogstaande dienstverlening de nieuwe regio laten groeien in duurzame economische bedrijvigheid met hoge toegevoegde waarde."*

Hoe North Sea Port deze toppositie invult en de haven laat groeien, wordt in het strategisch plan verder toegelicht. Hoe dat in 2020 is uitgewerkt, staat in hoofdstuk 3 te lezen. Hoofdstuk 2 omschrijft de stand van zaken in de fusie en de ontwikkeling in de vormgeving van de governance in 2020.

2.2 Stand van zaken fusie en integratie

Na ondertekening van de in december 2017 gesloten fusieovereenkomst tussen Havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports is een traject gestart tot integratie van het nieuwe North Sea Port. De fusie is medio 2018 juridisch voltrokken door de oprichting van North Sea Port SE met maatschappelijke zetel in Sas van Gent.

Tijdens het fusietraject is de specifieke afdeling 'Transitie en integratie' opgericht, ook wel het Post Merger Integration team (PMI-team) genoemd. Dit team kreeg de opdracht de integratie tot een goed einde te brengen zodat een goed functionerend bedrijf met verder geprofessionaliseerde dienstverlening tot stand komt. In 2018 stelde het team een gedetailleerd plan van aanpak op voor de integratie van de afzonderlijke organisaties tot één geïntegreerde organisatie met een tijdshorizon van drie jaar. 2020 was dus het laatste werkingsjaar van deze tijdelijke afdeling en stond in het teken van afronden en evalueren en van het opstellen van een programma voor de laatste nog te integreren afdeling: de Havenkapiteinsdienst.

Het PMI-team werkte vanuit drie sporen met elk een eigen tijdlijn: de integratie van de twaalf afdelingen en clusters, het uitwerken van de bedrijfsprocessen en een cultuurtraject.

- De integratie van de afdelingen verloopt bottom-up en is geborgd in integratieplannen. Begin 2020 zijn de laatste integratieplannen na positieve adviezen van de SE-OR in uitvoering gegaan. In 2020 vonden ook de evaluaties plaats van de elf reeds geïmplementeerde integratieplannen. De integratie van de laatste afdeling, de Havenkapiteinsdienst, kreeg in 2020 bijzondere aandacht; hiervoor is het programmaplan 'Port Operations 2025' opgesteld. Binnen dit programma wordt stapsgewijs en projectmatig gewerkt naar een nieuwe geïntegreerde afdeling Port Operations.

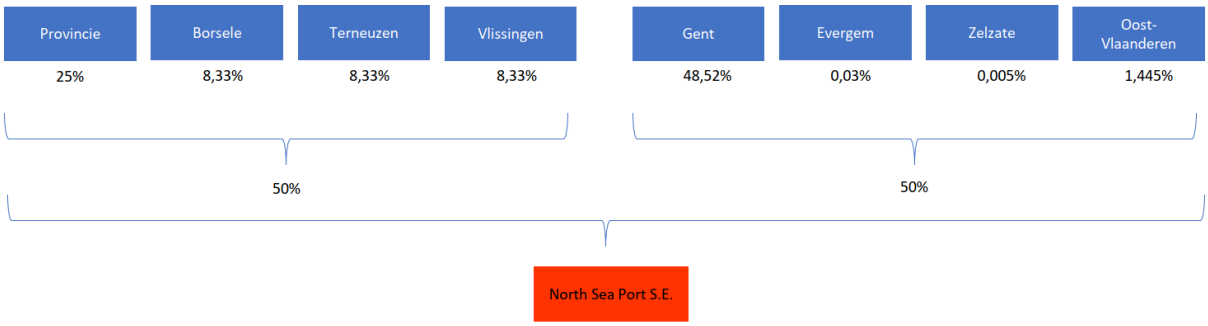
- Voor de bedrijfsprocessen is een werkgroep processen en systemen opgericht die de opdracht heeft de processenarchitectuur voor het nieuwe havenbedrijf North Sea Port te ontwikkelen en te bewaken. In 2020 zijn belangrijke stappen gezet in het uitwerken ervan en zijn tientallen geharmoniseerde processen beschreven.

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

- Het derde spoor betreft het cultuurtraject. Dat heeft een langere looptijd omdat cultuurveranderingen nu eenmaal tijd kosten. In 2019 verschafte een meting onder de medewerkers een beter inzicht in de cultuur van de organisatie. Hierbij is niet enkel de 'oude' cultuur onderzocht, maar is ook gepeild naar welke toekomstige organisatiecultuur medewerkers belangrijk vinden. In 2020 zijn de nieuwe bedrijfscultuur en de nieuwe waarden verder uitgewerkt met een groep enthousiaste ambassadeurs vanuit alle afdelingen en zijn de nieuwe waarden voor North Sea Port vastgelegd. In de toekomst zal de groep cultuurambassadeurs op een zelfsturende wijze in stand gehouden worden.

2.3 Aandeelhoudersstructuur

Het aandeelhouderschap van North Sea Port SE is paritair verdeeld tussen Vlaamse en Nederlandse aandeelhouders en ziet er als volgt uit:



Aan Nederlandse kant is de Provincie Zeeland de grootste aandeelhouder, met vervolgens de gemeenten Borsele, Terneuzen en Vlissingen. Aan Vlaamse kant is de Stad Gent de grootste aandeelhouder, met vervolgens de Provincie Oost-Vlaanderen, de gemeenten Evergem en Zelzate.

2.4 Organisatie en governance

Organisatiemodel

Tot 1 september 2020 werd North Sea Port bestuurd door 2 co-CEO's, Daan Schalck en Jan Lagasse. Jan Lagasse verliet de onderneming op 1 september 2020. Naar aanleiding van zijn vertrek besliste het Toezichthoudend Orgaan (TZO) om het Bestuur uit te breiden tot 4 leden. Er werd bewust gekozen om voor de nieuwe bestuurders intern naar geschikte kandidaten te zoeken, met aandacht voor complementariteit en diversiteit. De kandidaten werden geëvalueerd door een extern bureau en de remuneratiecommissie was nauw betrokken bij het gehele proces. De SE-OR heeft een positief advies gegeven over de voorgestelde kandidaten.

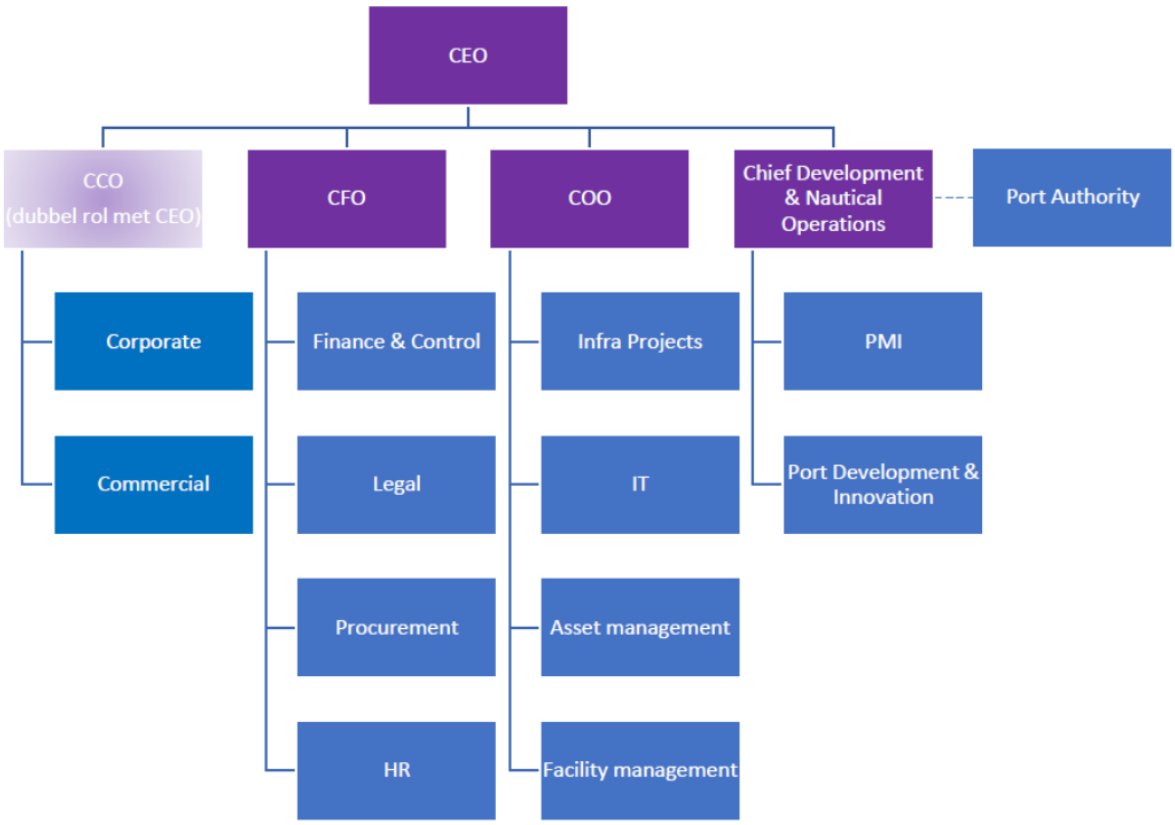
Per 1 september benoemde het TZO mevrouw Sofie Monteyne en de heren Dick Engelhardt en Peter Van Parys tot nieuwe bestuurders voor een termijn van zes jaar.

Tegelijk met de wijzigingen in het bestuur werd ook de interne managementstructuur herbekeken. Een slagvaardiger management en goede aansturing van de organisatie stonden daarbij centraal. Onder de 4 bestuurders werden 4 afdelingen gecreëerd, met clusters aangestuurd door 13 clustermanagers, die samen het managementteam vormen.

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

Elk managementteamlid stuurt een geïntegreerd team aan van Nederlandse en Vlaamse medewerkers.

Het organigram ziet er als volgt uit:



Eenheid van leiding

De geïntegreerde werking van de fusiegroep wordt gegarandeerd via de eenheid van leiding die binnen de fusiegroep is ingesteld. Deze eenheid van leiding wordt gegarandeerd door een personele unie in de bestuursorganen van North Sea Port SE, North Sea Port Netherlands en North Sea Port Flanders, waardoor alle beslissingen die op holdingniveau worden genomen op uniforme wijze binnen de fusiegroep worden geïmplementeerd.

Concreet wordt de personele unie ingevuld door de 4 bestuurders. Zij zijn benoemd als de enige leden van de bestuursorganen van North Sea Port Flanders N.V. van publiek recht (raad van bestuur), North Sea Port Netherlands N.V. (bestuur) en North Sea Port SE (bestuur).

Dualistisch bestuursmodel

North Sea Port SE kent een dualistisch bestuursmodel dat bestaat uit een Toezichthoudend Orgaan (TZO) en een uitvoerend bestuursorgaan (bestuur). Het TZO houdt toezicht op de directie en geeft goedkeuring aan bepaalde besluiten van het bestuur (zie hierna).

Het TZO is paritair samengesteld in overeenstemming met het aandeelhouderschap. De helft van de (acht) TZO-leden wordt aangeduid op voordracht van de Vlaamse aandeelhouders (genaamd leden V), de andere helft op voordracht van de Nederlandse aandeelhouders (genaamd leden N). Per aandeelhoudersgroep worden hierbij telkens minimaal twee onafhankelijken en ten hoogste twee politieke vertegenwoordigers benoemd. Voor de onafhankelijke leden van het TZO is een profielschets opgemaakt.

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

De Vlaamse Havencommissaris, wiens rol bestaat uit de toetsing van de beslissingen aan het Vlaamse Havendecreet, kan in deze structuur de vergaderingen van het TZO en de Algemene Vergadering van Aandeelhouders (AVA) bijwonen en zijn bevoegdheden uitoefenen. Dit was een vereiste uit het Vlaamse fusiedecreet om de fusie mogelijk te maken. De statuten voorzien een gelijkaardige mogelijkheid voor een afgevaardigde van de Nederlandse overheid.

Op grond van de statuten van North Sea Port SE en de toepasselijke regelgeving wordt gewaakt over de genderdiversiteit bij de samenstelling van het TZO, en moet minstens één derde van de vertegenwoordigers uit het andere geslacht bestaan. Ook binnen elke groep van TZO-leden (nl. de groep aangeduid door resp. de Nederlandse of Vlaamse aandeelhouders) mogen niet alle leden van hetzelfde geslacht zijn.

In september 2019 nam de heer Samsom ontslag als lid van het TZO. Aan Nederlandse kant diende bijgevolg een nieuw onafhankelijk TZO-lid te worden gezocht. De heer van Geel werd als nieuw onafhankelijk TZO-lid benoemd eind januari 2020 en nam het voorzitterschap van het TZO op na de algemene vergadering van 26 juni 2020. Gelet op het aftreden van de heer A.A. Vader werd op deze algemene vergadering de heer J. Begijn benoemd tot lid N van het TZO.

Eind december 2020 was de samenstelling van het TZO als volgt:

a) Dhr. P.L.B.A. van Geel (voorzitter), als onafhankelijk lid N
b) Mevr. S. Bracke (vicevoorzitter), als lid V
c) Dhr. A.P. Colpaert, als onafhankelijk lid V
d) Dhr. M.J.H. Jetten, als onafhankelijk lid N
e) Mevr. A. Pijpelink, als lid N
f) Dhr. J. Begijn, als lid N
g) Mevr. A.E. Vereecke, als onafhankelijk lid V
h) Dhr. F.J. Watteeuw, als lid V

Besluitvorming
De besluitvorming binnen de groep is opgebouwd in 3 lagen.

- Besluiten waarvoor goedkeuring of een besluit van aandeelhouders benodigd is (Belangrijke Besluiten);
- Besluiten waarvoor goedkeuring of een besluit van het TZO nodig is (Besluiten van Gewicht);
- Besluiten die het bestuur mag nemen zonder goedkeuring van een ander orgaan.

Bij patstelling binnen het bestuur of het TZO, zal het te nemen besluit een niveau hoger worden voorgelegd. Ten aanzien van stemrecht en besluitquorum in de algemene vergadering van de SE voor Belangrijke Besluiten is gekozen voor een hoog quorum van 76%: door dit hoge quorum behouden beide huidige grootaandeelhouders (zowel de provincie Zeeland als de stad Gent) de facto een veto bij belangrijke beslissingen en moeten ook telkens 1 of meer gemeenten meebeslissen. Daarmee zal steeds gezocht moeten worden naar een brede consensus en een breed draagvlak tussen aandeelhouders en zijn er geen coalities mogelijk tussen een te beperkt aantal aandeelhouders.

Belangrijke Besluiten zijn onder andere besluiten over de strategie (inclusief besluiten over investeringen buiten het beheersgebied), dividenduitkeringen en besluiten die meer dan 10% van het balanstotaal betreffen.

Evenwichtige verdeling van de zetels van bestuur en toezichtsorgaan

Het bestuur van de vennootschap bestaat eind 2020 uit 3 mannelijke bestuurders en 1 vrouwelijke bestuurder. Het Toezichtsorgaan bestaat uit 8 leden, waarvan drie vrouwelijke leden, waarmee voor het Toezichtsorgaan wordt voldaan aan de geldende maatschappelijke opvattingen.

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

Gewenst is dat ook de samenstelling van het bestuur een evenwichtige verhouding tussen mannen en vrouwen moeten vertonen, met ten minste 30% vrouwelijke leden. Sedert de recente wijziging van het bestuur telt het bestuur een dame. Indien zich in de toekomst een wijziging van het bestuur voordoet, zal getracht worden een nog meer evenwichtige verdeling te realiseren. Van belang hierbij is dat gelet op het belang van de vennootschap de kwaliteit van eventuele kandidaten voorop staat.

Corporate Governance Code

Het Toezichthoudend Orgaan heeft zich in het Reglement van het TZO voorgenomen voor zover mogelijk de Corporate Governance Code zoals in Nederland bepaald te implementeren, waarbij rekening wordt gehouden met de Belgische regelgeving. In de 'pas toe of leg uit'-regeling wordt aangegeven in hoeverre het Toezichthoudend Orgaan de principes en best-practice-bepalingen moet naleven.

In 2020 is de code op de volgende wijze toegepast:

- In dit bestuursverslag wordt aandacht besteed aan financiële resultaten, risico's en risicobeheersing systemen (best-practice-bepalingen 1.2, 1.4.2);
- Transacties waarin tegenstrijdige belangen van bestuurders spelen, hebben zich in 2019 niet voorgedaan (best-practice-bepalingen 2.7);
- Overname van de vennootschap is beschermd door een kwaliteitseis voor het zijn van aandeelhouder en een blokkeringsregeling voor de overdracht van aandelen in de statuten (best-practice-bepaling 4.2.6);
- Er is een verslag van het Toezichtsorgaan opgenomen waarin de best-practice-bepalingen worden toegepast (best-practice-bepalingen 1.1.3, 2.1.2, 2.1.10, 2.2.6, 2.2.7, 2.3.11 en 2.4.4).

2.5 Samenwerkingsverbanden en overlegstructuren

In overeenstemming met de fusieovereenkomst is een aandeelhouderscommissie opgericht. Dit is een gemeenschappelijke commissie waarin alle verkozen leden van gemeenteraden, raden en staten en de provincieraad worden uitgenodigd. De taak van de aandeelhouderscommissie is het bieden van een platform voor:

- informeel overleg over (de uitoefening van) aandeelhoudersbevoegdheden in de Holding en
- toelichting over de strategie en ontwikkeling binnen de Fusiegroep en algemene havengerelateerde thema's.

In 2020 kwam de aandeelhouderscommissie driemaal (digitaal, omwille van corona) bijeen (9 maart, 15 juni, 27 oktober).

Bilateraal is er op geregelde basis bestuurlijk overleg met de aandeelhouders als bevoegd gezag. In dit overleg is onder meer ruimte voor de bespreking van voorgenomen ontwikkelingen die specifiek het grondgebied van de aandeelhouder betreffen.

Ook neemt North Sea Port deel aan het North Sea Port District (voorheen het Kanaalzonegemeentenoverleg) waarin de overheden in het havengebied gemeenschappelijke beleidsontwikkelingen bespreken en besluiten.

Verder overlegt het Bestuur met zijn stakeholders via de Business Advisory Board (BAB). Het doel van de BAB is de stakeholders van North Sea Port aan beide kanten van de grens een platform te bieden om door dialoog met het bestuur van North Sea Port invloed uit te oefenen op het beleid en de uitvoering van het beleid. De BAB kan advies geven aan het bestuur van North Sea Port en het

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

bestuur zal op zijn beurt ook beleidsvoornemens aftoetsen bij de BAB. In 2020 is de BAB viermaal samengekomen.

De BAB bestaat uit de onderstaande leden (lijst per 31.12.2020).

North Sea Port
Daan Schalck

PORTIZ
Vincent Courtois (OVET) (voorzitter PORTIZ)
Geerten van Dijk (DOW)
Peter Sterkenburg (Damen)
Martin Verbrugge (Verbrugge)
Leendert Muller (Multraship)
Plaatsvervangers:
Jan Peter van der Peijl (De Hoop),
Gerben Paauwe (Kloosterboer)

Voka-VeGHO
Guy Bontinck (ArcelorMittal, voorzitter Voka-VeGHO)
Erik Chabot (Honda)
Frank Peeters (Euro-Silo)Bart Laureys (Sea Invest)
Marnix Mahieu (Kronos)
Secretariaat Voka-VeGHO:
Plaatsvervangers:
Johan De Raeve (Stukwerkers)
Stefan Seghers (Volvo Trucks)

Loodswezen
Georg Jaburg (Loodswezen regio Scheldemonden)
Herman Van Driessche (Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust Loodswezen)

Secretaris BAB North Sea Port
Secretaris: Erik van Oosten

2.6 Deelnemingen en verenigingen

Deelnemingen

North Sea Port Netherlands NV (statutaire zetel: Schelpenpad 2, Terneuzen)
Aandeelhouder: North Sea Port SE (100%)

North Sea Port Flanders nv van publiek recht (statutaire zetel: J.F. Kennedylaan 32, Gent)
Aandeelhouder: North Sea Port SE (100%)

North Sea Port Netherlands Beheer BV (statutaire zetel: Schelpenpad 2, Terneuzen)
Aandeelhouder: North Sea Port Netherlands N.V. (100%)

Van Citters Beheer BV (statutaire zetel: Schelpenpad 2, Terneuzen)
Aandeelhouder: North Sea Port Netherlands Beheer BV (100%)

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

Blakowi Groene Kracht B.V. (statutaire zetel: Schelpenpad 2, Terneuzen)
Aandeelhouder: North Sea Port Netherlands Beheer BV (100%)

WarmCO2 Invest B.V. (statutaire zetel: Schelpenpad 2, Terneuzen)
Aandeelhouder: North Sea Port Netherlands Beheer BV (100%)

Flushing Service Park CV (statutaire zetel: Plaza 6, Moerdijk)
Commanditaire vennoten: North Sea Port Netherlands NV (33,3%), Flushing Service Park BV (66,7%)

FSP Exploitatie BV (statutaire zetel: Plaza 6, Moerdijk)
Aandeelhouders: North Sea Port Netherlands NV (33,3%), Flushing Service Park BV (66,7%)

Valuepark Terneuzen CV (statutaire zetel: Schelpenpad 2, Terneuzen)
Commanditaire vennoten: North Sea Port Netherlands Beheer BV, Terneuzen Partnership Services BV (100% dochter Dow Benelux BV)

Valuepark Terneuzen Beheer BV (statutaire zetel: Schelpenpad 2, Terneuzen)
Aandeelhouders: North Sea Port Netherlands Beheer BV (50%), Dow Benelux BV (50%)

WarmCO2 CV statutaire zetel: Schelpenpad 2, Terneuzen)
Commanditaire vennoten: Blakowi Groene Kracht B.V. (39,6%), WarmCO2 Invest BV (39,6%),

Yara Nederland BV (19,8%)
Beherend Vennoot: $WarmCO_2$ beheer B.V. (1%)

WarmCO2 Beheer BV (statutaire zetel: Schelpenpad 2, Terneuzen)
Aandeelhouders: North Sea Port Netherlands N.V. (80%), Yara Nederland BV (20%)

Zeeland Airport BV (statutaire zetel: Calandweg 36, Arnemuiden)
Aandeelhouder: North Sea Port Netherlands N.V. (3,63%)

De Watergroep cvba (mts zetel: Vooruitgangstraat 189, 1030 Brussel)
Aandeelhouder: North Sea Port Flanders nv van publiek recht (1 aandeel)

*Poolstok cvba (*mts zetel: Technologielaan 11, 3001 Heverlee)
Aandeelhouder: North Sea Port Flanders nv van publiek recht: (0,05%)

Verenigingen/Stichtingen

Stichting Bio Base Europe Training Center (statutaire zetel: Zeelandlaan 2, Terneuzen)
North Sea Port Netherlands N.V. indirect via bestuur Stichting Bio Park Terneuzen

Stichting Bio Park Terneuzen (statutaire zetel: Schelpenpad 2, Terneuzen)
North Sea Port Netherlands N.V. rechtstreeks vertegenwoordigd door natuurlijke persoon.

PROVAG (Projectver. aanvullend grondbeleid) (mts zetel J.F. Kennedylaan 32, Gent)
Deelnemer, North Sea Port Flanders nv van publiek recht duidt een bestuurder aan

TMVW/Farys, opdrachthoudende vereniging (mts zetel: Stropstraat 1, 9000 Gent)
Deelnemer, North Sea Port Flanders nv van publiek recht

TMVS/Creat, opdrachthoudende vereniging (mts zetel: Botermarkt 1, 9000 Gent)
Deelnemer, North Sea Port Flanders nv van publiek recht

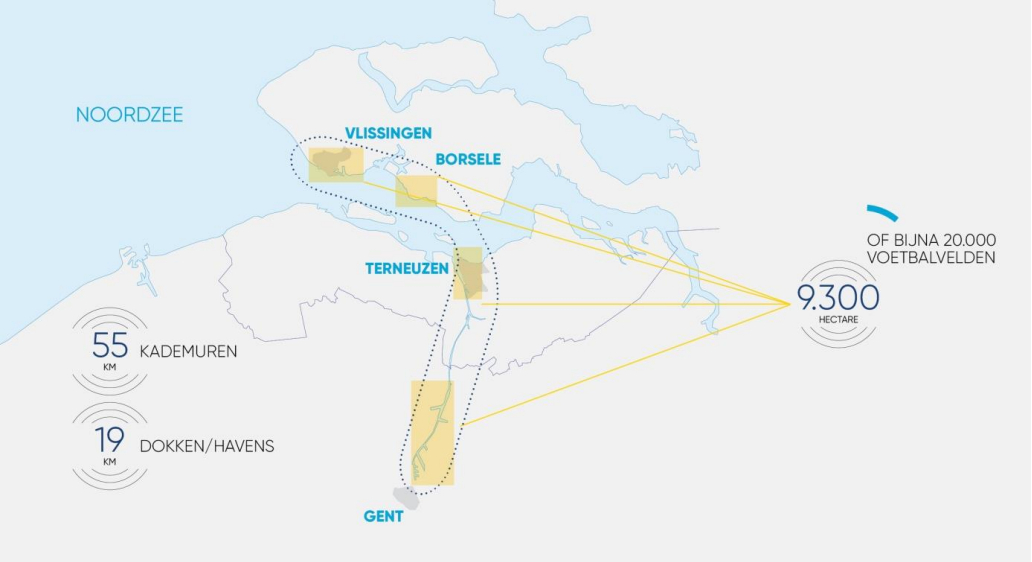
Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

Hoofdstuk 3: De haven in ontwikkeling

3.1 Rol, visie en strategische doelstellingen

Sinds de fusie in 2018 beheert en exploiteert het havenbedrijf North Sea Port een uitgebreid grensoverschrijdend havengebied. De onderstaande illustratie geeft een beeld van het beheersgebied.



In het Strategisch Plan 2017-2022 zijn de visie, de waarden en de afgeleide strategische doelstellingen geformuleerd voor het beheer van dat havengebied. De visie luidt: *"Als een nieuwe haven in de Europese top, door kwalitatief hoogstaande dienstverlening de nieuwe regio laten groeien in een duurzame economische bedrijvigheid met hoge toegevoegde waarde."*

Hiervoor zijn in het strategisch plan algemene doelen, randvoorwaarden en subdoelen ontwikkeld. Op basis van deze strategische context wordt hieronder verslag gedaan van de havenontwikkeling in 2020.

DOELEN	Subdoelen
A – Bestendige economische groei in passende sectoren en segmenten	- Aantrekken nieuwe klanten die toegevoegde waarde bieden, passen in cluster en/of actief zijn in aantrekkelijke niches - Behouden van bestaande diversificatie - Creëren van een vooraanstaand, aantrekkelijk merk
B – Verbeterde ontplooiingskansen voor bestaande en nieuwe klanten door op elkaar	- Breder aanbod aan klanten: ○ Meer mogelijkheden voor clustering en bundeling ○ Betere toegang tot infrastructuur en intermodaal vervoersnetwerk

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

afgestemde ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur	○ Groter en gevarieerder aanbod van terreinen - Betere bereikbaarheid, beschikbaarheid en betrouwbaarheid
C – Versneld behalen van bestaande ambitieuze duurzaamheidsdoelstellingen met actieve samenwerking	- Faciliteren duurzame transitie, in nauwe samenwerking met bedrijfsleven - Versterking omgevingskwaliteit door verbetering leefomgeving en natuurontwikkeling - Verduurzaming van de eigen bedrijfsvoering

Randvoorwaarden
D - Geslaagde integratie tot een goed functionerend bedrijf met verder geprofessionaliseerde dienstverlening - **Bieden van meer groeimogelijkheid aan huidige & nieuwe medewerkers** - **Opbouwen en aanbieden van meer gespecialiseerde kennis door schaalvergroting** - **Standaardiseren en integreren van activiteiten** - **Realiseren van meer focus op innovatie** - **Versterken inspraak op diverse beleidsniveaus**
E – Ruimte voor investeringen voor klanten door een duurzame financiële basis - **Genereren van positieve cashflow, ook op lange termijn** - **Snel verbeteren van de schuldpositie** - **Realiseren van meer mogelijkheden om te investeren in voor klanten relevante projecten**

3.2 Bestendige economische groei in passende sectoren en segmenten

Een bestendige economische groei is de eerste van de drie geformuleerde doelstellingen. De marktontwikkelingen in 2020 kunnen worden beoordeeld aan de hand van de subdoelen die onder die noemer staan vermeld.

DOEL	Subdoelen
A – Bestendige economische groei in passende sectoren en segmenten	- Aantrekken nieuwe klanten die toegevoegde waarde bieden, passen in cluster en/of actief zijn in aantrekkelijke niches - Behouden van bestaande diversificatie - Creëren van een vooraanstaand, aantrekkelijk merk

3.2.1 Vooraanstaand aantrekkelijk merk: naar een nieuw strategisch plan 2021-2025

North Sea Port is de derde haven van Europa qua toegevoegde waarde en staat op de negende plaats als het gaat om goederenoverslag via zeevaart. Werk maken van een sterk merk in Nederland, België/Vlaanderen en Europa en een nieuw strategisch plan opstellen, dat is de uitdaging na de eerste drie jaar als fusiehaven. Het nieuwe strategisch plan krijgt in 2020 en 2021 vorm.

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

Online Havenweek levert raamwerk voor strategisch plan

North Sea Port wil in 2021 een nieuwe strategie voor de periode tot 2025 klaar hebben . Daarvoor zijn heel wat stakeholders bevraagd, onder het motto 'Together Smarter'. Dat gebeurde onder meer in de eerste editie van de 'online Havenweek', met drie webinars en afsluitend Havencongres. Daarin stond één vraag centraal: wat verwacht jij van North Sea Port terug te zien in het strategisch plan tot 2025? Die denkoefening leverde scherpe input op van klanten uit de haven, overheden, stakeholders zoals de Zeeuwse MilieuFederatie (ZMF) en kennisinstellingen zoals UGent, VU Brussel en Erasmus Universiteit, die samen borg stonden voor een sterk deelnemersveld. In totaal lieten zo'n 50 sprekers en 700 deelnemers van zich horen. Vlaams Minister-president Jan Jambon, Nederlands Minister van Infrastructuur en Waterstaat Cora van Nieuwenhuizen en Europees parlementslid Caroline Nagtegaal gingen in op de rol van de haven en de grensoverschrijdende samenwerking. Diederik Samsom, kabinetschef van EU-Commissaris voor klimaatbeleid Frans Timmermans, en Manfred Van Vlierberghe, CEO van ArcelorMittal Belgium, spraken over de dringende noodzaak van de energietransitie.

In de nieuwe strategie zijn kennisdeling en digitalisering onderwerpen waar North Sea Port op moet inzetten, oordelen de stakeholders. Zij leggen de lat ook hoog voor de rol van het havenbedrijf bij de energietransitie, met infrastructuur voor pijpleidingen, circulaire economie en waterstoftechnologie als doorslaggevende thema's, net als samenwerking met Rotterdam en Antwerpen (zonder verlies van het eigen onderscheidende vermogen) en met onderwijsinstellingen.

De kracht van North Sea Port ligt bovendien in de complementariteit en de grensoverschrijdende samenwerking tussen bestaande grote en kleine bedrijven in het havengebied, was de boodschap.

Vlaams-Nederlandse Top biedt handvatten voor verdere ontwikkeling

De vijfde Vlaams-Nederlandse Top - met ontmoetingen op het hoogste politieke niveau - ging in november in op een aantal samenwerkingen die de verdere ontwikkeling van het grensoverschrijdende havengebied North Sea Port nieuwe impulsen kunnen geven.

Het onderzoeksrapport van de bestuurlijke werkgroep, onder leiding van de heer Donner en mevrouw Berx, naar grensoverschrijdende samenwerking bij infrastructurele projecten geeft aan dat verschillen inzake omgevingsrechtelijke afstemming, plannings- en vergunningsprocedures en geschillenbeslechting op zich niet belemmerend hoeven te zijn. Verschillen in regels kunnen met het juridische instrumentarium van de Benelux worden opgelost. Hier zet North Sea Port graag verder op in.

In het havengebied wordt werk gemaakt van transport van CO_2, waterstof en restgassen. Samen prioriteiten stellen voor nieuwe grensoverschrijdende pijpleidinginfrastructuur kan het klimaat en de bedrijven ten goede komen en Europese investeringsfondsen helpen aanboren, zo verklaarde de Top.

De gezamenlijke ambitie van Vlaanderen en Nederland om tegen 2050 circulair te zijn en een versterkte (Europese) recyclehub uit te bouwen, sluit aan bij wat North Sea Port nastreeft op het gebied van circulaire economie: bedrijven stimuleren om grondstoffen en energie te besparen, uit te wisselen en te hergebruiken. Er komt een gezamenlijke onderzoeksagenda rond icoonprojecten waaronder circulaire industrie, waterstoftechnologie en duurzame ontwikkeling van offshore infrastructuur met de North Sea Port Area als proefgebieden.

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

Alle EU-lidstaten worden in meer of mindere mate geconfronteerd met de schadelijke effecten van stikstof voor de natuur, omgevingskwaliteit en gezondheid. Het ontwikkelen en uitvoeren van een doelmatig en samenhangend stikstofbeleid in beide landen, met aandacht voor maatwerk in grensregio's - en dus ook in het havengebied van North Sea Port - staan hierbij centraal.

Inzake de brexit kunnen samenwerking over de grens heen en het delen van ervaringen ook de handel van de bedrijven in North Sea Port met Groot-Brittannië bevorderen.

Voor de verduurzaming van transport is het spoor van groot belang. De Top sprak zijn steun uit voor het project 'Rail Ghent Terneuzen': de verdere spoorontsluiting van de zone tussen Terneuzen en Zelzate.

De Vlaamse en Nederlandse overheden stelden bovendien vast dat de synergie van de Nederlandse havennota en de Vlaamse havenstrategie kansen biedt voor een nauwere havensamenwerking door te kijken naar de mogelijkheden in plaats van naar de belemmeringen. North Sea Port is daar natuurlijk een ultiem voorbeeld van.

3.2.2 Nieuwe klanten en versterkte diversificatie

Het havengebied kende vorig jaar wel heel veel investeringen. Nieuwkomers én bestaande bedrijven zorgden langs die weg voor een stevige verankering van lijndiensten, activiteiten en jobs in North Sea Port. Een aantal grote investeringen – die mee de doelstellingen helpen behalen - springt hierbij in het oog.

Verbrugge Terminals start nieuwe lijndienst tussen Zweden en North Sea Port
Voortaan meert op zaterdag bij Verbrugge Terminals in Terneuzen de nieuwe wekelijkse lijndienst tussen Zweden en Terneuzen aan. North Sea Port ziet hiermee zijn aandeel in de markten van papier en karton, roll-on/roll-off, containers en projectlading toenemen.

Heylen Warehouses bouwt Ghent Logistic Campus
Logistiek vastgoedontwikkelaar en investeerder Heylen Warehouses startte met de bouw van zijn grootste project binnen België tot nog toe: Ghent Logistic Campus, een duurzame logistieke site van 25 ha groot die tot 500 bijkomende jobs kan opleveren in de regio, in het segment van de toenemende e-commerce.

Multimodaal megadistributiecentrum van WDP
WDP breidt zijn multimodale locatie aan het Gentse Kluizendok in North Sea Port (het WDPort of Ghent) uit met een distributiecentrum van 15 ha. De van oorsprong Belgische retailers X2O Badkamers, Overstock Home en Overstock Garden gaan hiervoor een langetermijnhuurengagement aan. De nabijheid van water, spoor en weg op deze locatie was cruciaal voor de locatiekeuze van de nieuwe WDP-klanten. Het totale investeringsbedrag bedraagt €80 miljoen.

All weather terminal bij ArcelorMittal houdt 25.000 vrachtwagens van de weg
De allereerste 'All Weather Terminal' in North Sea Port is sinds december operationeel. De nieuwe terminal in Gent zal hoofdzakelijk worden gebruikt om afgewerkte staalrollen van ArcelorMittal Belgium op te slaan en te verschepen. Dat kan voortaan 24 uur per dag, onafhankelijk van de weersomstandigheden. De hogere verzendcapaciteit per schip spaart tot 25.000 vrachtwagentransporten uit per jaar. De AWT kan met zijn overdekte kademuur van 200 meter lang, een 25 meter breed dok en zijn vrije hoogte van 30 meter boven het waterniveau schepen met een

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

laadvermogen tot 10.000 ton ontvangen. North Sea Port stelde de gronden voor de aanleg van de terminal in concessie ter beschikking en baggerde de ligplaats vrij.

Danser Group groeit naar 200.000 TEU via binnenvaart
Danser kent een enorme groei van het vervoer van containers via binnenvaart. In 2020 boekte de groep een overslag van meer dan 200.000 TEU via North Sea Port. Danser Group biedt haar klanten lijndiensten aan tussen North Sea Port (Vlissingen, Terneuzen, Westdorpe en Gent), Antwerpen en Rotterdam. Daarnaast gebruikt Danser het Gentse deel van North Sea Port steeds frequenter als hub voor een twintigtal diensten naar onder andere Wallonië en Noord-Frankrijk. De verwachting is dat dit aantal het komende jaar verder zal stijgen.

Evolution Terminals ontwikkelt nieuwe terminal en steiger voor de opslag van vloeibare bulk
Evolution Terminals B.V. sloot in december een erfpachtovereenkomst met North Sea Port voor het gebruik van 14 ha bouwgrond aan de monding van het Sloehavengebied in Vlissingen, deels op het voormalige Thermphosterrein, voor de bouw en exploitatie van een nieuwe terminal en steiger voor vloeibare bulkgoederen (petroleumproducten, biobrandstoffen, chemische producten…). Evolution Terminals is van plan minimaal 619.000 m^3 opslagcapaciteit en een nieuwe diepwatersteiger met een diepgang tot 17 meter te bouwen. De terminal krijgt ook infrastructuur voor het laden en lossen van vrachtwagens en treinen. Evolution kan uitbreiden tot meer dan 800.000 m^3 opslagcapaciteit.

DFDS trekt capaciteit op route tussen North Sea Port en Göteborg op
DFDS past zijn vloot op de rorodienst tussen North Sea Port en Göteborg aan met het inzetten van een fors groter schip. De 'Humbria Seaways' vervangt sedert 20 februari 2021 de 'Begonia Seaways'. Dat zorgt voor bijkomende capaciteit om de stijgende volumes vlot te kunnen vervoeren. De dienst tussen het Zweedse Göteborg en North Sea Port is voor DFDS één van de belangrijkste lijnen in zijn netwerk.

Containerreus MSC opent nieuw depot binnen North Sea Port
Mediterranean Shipping Company (MSC) - één van de allergrootste zeevervoerders van containers ter wereld - opende eind februari een nieuw containerdepot bij Vlaeynatie in Terneuzen. De wereldspeler in het containervervoer trekt daar de kaart van binnenvaart en spoor. MSC beschikt binnen North Sea Port al over dergelijke depots bij Stukwerkers in Gent en bij Kloosterboer en Verbrugge in Vlissingen. Een bijkomend depot zet de groei van de containeroverslag kracht bij.

3.3 Ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur

Het strategisch plan 2017-2022 voorziet in betere ontplooiingskansen voor klanten door ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur op elkaar af te stemmen. Ook vanuit dit doel zijn subdoelen geformuleerd, op basis waarvan de marktontwikkelingen in 2020 kunnen worden beoordeeld.

DOEL	Subdoelen

B – Verbeterde ontplooiingskansen voor bestaande en nieuwe klanten door op elkaar afgestemde ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur	- Breder aanbod aan klanten:
	  o Meer mogelijkheden voor clustering en bundeling
	  o Betere toegang tot infrastructuur en intermodaal vervoersnetwerk
	  o Groter en gevarieerder aanbod van terreinen
	- Grotere bereikbaarheid, beschikbaarheid en betrouwbaarheid

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

North Sea Port biedt als multimodale haven een uitgebreid en duurzaam netwerk van transportmogelijkheden via binnenvaart (tot in China), spoorwegen, wegvervoer en pijpleidingen. Voor bedrijven is die mogelijkheid om voor elk vervoer de meest geschikte transportmodus in te schakelen een belangrijke troef.

3.3.1 Breed aanbod aan klanten

Goederenvervoer via binnenvaart tussen North Sea Port en achterland blijft toenemen

In 2020 werd een tweede onderzoek naar het gebruik van vervoersmogelijkheden naar het achterland verricht bij bedrijven in het hele grensoverschrijdende havengebied. Het vervoer via de binnenvaart blijft toenemen. Met een stijging van 4% komt die transportmodus uit op maar liefst 58%. Het aandeel van het wegvervoer nam af tot 28% (-2%). Het spoor steeg met 1% naar 10%. Rechtstreekse overslag van een schip op een ander schip of transportmiddel - transhipment - is goed voor 4% (-3%).

Volvo Car, DFDS en Lineas zorgen voor sneller en duurzamer transport dankzij nieuwe treinterminal

De personenauto's van Volvo Car in Gent geraken sinds november sneller en duurzamer op hun eindbestemming. Op de nieuwe V6-treinterminal aan het Mercatordok brengen Volvo Car, rederij DFDS en de Belgische spoorvrachtoperator Lineas de verschillende transporten (schip, trein, vrachtwagen) op een efficiënte manier samen. Onder meer de treinen met auto's voor China, Italië (Sacconago) en Oostenrijk (Schwertberg) worden op de nieuwe treinterminal geladen. Volvo haalt dankzij deze modal shift jaarlijks ongeveer 5.000 vrachtwagens van de weg. Multimodaal Vlaanderen, het adviespunt voor multimodaal vervoer, heeft de unieke samenwerking tussen Volvo Car, DFDS en Lineas bekroond met een ‘Baanbrekers Award’.

North Sea Port trekt spoor verder door naar de Baltische Zee

De Europese Commissie trok in februari de spoorvrachtcorridor tussen de Noordzee en de Baltische Zee door naar de Kanaalzone Gent-Terneuzen. Dat zet de rol van North Sea Port als Europese tophaven en haar ambities als spoorhaven kracht bij. Verladers en spooroperatoren kunnen nu makkelijker capaciteit of ‘rijpaden’ krijgen om treinen op die route te laten rijden. North Sea Port was al opgenomen in de ‘Rail Freight Corridor Rhine-Alpine’ (tussen het Rijnbekken en de Alpenregio) en ‘North Sea-Mediterranean’ (tussen de Noordzee en de Middellandse Zee).

‘5G-Blueprint’: €10 miljoen Europese steun voor internationaal onderzoeksproject naar vervoer op afstand in logistiek en transport

Onder de naam ‘5G-Blueprint’ onderzoekt een internationaal onderzoeksproject hoe met behulp van besturing op afstand transport en logistiek – ook grensoverschrijdend – efficiënter kan verlopen. Een publiek-private samenwerking van 28 partijen uit Nederland, Vlaanderen, Zwitserland en Tsjechië ontvangt hiervoor een Europese subsidie van €10 miljoen. Het 5G-Blueprintproject startte per 1 september 2020 en loopt drie jaar.

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

De betrokken partijen onderzoeken hoe het uitwisselen van real-time data van en naar voertuigen, tussen terminals en voertuigen en tussen voertuigen en centrales kan bijdragen tot meer efficiëntie in de leveringsketen en het tekort aan chauffeurs kan helpen opvangen. Het opzet is te komen tot het op afstand sturen en ondersteunen van voertuigen en vaartuigen. North Sea Port is één van de deelnemende partijen in dit project.

3.3.2. Ruimtelijke ontwikkeling in balans met omgeving

Voor North Sea Port is de balans tussen economie en ecologie van belang voor de 'licence to operate' en voor het draagvlak van onze haven.

Koppelingsgebieden

Vanuit het project Gentse Kanaalzone leverde de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) een aantal koppelingsgebieden (deels) op, met name Rieme-Zuid, Doornzele-Noord en Sint-Kruis-Winkel-Zuid. De VLM volgt ook het beheer in deel 1 van de parkzone Langerbrugge-Zuid, deel 1 van Doornzele-Kanaalzijde en Kerkbrugge-Oost en Doornzele-Zuid op. Veel van deze koppelingsgebieden worden verbonden door (snel)fietsroutes.

3.3.3 Beschikbaarheid en bereikbaarheid van terreinen en havengebied: infrastructuurwerken

In het gehele havengebied zijn werkzaamheden verricht om de beschikbaarheid van infrastructuur en de bereikbaarheid van terreinen te optimaliseren. Het gaat hier om een uiteenlopende waaier aan werkzaamheden en initiatieven van Gent tot Vlissingen, variërend van kleine tot grootschalige werkzaamheden. Een overzicht van enkele initiatieven.

Nieuwe Sluis Terneuzen

Ondanks het ongewone verloop van 2020 door de COVID-19-maatregelen gingen de werkzaamheden aan de Nieuwe Sluis Terneuzen onverminderd door. Begin 2020 werden de laatste diepwanden en cement-bentonietwanden afgewerkt. De bentonietcentrale is daarna afgebouwd.
Het (voormalige) gebouw van de Koninklijke Marechaussee werd gesloopt. Beide sluishoofden werden droog én nat ontgraven, er werd volop geheid, onderwaterbeton gestort, eerst in het buitenhoofd en later in het binnenhoofd. In de Buitenhaven West zijn nieuwe afmeerpalen voor de binnenvaart geplaatst. In China ging de productie van de sluisdeuren en bruggen gestaag door. De ligplaatsen aan de Goese kade zijn grotendeels klaar. De tijdelijke bouwkuip van de bodemroosters in de sluiskolk is verwijderd en de bodemroosters zijn drijvend gemaakt. Eind vorig jaar werden de complexe betonwerken in het buitenhoofd opgestart. Het hoogtepunt van 2020 was het bereiken van het diepste punt in het buitenhoofd.
De projectorganisatie hield in 2020 twee keer een (digitale) inloopavond om belangstellenden te informeren over de voortgang van de bouw. In 2023 wordt het eerste schip in de Nieuwe Sluis verwacht.

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

Rail Ghent-Terneuzen: Nederland, België en Vlaanderen zetten samen schouders onder spoorontwikkeling

Nederland, België en Vlaanderen gaan samen de ontsluiting van North Sea Port per spoor verder uitwerken. Daartoe ondertekenden de diverse partijen op 24 februari een intentieverklaring. Als Nederlands-Vlaamse haven ondertekende ook North Sea Port de intentieverklaring, samen met andere betrokken partijen.
De ondertekenaars gaan samen verder plannen uitwerken voor een betere spoorverbinding tussen Gent en Terneuzen. Ze beogen hierbij drie infrastructuurprojecten: een nieuwe verbinding op de oostoever tussen het Nederlandse Axel en het Belgische Zelzate, een nieuwe zuid-oostboog in het spoor ten oosten van de Sluiskilbrug en de uitbreiding en ontsluiting naar het noorden van de spoorbundel aan het Kluizendok ('Zandeken').
Nederland en België/Vlaanderen voorzien samen €4 miljoen(50/50) voor de verdere planuitwerking tot 2024. De hoop is dat Europa dit unieke grensoverschrijdende spoorproject mee financiert.

Heraanleg R4 West en Oost: verkeersknooppunt aan Euro-Silo

In februari 2021 startte de ombouw van het kruispunt ter hoogte van het silocomplex van Euro-Silo tot een 'turboverkeersplein'. Het knooppunt tussen de Kennedylaan en de Eisenhowerlaan in Gent (R4, de aansluiting naar de Europese snelwegen E17/E40) krijgt een totaal ander uitzicht. Het kruispunt met lichten, waar het op het spitsuur vaak aanschuiven is, wordt vervangen door een groot verkeersplein met aparte rijstroken per richting. Slimme verkeerslichten zullen detecteren hoeveel verkeer er is en automatisch op groen of rood springen om de beschikbare capaciteit optimaal te benutten en wachttijden te verkorten. Hierdoor zal de bereikbaarheid van de haven en de havenbedrijven toenemen.
De bestaande fietssnelweg langs de R4 wordt verbreed, vernieuwd en beter afgeschermd van het wegverkeer. Er komen ook geluidswanden om de impact op de omliggende woonkernen en het havengebied te verminderen.

De werkzaamheden passen in de opwaardering van de R4-ringweg rond het hele havengebied in het Vlaamse deel van North Sea Port.

Nieuwe Meulestedebrug

In het voorjaar van 2021 gingen eveneens de werkzaamheden aan en rond Meulestedebrug van start om de ontsluiting tussen beide oevers van North Sea Port in Gent te verbeteren. De oude brug in het zuiden van het havengebied wordt vervangen. Er komt een nieuwe beweegbare brug met vijf rijstroken en een doorvaartbreedte van 20 meter. Bij onderhoud of herstellingen aan één brughelft kan het verkeer steeds in beide richtingen over de andere brug blijven rijden. De Vlaamse Waterweg zal de brug vanop afstand bedienen vanuit een verkeerscentrale aan de binnenvaartsluis van Evergem. Fietsers en voetgangers zullen op de rechteroever onder de brug door kunnen. De Vlaamse Waterweg, het Agentschap Wegen en Verkeer, FARYS en de stad Gent trekken ruim €25 miljoen uit om het project te financieren. De werken zullen vijf jaar duren.

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

Beschikbaarheid van terreinen

North Sea Port investeert in de uitbreiding en optimalisering van de infrastructuur, de ontsluiting en de bereikbaarheid van nieuwe concessiegronden en in de verdere invulling van de beschikbare terreinen.

North Sea Port heeft in totaal nog 676 ha beschikbare terreinen. Op de volgende locaties zijn er nog grote aaneensluitende oppervlaktes beschikbaar:

- Axelse Vlakte: nog 20 hectare vrij. 130 van de 150 hectare is ingevuld met de voor dat gebied beoogde glastuinbouw.
- Kluizendok: na enkele grote uitgiftes resteert er nog 150 hectare.
- Op de Westelijke Kanaaloever (150 hectare) en de Axelse Vlakte fase III (80 hectare) zijn er nog potentieel te ontwikkelen terreinen.
- Thermphos: 57 hectare vrij terrein beschikbaar sinds de afronding van de sanering medio 2020.

3.4 Duurzaamheid

In het strategisch plan 2018-2022 is de duurzaamheidsambitie de derde belangrijke algemene doelstelling. Ook vanuit dit doel zijn subdoelen geformuleerd die als basis kunnen dienen om de marktontwikkelingen in 2020 te beoordelen. Het opzet is bij te dragen tot het behalen van de klimaatdoelstellingen van Parijs en de Europese Green Deal.

DOEL	Subdoelen
C – Versneld behalen van bestaande ambitieuze duurzaamheidsdoelstellingen met actieve samenwerking	- Faciliteren duurzame transitie, in nauwe samenwerking met bedrijfsleven - Versterking omgevingskwaliteit door verbetering leefomgeving en natuurontwikkeling - Verduurzaming van de eigen bedrijfsvoering

3.4.1 Energietransitie in haven en bij bedrijven

Een belangrijke taak die North Sea Port opneemt, is het faciliteren van de energietransitie, de verduurzaming van productieprocessen en producten. Dit gaat hand in hand met het streven naar verankering van bedrijven.

Als Europese tophaven ontplooit North Sea Port tal van initiatieven om te voldoen aan het klimaatakkoord van Parijs tegen 2030 en de Europese Green Deal tegen 2050. Er wordt sterk ingezet op de kringloopeconomie (reststromen worden grondstoffen), de vermindering van de CO_2-uitstoot, de waterstofeconomie, de uitbouw van windmolenparken (300MW) en zonnepanelenparken (150MW), en de elektrificatie van de automotive cluster.

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

Circulaire *economie*

Smart Delta Resources start Carbon Connect Delta project om CO_2-uitstoot in Schelde-Deltaregio verregaand te verminderen

Met het afvangen en hergebruiken of opslaan van CO_2 (Carbon Capture & Utilisation/Storage, kortweg CCUS) kan de CO_2-uitstoot in het havengebied met 30% (6,5 miljoen ton CO_2 per jaar) worden verlaagd. Met dat doel heeft een consortium van Belgische en Nederlandse bedrijven het project Carbon Connect Delta opgezet met als eerste stap een onderzoek naar de haalbaarheid van CCUS in 2025. Alle technische, economische, juridische, infrastructurele, financiële en procedurele aspecten komen daarbij aan bod.
Het sector- en grensoverschrijdend consortium bestaat uit Smart Delta Resources, havenbedrijf North Sea Port, de bedrijven ArcelorMittal, Dow Benelux, PZEM, Yara en Zeeland Refinery en infrastructuurpartners Gasunie en Fluxys. Zo ontstaan unieke synergieën en kansen voor een duurzame economie.
De ambitie van het consortium is om vanaf 2023 al 1 miljoen ton CO_2 per jaar af te vangen en dat uit te breiden tot 6,5 miljoen ton per jaar in 2030 (goed voor 30% minder CO_2-uitstoot in de Schelde-Deltaregio).

ArcelorMittal lanceert oproep tot kandidaatstelling warmtenet

ArcelorMittal Belgium gaat samen met partners zoals de Provincie Oost-Vlaanderen en de gemeente Zelzate op zoek naar een partner voor de ontwikkeling van een (residentieel) warmtenet in of rond North Sea Port. Het warmtenet zal restwarmte van de productiesite in Gent aan verschillende interne verbruikers op de staalsite zelf alsook aan potentiële warmtevragers in de gemeente Zelzate leveren. ArcelorMittal hoopt in 2021 zijn keuze van projectpartner te maken. North Sea Port neemt in het havengebied een regierol op inzake energietransitie en kan in de toekomst het aanbieden van restwarmte uitspelen als troef voor nieuwe investeerders.

Alco Bio Fuel, Messer Benelux en IJsfabriek Strombeek investeren opnieuw miljoenen euro in hergebruik van CO_2 in North Sea Port

De bioraffinaderij Alco Bio Fuel (ABF), de industriële gasleverancier Messer Benelux en IJsfabriek Strombeek investeren samen €10 miljoen in een tweede 'recovery unit' voor koolstofdioxide bij Alco Bio Fuel in Gent. In de lente van 2022 zal die tweede lijn operationeel zijn waardoor de jaarlijkse opvang van groene CO_2 die vrijkomt bij de aanmaak van bio-ethanol, naar 160.000 ton per jaar zal stijgen. Dat is 60% meer dan de huidige capaciteit. De CO_2 kan na opvang en behandeling hergebruikt worden in de voedings- en drankindustrie, de glastuinbouw, voor waterzuivering, bij koeltransporten of als chemische grondstof.

Cargill breidt productie biodiesel in North Sea Port uit met baanbrekend project

Cargill pompt ruim €125 miljoen in de bouw van een gloednieuwe fabriek op zijn vestiging in Gent, zo klonk het eind september 2020. Die zal met innovatieve technologie als eerste in Europa biodiesel

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

produceren uit afval en reststoffen. Zo zet de nieuwe fabriek een stap vooruit in duurzaamheid en circulariteit. De biodiesel kan worden bijgemengd in de brandstof voor vrachtwagens of schepen. Cargill produceert in Gent al biodiesel op basis van oliehoudende zaden bij dochterbedrijf Bioro.

'Hoogoven van de toekomst' van ArcelorMittal breidt circulaire economie van North Sea Port verder uit

ArcelorMittal Gent heeft zijn Hoogoven B volledig vernieuwd. De investering van €195 miljoen is meteen de grootste in de geschiedenis van de staalfabriek Met de inhuldiging van de nieuwe hoogoven, één van de meest geavanceerde ter wereld, maakt ook North Sea Port een sprong in de richting van een circulaire toekomst. In de nieuwe hoogoven zullen groene en circulaire brandstoffen de fossiele brandstoffen vervangen. De nevenstromen uit de staalproductie worden grondstoffen voor andere industriële sectoren zoals chemie, petrochemie of zelfs voeding.
De nieuwe installatie zet de deur open voor een efficiëntere productie en een forse verlaging van uitstoot en energieverbruik.

Waterstof

VoltH2 tekent samenwerkingsovereenkomst met North Sea Port voor de ontwikkeling van een groene waterstoffabriek

VoltH2 B.V. heeft eind augustus 2020 een samenwerkingsovereenkomst getekend ter voorbereiding van een langetermijnconcessiecontract met North Sea Port voor een industrieel perceel van 27.950 m^2 in Vlissingen. Het bedrijf is gestart met de planning en ontwikkeling van de bouw van een groenewaterstoffabriek met opslag-, tank- en distributiemogelijkheden. VoltH2 voorziet de bouw van een 25 MW elektrolyse-eenheid met gebruik van bewezen en commercieel beschikbare technologie. De fabriek zal jaarlijks tot 3.600 ton groene waterstof produceren. De groenewaterstoffabriek zal ook uitbreid baar zijn tot 100 MW met een potentiële productie van 14.400 ton per jaar. De investering voor de eerste fase is begroot op €35 miljoen, de jaren daarna loopt het bedrag op tot meer dan €100 miljoen.

North Sea Port zet mee de schouders onder een waterstofbeurs

Een studie uitvoeren naar de praktische opzet van een waterstofbeurs waar waterstof vrij verhandeld kan worden, dat is waar Gasunie, North Sea Port en de havens van Rotterdam, Amsterdam en Groningen de handen sedert oktober 2020 voor ineenslaan. Een waterstofbeurs kan in stappen meegroeien met de opbouw van een markt voor klimaatneutrale waterstof. De vraag naar klimaatneutrale waterstof groeit. Een waterstofbeurs kan een goede marktwerking en een transparante, efficiënte prijsstelling faciliteren. Zo ontstaat een win-winsituatie voor alle betrokken partijen. De studie zal naar verwachting driekwart jaar tot een jaar in beslag nemen.

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

Grootschalig potentieel voor groene waterstof in de Schelde

De SDR-partners North Sea Port, Dow, Yara, Zeeland Refinery, PZEM, ENGIE, ArcelorMittal en Ørsted hebben de potentie laten onderzoeken van grootschalige productie en gebruik van groene waterstof in de Schelde-Deltaregio. De studie, bekendgemaakt begin oktober 2020, bevestigt dat de regio een sterke uitgangspositie heeft voor een grootschalige en snelle implementatie van groene waterstofproductie. Het huidige waterstofgebruik in de regio (580 kton H_2/j) beslaat meer dan een derde van het Nederlandse totaal. De hechte samenwerking tussen industrie, haven en overheden maakt een directe toepassing van waterstof als grondstof mogelijk. Door snelle aanlanding van wind-op-zee krijgt de regio direct toegang tot duizenden megawatt windenergie (windpark Borsele 3&4) en mogelijk IJmuiden Ver Alpha). Daarnaast is er toegang tot elektriciteit voor de productie van waterstof via de kerncentrale in Borsele. Bovendien beschikt de regio op dit moment al over een hoogwaardige gas- en elektriciteitsinfrastructuur met grensoverschrijdende mogelijkheden voor de balancering van vraag en aanbod van elektriciteit in België en Nederland.

Ørsted en Yara dragen met productie van groene ammoniak bij tot energietransitie in North Sea Port

Binnen North Sea Port willen Ørsted - de grootste offshore windparkontwikkelaar ter wereld - en Yara - toonaangevend producent van meststoffen - groene ammoniak produceren op basis van hernieuwbare waterstof. Het project zorgt voor een verlaging van de CO_2-uitstoot van 100.000 ton per jaar. Met de groene stroom uit de windmolenparken voor de Zeeuwse kust kan CO_2-vrije waterstof aangemaakt worden in de 100 MW sterke elektrolyser die bij Yara Sluiskil moet komen. Deze hernieuwbare waterstof kan dan waterstof uit fossiele bronnen vervangen voor de jaarlijkse productie van zowat 75.000 ton groene ammoniak.

Miljoenenproject North-C-Methanol transformeert CO_2 tot groene grondstof

Tien private en publieke partners gaven op woensdag 21 oktober het startschot voor het North-C-Methanol project. Het voorziet in de bouw van twee grootschalige demofabrieken en ondersteunende infrastructuur op het schiereiland Rodenhuize in North Sea Port. De eerste installatie, een elektrolyser van 65 megawatt, wordt opgetrokken op de terreinen van ENGIE. Deze waterstoffabriek zal water via windenergie omzetten in groene waterstof en zuurstof. De tweede installatie, een methanolfabriek van Proman op het schiereiland Rodenhuize, zal deze groene waterstof gebruiken om de opgevangen CO_2-uitstoot van grote lokale industriële spelers zoals ArcelorMittal en Alco Bio Fuel om te zetten in groene methanol. De lokale chemische industrie en hernieuwbare brandstofindustrie, waartoe Cargill behoort, nemen de methanol op hun beurt af als groene grondstof en/of als groene brandstof voor schepen en treinen. Samen zullen deze partners jaarlijks de CO_2-emissie met 140.000 ton verminderen. En samen zullen ze 44.000 ton groene methanol aanmaken voor de lokale chemische en duurzame energie-industrieën en als brandstof voor schepen en treinen. North-C-Methanol is de eerste grootschalige demofabriek die kadert in het North-CCU-Hub programma en is meteen goed voor een investering van €140 miljoen. Het North-CCU-Hub programma wil op termijn een totale jaarlijkse emissiereductie van 1 miljoen ton CO_2 realiseren in North Sea Port.

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

Ørsted ontwikkelt één van de grootste duurzame waterstoffabrieken ter wereld voor de Nederlandse en Belgische industrie

Eind maart presenteerde Ørsted 'SeaH2Land', een ambitieuze visie voor een duurzame waterstoffabriek op gigawatt-schaal. Ørsted voorziet tegen 2030 de bouw van een duurzame waterstoffabriek - een elektrolyser - van 1 GW. Het bedrijf wil die koppelen aan een bijkomend groot windmolenpark (2 GW) in het Nederlandse deel van de Noordzee. Hiermee wordt de grootschalige levering van duurzame elektriciteit mogelijk die nodig is voor de productie van duurzame waterstof. Deze elektrolyser kan ongeveer 20% van de huidige waterstofvraag in North Sea Port leveren.

Wind en zon

North Sea Port als uitvalsbasis voor Ørsted: grootste windpark op zee van Nederland

Ørsted was eind november 2020 klaar met de bouw van zijn windmolenpark op zee Borssele 1&2. Dat is met zijn 94 turbines en een geïnstalleerd vermogen van 752 MW niet alleen het grootste windpark op zee in Nederland, maar ook het op één na grootste ter wereld. Het kan één miljoen gezinnen voorzien van groene elektriciteit. Borssele 1&2 ligt 22 kilometer voor de Zeeuwse kust en is 112 vierkante kilometer groot. De Deense groep volgde het hele project op vanuit zijn eigen basis in Vlissingen. North Sea Port wordt ook de draaischijf in het beheer en onderhoud van het nieuwe windmolenpark.

Verbrugge Terminals en C-RO Ports halen nog meer energie uit wind en zon

Verbrugge Terminals installeert 140.000 zonnepanelen op zijn loodsen aan de Scaldia- en Quarleshaven in Vlissingen in North Sea Port. Samen vertegenwoordigen ze 50 MW aan vermogen. Het gaat om het grootste 'zon-op-dak'-project in Nederland. Bij autobehandelaar C-RO Ports rijzen dan weer vijf windmolens met een gezamenlijk vermogen van 25 MW uit de grond. De windmolens en zonnepanelen leveren meer stroom dan de twee bedrijven zelf nodig hebben. De extra elektriciteit uit wind en zon gaat op het net. Daar is bijkomende basisinfrastructuur voor nodig. Daarom trok de Zeeuwse netbeheerder Enduris nieuwe elektriciteitskabels onder de haven in Vlissingen door om de zon- en windparken aan te sluiten op zijn verdeelstation. De duurzame elektriciteit uit deze twee projecten stemt overeen met het jaarlijkse verbruik van 36.000 huishoudens.

E-automotive

Volvo Trucks bouwt in North Sea Port batterijen voor al zijn Europese vestigingen

Volvo Trucks breidt zijn bedrijvigheid binnen North Sea Port verder uit. De vrachtwagenfabriek in Gent gaat de batterijpacks voor elektrische trucks van het zware gamma assembleren voor alle vestigingen van de Volvo Group in Europa. De truckconstructeur wil na middelzware ook zware vrachtwagens op elektriciteit laten rijden. De nieuwe activiteit start zodra in Zweden de prototypes

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

op punt staan. Maar de keuze voor North Sea Port staat nu al vast. Deze nieuwe groeistap betekent een verdere verankering van de vrachtwagenassemblage door het Zweedse merk in North Sea Port.

Volvo Car Gent: eerste volledig elektrische Volvo gemaakt in North Sea Port

In 2020 lag de focus voor Volvo Car Gent zo goed als volledig op elektrificatie. Begin maart 2020 werd een nieuwe batterijfabriek geopend, waar batterijen voor de volledig elektrische XC40 Recharge worden geassembleerd. In oktober 2020 liep een eerste volledig elektrische auto van de band. De productie van dit type auto is voor Volvo Car Gent een mijlpaal en betekent ook een verdere verankering van Volvo in North Sea Port. Tegen 2025 verwacht Volvo Car dat 50 procent van zijn wereldwijde verkoop uit volledig elektrische auto's zal bestaan. Vijf jaar later zullen in de fabrieken van de autobouwer enkel nog volledig elektrische wagens van de band lopen. Volvo Car wil tegen 2040 klimaatneutraal zijn.

3.4.2 Verduurzaming van zeevaart, binnenvaart en havens

Nederlandse zeehavens winnen internationale duurzaamheidsprijs

De Nederlandse zeehavens Rotterdam, Amsterdam, North Sea Port, Moerdijk en Groningen wonnen eind juni 2020 gezamenlijk de 'World Ports Sustainability Award' van de International Association of Ports and Harbours (IAPH) voor een gezamenlijk project over de toepassing van OESO-richtlijnen voor zeehavens.
De Brancheorganisatie Zeehavens (BOZ) heeft onderzocht hoe zeehavens hun rol en positie kunnen bepalen bij ethische vraagstukken rond ladingstromen zoals milieuschade, mensenrechtenschendingen of uitbuiting. Aan de hand van de 'OESO-richtlijnen voor Multinationale Ondernemingen' heeft de BOZ onderzocht hoe zeehavens kunnen bijdragen aan het verkleinen van die IMVO-risico's (Internationaal Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen). De zeehavens hebben de resultaten van dit onderzoek benut om een stappenplan op te zetten om de IMVO-risico's in kaart te brengen en te verminderen. Het onderzoek was onderdeel van het Werkprogramma Zeehavens waarin de BOZ samenwerkt met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Economische Zaken en Klimaat.

3.4.2 Leefomgeving en natuurontwikkeling

North Sea Port kiest voor een integrale benadering van wat leefomgeving en natuurontwikkeling betreft. De inspanningen op het gebied van natuur concentreren zich op het - samen met stakeholders - verbeteren van de kwaliteit van de natuur in en rond onze havengebieden.

Natuurorganisaties en North Sea Port werken samen aan de verbetering van natuurwaarden van de Westerschelde: BeeOmonitoring

De natuurorganisaties Stichting Het Zeeuwse Landschap, Vereniging Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Vogelbescherming Nederland en ZMf werken samen met North Sea Port aan natuurbehoud en -herstel in en rond de Westerschelde. Het gebrek aan ruimte voor specifieke estuariene natuur die kenmerkend is voor een estuarium als de Westerschelde, heeft ook gevolgen voor de mate waarin de economische ontwikkeling van de havens mogelijk is. In augustus 2020 is

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

begonnen met het project BeeOmonitoring. Het opzet is meer inzicht krijgen in de stand van de biodiversiteit op haven- en bedrijventerreinen langs de Westerschelde aan de hand van pollen die door bijen zijn verzameld. Op basis van de analyses wordt een plan gemaakt om de natuurwaarden te versterken en de biodiversiteit te laten groeien. BeeOmonitoring is een eerste stap in de uitvoering van een gezamenlijk werkprogramma.

3.4.3 Duurzaamheid bij uitvoering werkzaamheden

Op het vlak van infrastructuur wordt er werk van gemaakt om bij de uitvoering van werkzaamheden verder in te zetten op duurzaamheid. Het doel is om de verduurzaming in de eigen bouwprocessen (voorbereiding, inkoop en uitvoering, onderhoud) toe te passen, methodes te kiezen en te bepalen bij welke initiatieven (zoals bijvoorbeeld Green Deal) North Sea Port duurzaam GWW (Grond Weg en Waterbouw) aansluit. Er wordt maximaal gebruik gemaakt van de methodiek die door het 'Port Environmental Review System' (PERS) wordt vooropgesteld. Zo kunnen actieplannen worden opgemaakt, doelstellingen vastgelegd en gemonitord, om zo na periodieke evaluatie te komen tot een voortdurende verbetering.

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

Hoofdstuk 4: nautisch beheer

Zorgen voor een efficiënt en veilig scheepsverkeer in het hele grensoverschrijdende havengebied staat voorop bij North Sea Port. Het uitbreiden van werkingsgebieden en samenwerkingen, verder inzetten op digitalisering, de strijd tegen criminaliteit en drugshandel en de invoering van één enkel tariefsysteem voor het hele gebied dragen daartoe bij.

4.1 Samenwerking in nautische keten zet forse stap vooruit in hele werkingsgebied

Pieksituaties op de vaarwegen naar en binnen het havengebied van North Sea Port leiden er soms toe dat het scheepvaartverkeer niet efficiënt verloopt. Om dit te verbeteren, hebben de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (het Nederlandse Rijkswaterstaat en het Vlaamse agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust), North Sea Port en de nautische dienstverleners (zoals scheepvaartbegeleiders, sleepdiensten en loodsen) op 6 mei hun werkafspraken verruimd.

Een veilige, vlotte en tijdige afwikkeling van het zeevaartverkeer vraagt om een optimale samenwerking tussen alle betrokken partijen. Hierbij staat het schip centraal. Het is aan de klant om aan te geven wanneer het schip de haven zal bereiken, waar het moet aanleggen en wanneer het opnieuw moet vertrekken. Het is aan de haven, de overheden en de nautische dienstverleners om die aanloop in goede banen te leiden, rekening houdend met de eigenschappen van het schip, infrastructurele beperkingen, nautische randvoorwaarden, het verkeer en de weersomstandigheden.

De nautische samenwerking is van het Kanaal Gent-Terneuzen uitgebreid met het Sloegebied in Vlissingen, de Braakmanhaven in Terneuzen en de ankerplaatsen op de Westerschelde. Zo dekt ze voortaan het hele werkingsgebied van North Sea Port. Het aantal partners is uitgebreid met de bootlieden die de schepen vastmaken.

De partners in de nautische keten kunnen bovendien op langere termijn plannen en beter inspelen op verwachte pieksituaties, slecht weer of stremmingen van het scheepvaartverkeer. Zo wordt de definitieve ketenplanning betrouwbaarder en leiden afwijkingen niet tot vertraging voor andere schepen. Belangrijke ontwikkelingen binnen het beheersgebied, zoals de ingebruikname van de Nieuwe Sluis in Terneuzen in 2023 of de evolutie van het scheepvaartverkeer kunnen aanleiding geven tot aanpassingen van de werkafspraken.

De werkafspraken zijn mee mogelijk gemaakt door Boluda Towage Europe, DAB Loodswezen (Maritieme Dienstverlening en Kust), De Eendracht, Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, Montis Mooring, Multraship Towage & Salvage, North Sea Port, Regionale Loodsencorporatie Scheldemonden, Verenigde Bootlieden Terneuzen en de Vlissingse Bootliedenwacht.

4.2 North Sea Port en Port of Antwerp ondersteunen digitalisatie binnenvaart met Vlaamse subsidies

Dankzij het AIS (Automatic Identification System) zijn duwboten en binnenvaartschepen vlot traceerbaar in de haven en op waterwegen. Duwbakken hebben echter vaak geen eigen stroomvoorziening en dus geen AIS om ze te lokaliseren. De Vlaamse overheid, North Sea Port en

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

Port of Antwerp willen duwvaartondernemingen aanmoedigen om te investeren in duwbaktrackers. Dat doen ze door - onder voorwaarden - een financiële tegemoetkoming aan te bieden die kan gaan tot 50% van de aankoopprijs met een maximum van €200. Met GPS-trackers (op batterij of zonne-energie) kunnen havenautoriteiten, operatoren en rederijen voortaan altijd weten waar iedere duwbak of konvooi met duwbakken zich bevinden. Dat maakt een efficiënte opvolging mogelijk en verhoogt de veiligheid.

Als North Sea Port en Port of Antwerp over digitale gegevens beschikken, kunnen die bovendien makkelijker onderling worden gedeeld. Momenteel is de doorgegeven samenstelling van de konvooien niet altijd up-to-date. Daardoor gaat kostbare tijd verloren aan de sluizen. Trackers bezorgen enkel de juiste informatie, wat bijdraagt tot een betrouwbaardere sluisplanning. De digitale voorgeschiedenis kan nuttig zijn om het naleven van huurcontracten na te gaan en kan als bewijs dienen bij betwisting.

De duwbaktrackers zijn nog niet verplicht, maar North Sea Port en de haven van Antwerpen moedigen duwvaartondernemingen toch aan om hierin te investeren, zeker met het oog op de verplichte digitalisering.

4.3 Eén melding voor binnenvaart op de Westerschelde en in heel Vlaanderen

North Sea Port, de Vlaamse Waterweg nv, Port of Antwerp, Haven Oostende, de Haven van Zeebrugge, het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust en het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer sloegen de handen ineen voor de uitbouw van het innovatieve meldplatform SWINg (Single Window Inland Navigation). Schippers en binnenvaartondernemers moeten voortaan slechts éénmaal - en digitaal - de reis-, lading- en scheepsgegevens melden voor reizen binnen Vlaanderen en op de Westerschelde.

Zo maakt SWINg een einde aan uitvoerig administratief werk dat via VHF-radio of soms zelfs nog manueel gebeurde. De uitwisseling van gegevens gebeurt conform de GDPR-wetgeving.

SWINg zorgt niet alleen voor een administratieve vereenvoudiging, het maakt de binnenvaart nog veiliger en efficiënter. Minder vaak melden betekent minder afleiding voor de schipper, spaart tijd uit en vermindert de kans op ongevallen. De vaar- en havenautoriteiten kunnen de risico’s beter inschatten en sneller reageren als zich toch een incident voordoet. Ze weten namelijk precies welk type schip en lading zich in de haven of op de vaarweg bevindt. Dankzij het meldplatform kunnen de trajecten van schepen ook beter worden gepland. De planning van bruggen en sluizen wordt zo geoptimaliseerd.

Het meldplatform vormt een belangrijke mijlpaal in de digitalisering van de binnenvaart. Met dit initiatief, waarbij ook het Nederlandse Rijkswaterstaat en andere actoren mee aan tafel zaten, behoren de ketenpartners op dat vlak tot de voorlopers in Europa.

4.4 Samen de schouders zetten onder veilige zeehavens

North Sea Port zet mee de schouders onder de strijd tegen criminaliteit in en rond de eigen haven en die van Moerdijk. De partners zijn Nederlandse overheden en publiek-private partijen: de gemeenten Borsele, Moerdijk, Terneuzen en Vlissingen, Douane, Openbaar Ministerie, Politie, Koninklijke

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

Marechaussee en de havenbedrijven North Sea Port en Port of Moerdijk. De projecten richten zich in het bijzonder op het Nederlandse deel van North Sea Port, Vlissingen en Terneuzen.

Criminelen maken gebruik van havens voor de in- en uitvoer van drugs, de illegale afvoer van afvalstoffen, mensenhandel en het smokkelen van goederen. Het ondermijnende effect van deze georganiseerde criminaliteit – denk ook aan arbeidsuitbuiting, illegaal verblijf op haventerreinen en het witwassen van criminele opbrengsten - is groot en reikt tot ver buiten de (regio)grenzen.

Met hun nieuwe aanpak zetten de samenwerkende partijen de komende twee jaar in op de volgende speerpunten:

- het stimuleren van integer gedrag bij havenmedewerkers door een verhoogde weerbaarheid tegen vormen van corruptie en niet-integer gedrag.
- de ontwikkeling van een Platform Veilig Ondernemen North Sea Port/Port of Moerdijk: publieke en private partijen werken samen aan een veilige omgeving voor ondernemer, personeel en klant.
- het stimuleren van de veiligheid van haventerreinen door fysieke en andere barrières zoals veilige hekwerken en 100% persoonsverificatie.
- het uitwisselen van kennis en het opzetten van een 'Information Sharing Centre' over incidenten in de haven.
- het vergroten van de meldingsbereidheid van havenmedewerkers: het melden van verdachte activiteiten helpt de autoriteiten om tijdig op te treden en de veiligheid in de haven te waarborgen.
- het ontwikkelen van een innovatieve aanpak tegen drugsimport door de identificatie van malafide transportbedrijven via financiële big data-analyse.
- het versterken van een integrale aanpak door te investeren in informatie-uitwisseling tussen de betrokken partners.

De verschillende overheidspartners werken al apart en samen aan het bestrijden en voorkomen van criminele activiteiten. Bij Operatie Portunus hielden de Nederlandse politie en het Openbaar Ministerie een grote drugsactie in en rond Vlissingen. Het doel van deze langdurige operatie is zicht krijgen op criminele organisaties die zich bezighouden met de invoer van verdovende middelen.

Er wordt ook samengewerkt aan integere en weerbare zeehavens in Zeeland en West-Brabant waarbij de Taskforce-RIEC (Regionaal Informatie en Expertise Centrum) Brabant-Zeeland de partners ondersteunt. Zij gaan aan de slag onder het motto 'Zeeland en Brabant hebben integere en weerbare zeehavens die geen criminele activiteiten faciliteren'.

De basis voor de nieuwe aanpak zijn onderzoeken naar verschillende vormen van criminaliteit in de zeehavens zoals dat van TNO eind 2019 op verzoek van de Havendriehoek - waarin bestuur, politie en justitie samenwerken om georganiseerde criminaliteit te beteugelen.

4.5 Eén keer havengeld betalen in hele havengebied

Of een zeeschip nu in Vlissingen Terneuzen of Gent wil aanmeren, laden of lossen, maakt sinds 1 januari 2021 geen verschil wat de tarifering betreft. Zeeschepen betalen nog maar één keer voor toegang tot de grensoverschrijdende haven en gebruik van de haveninfrastructuur en van het haveninformatiesysteem, en voor het behandelde goederenvolume. Dit 'basisticket' verleent schepen en klanten een vlotte en efficiënte toegang tot de haven.

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

De basisprijs wordt berekend op de brutotonnage van het schip. Daarnaast geldt een tarief afhankelijk van het behandelde volume en de aard van de goederen. Hoe meer goederen havengebruikers naar de haven brengen, hoe meer korting ze krijgen. Schepen die voldoen aan de eisen van de 'Environmental Ship Index' (ESI) worden beloond met een korting op het basisticket.

Het havenbedrijf hanteerde bij de herziening een aantal uitgangspunten die in overeenstemming zijn met wat Europa vraagt: de eengemaakte tarieven verhogen de financiële transparantie, ze zijn gebruiksvriendelijk, zorgen voor eenvormigheid met minimale individuele afwijkingen en staan voor een gelijk speelveld binnen North Sea Port. Iedere havengebruiker binnen een bepaald segment betaalt zo evenveel. Havengebruikers ontvangen bovendien één enkele factuur voor het hele havengebied in plaats van vroeger twee, wat de administratieve afhandeling vereenvoudigt.

Het havenbedrijf betrok reeds vroeg en intens havengebruikers en bedrijven bij de denkoefening rond de nieuwe tarieven. Die zullen ook regelmatig geëvalueerd worden. Voor 2021 en 2022 wordt alvast geen inflatiecorrectie toegepast.

Met de nieuwe eengemaakte tarieven voor het hele havengebied biedt North Sea Port zich voor schepen en klanten echt als één geheel aan. Het havenbedrijf bereikt hiermee een belangrijke mijlpaal in de fusie.

4.6 Digitaal melden sinds 1 maart 2021 verplicht voor tankvaart in Vlaanderen

Sinds 1 maart 2021 is het op alle Vlaamse waterwegen voor binnenvaartschippers die gevaarlijke goederen vervoeren verplicht om reis- en ladinggegevens digitaal te melden. Om veiligheidsredenen is het essentieel dat gegevens van gevaarlijke goederen aan de overheid gemeld worden. Dit is van groot belang in geval van calamiteiten. North Sea Port zette dan ook hier de schouders onder. In Vlissingen en Terneuzen is digitaal melden al langer verplicht voor tank- en containervaart.

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

Hoofdstuk 5: Personeel en organisatie

Als havenbedrijf wil North Sea Port een duurzame werkomgeving creëren waarin medewerkers gezond blijven, zich betrokken voelen en zich kunnen ontwikkelen. Ons HR-beleid moet zich vertalen in een positieve 'employee experience' en de organisatie ondersteunen bij het realiseren van haar doelstellingen. Een adequaat en modern HR-beleid biedt een antwoord op de hedendaagse uitdagingen van de arbeidsmarkt, met inzet op een klantgerichte en efficiënte dienstverlening door:

- duidelijke en efficiënte processen
- helder en praktisch advies
- een focus op leren en ontwikkelen
- bij te dragen tot de ontwikkeling van duurzaam leiderschap
- een proactieve kennisdeling vanuit interne communicatie

5.1 Kerncijfers personeel

Op 31 december 2020 had North Sea Port 240 mensen in dienst (226,59 vte).

5.2 Duurzame inzetbaarheid, arbo en preventie

Het havenbedrijf North Sea Port draagt maatschappelijk verantwoord ondernemen hoog in het vaandel en wil resoluut de weg van duurzame inzetbaarheid blijven bewandelen. We willen zorg dragen voor onze medewerkers in een sterk veranderende (interne en externe) werkomgeving en arbeidsmarkt die zich kenmerken door langere loopbanen, nieuwe technologieën, een verhoogd risico op stress en burn-out, een hogere wendbaarheid, veranderende taken en opdrachten. Door werk te maken van duurzame inzetbaarheid willen we een aantrekkelijke werkgever zijn en blijven.

Duurzame inzetbaarheid is een gedeelde verantwoordelijkheid van werkgever en werknemer. North Sea Port geeft structurele invulling aan dit principe met de werkgroep duurzame inzetbaarheid waarin werkgever en werknemers samenwerken en initiatieven nemen rond drie thema's;

- Gezondheid (mentale en fysieke belasting)
- Betrokkenheid en werkplezier
- Ontwikkeling

Vanaf maart 2020 is vanwege de coronapandemie het grootste deel van de medewerkers thuis gaan werken. Er ging extra aandacht naar hun welzijn in die nieuwe context van thuiswerken. Medewerkers kregen de mogelijkheid om hun thuiswerkplek voorlopig in te richten met middelen van kantoor. De inrichting van de thuiswerkplek, ergonomie en mentale fitheid maakten het voorwerp uit van regelmatige interne communicatie. Daarnaast is veel aandacht besteed aan de fysieke en mentale gezondheid van de medewerkers door het organiseren van digitale sessies gericht op bewegen en verbinding houden met collega's. Er zijn verschillende informele digitale activiteiten georganiseerd. De verzuimcijfers van North Sea Port liggen onder de landelijke gemiddeldes.

De kantoren van North Sea Port zijn volledig coronaproof ingericht.

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

In 2020 hebben we onder de thuiswerkende medewerkers een enquête gehouden. De resultaten zullen worden gebruikt om de thuis- en telewerkregeling te actualiseren en als input voor de risico-inventarisatie en -evaluatie.

5.3 Ontwikkeling, opleiding en training

Het Havenbedrijf North Sea Port ziet opleiding als een investering in de toekomst van de organisatie en in de toekomst van de medewerkers, die langs die weg hun kennis en vaardigheden blijvend kunnen ontwikkelen. North Sea Port legde hiervoor een opleidingsbudget van 2% van de loonsom vast. In 2020 zijn diverse opleidingen, cursussen en trainingen georganiseerd op individueel, afdelings- en organisatieniveau. Omwille van de coronapandemie vonden die opleidingen grotendeels digitaal plaats. Intern zijn we in 2020 gestart met organisatiebrede opleidingen rond onze projectmanagementmethodiek.

5.4 Fusie en integratie

Binnen het personeelsbeleid is een harmonisatieproject opgestart op het vlak van:

- Functiewaardering (1 functiehuis en 1 functiewaarderingssysteem)
- Performancemanagement
- Arbeidsvoorwaarden

In 2020 is consultant Berenschot als partner aangesteld voor de opvolging van die drie thema's. Op basis van de USB-methodiek van Berenschot (Universeel Systeem Berenschot) is gestart met het opmaken van een generiek functiehuis. Daarnaast sloten we met de vakorganisaties een protocol. Over zowel het proces als over de mogelijkheden tot bezwaar en beroep zijn afspraken gemaakt.



Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

Hoofdstuk 6: Financiën

6.1 Resultaten 2020

Het resultaat vóór belastingen kwam over 2020 uit op € 39,7 mln. of een stijging van 15% ten opzichte van 2019. De omzetdaling werd ruim gecompenseerd door kostenverminderingen.

De nautische omzet nam met € 3,2 mln. af, in overeenstemming met de volumedaling. Zowel de brexit als COVID-19 hebben de watergebonden bedrijvigheid onder druk gezet. De grondomzet ving die terugval op door met € 3,5 mln. te stijgen als gevolg van een toename van in concessie/erfpacht uitgegeven terreinen, een prijsindexering en de herziening van contracten.

De overige bedrijfsopbrengsten bleven in 2020 stabiel op € 10,7 mln. Tegenover een lagere opbrengst uit WarmCO2 stonden hogere overige baten.

De bedrijfslasten exclusief afschrijvingen daalden scherp van € 50,6 mln. naar € 45,4 mln. De onderhoudskosten (€ 2,4 mln.) en marketingkosten (€ 2,0 mln.) lieten de meest opvallende vermindering optekenen. Deze daling is het veroorzaakt door coronagerelateerde effecten zoals uitstel of vertraging van infrastructuurprojecten, opleidingen, buitenlandse reizen en beurzen zijn afgelast. Daarnaast is de sanering van de voormalig Thermphos terreinen lager uitgevallen dan voorzien. Deze positieve verschil is in 2020 in de onderhoudskosten verwerkt en bedraagt € 2,4 mln.

Vooral bij de infrastructuuractiva was een lichte stijging van de afschrijvingskosten (€ 0,4 mln.) te noteren.

De financiële baten en lasten vielen € 0,6 mln. gunstiger uit door lagere rentetarieven.

6.2 Kerncijfers

De onderstaande cijfers zijn niet genormaliseerd, het hele jaar was immers abnormaal.

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

KERNCIJFERS 2020 FINANCIEEL

Procentuele wijziging ten opzichte van 2019

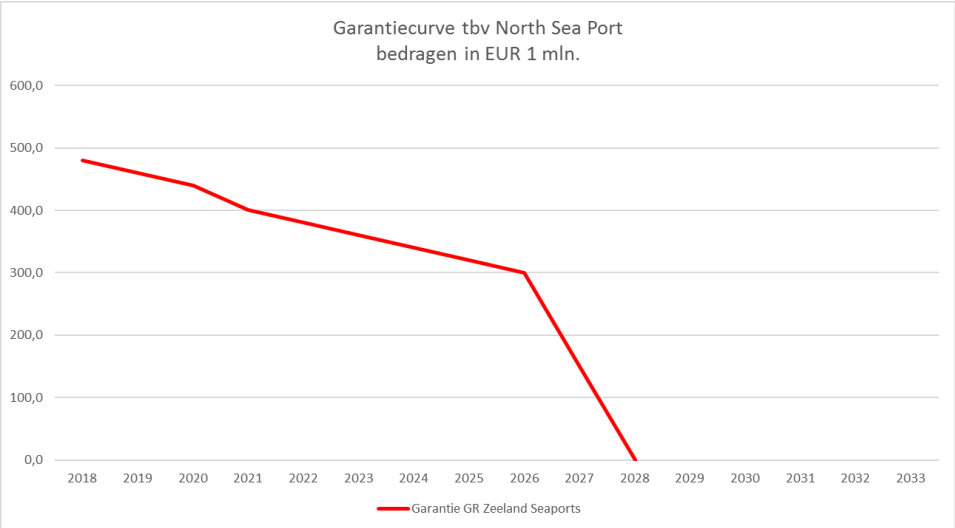


6.3 Financieringsstructuur

Het groepsvermogen is eind 2020 verder gestegen naar € 530,9 mln. (€ 416,5 mln. in 2019). De solvabiliteit uitgedrukt in een percentage van het balanstotaal komt hiermee op 54,9% (2019: 45,9%).

De gemeenten Borsele, Terneuzen en Vlissingen en de Provincie Zeeland (Garanten) staan garant voor de financiële verplichtingen van North Sea Port Netherlands ten aanzien van externe geldverstrekkers en financiers.

Het verloop van de garantiecurve ziet er als volgt uit:



Naast de afgegeven borgen als dekking van de leningen van North Sea Port staan de Garanten borg voor de derivatenportefeuille van North Sea Port. Derivaten worden ingezet om het renterisico op de variabele leningen af te dekken. Het betreft hier dus geen garantie inzake leningen. Naast deze

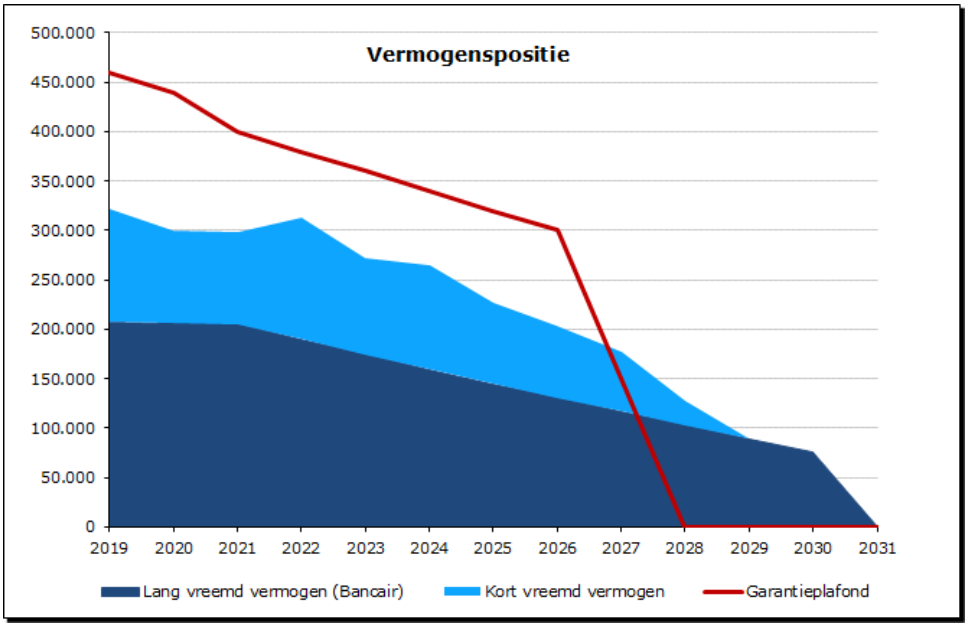
Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

garanties is door Garanten voor € 65 miljoen aan garanties verstrekt voor leningen ten behoeve van WarmCO2.

Financieringsbehoefte

In 2020 is de financieringscurve van North Sea Port geactualiseerd. Hierbij is rekening gehouden met de resultaten/EBITDA's voor 2020 en de prognose voor 2021, het verloop van de investeringen en de meest recente verwachtingen voor de komende jaren. Voor 2021 is een totaalbedrag aan investeringen gebudgetteerd van ruim € 35 mln.

Naast de reeds gecommitteerde bijdragen in het kader van de bouw van de Nieuwe Sluis in Terneuzen zijn de meest waarschijnlijke ontwikkelingen meegenomen in de uitgaande investeringscashflow. Het verwachte verloop van de financieringsbehoefte (exclusief WarmCO2) ten opzichte van het garantieplafond ziet er dan zo uit:



Ten gevolge van geplande investeringen en van de betalingsverplichtingen aan de nieuwe zeesluis zal de financieringsbehoefte in een eerste fase nog toenemen, maar daarna naar verwachting een dalende trend vertonen. De financieringsbehoefte blijft ruim onder het garantieplafond.

In 2020 is een onderzoek uitgevoerd in het kader van de Garantieovereenkomst 2019. Uit die marktconsultatie, die om de drie jaar plaatsvindt, vallen de volgende conclusies te trekken.

Het is mogelijk om de garantiecurve versneld af te bouwen. Geadviseerd wordt om dit te doen met het bedrag waarmee North Sea Port een niet-gegarandeerde financiering weet af te sluiten in 2024. Daarnaast wordt geadviseerd om het restant van de gegarandeerde financiering in 2026 zelfstandig te herfinancieren. Als gevolg daarvan loopt de garantiecurve een jaar eerder af. Dit alles is mogelijk door een stevige EBITDA, waarmee North Sea Port zijn schulden fors kan afbouwen. Aan dit advies wordt een voorwaarde verbonden die verband houdt met de mogelijke investeringen in de energietransitie en de verlaging van de CO_2 uitstoot. Het is nog niet duidelijk welke rol North Sea Port

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

hierin zal gaan vervullen. Het nieuwe strategisch plan zal hierover meer duidelijkheid scheppen. Vooralsnog lijken alle ratio's op een acceptabel niveau te komen, waarbij financiering zonder garantie mogelijk zou moeten zijn.

WarmCO2

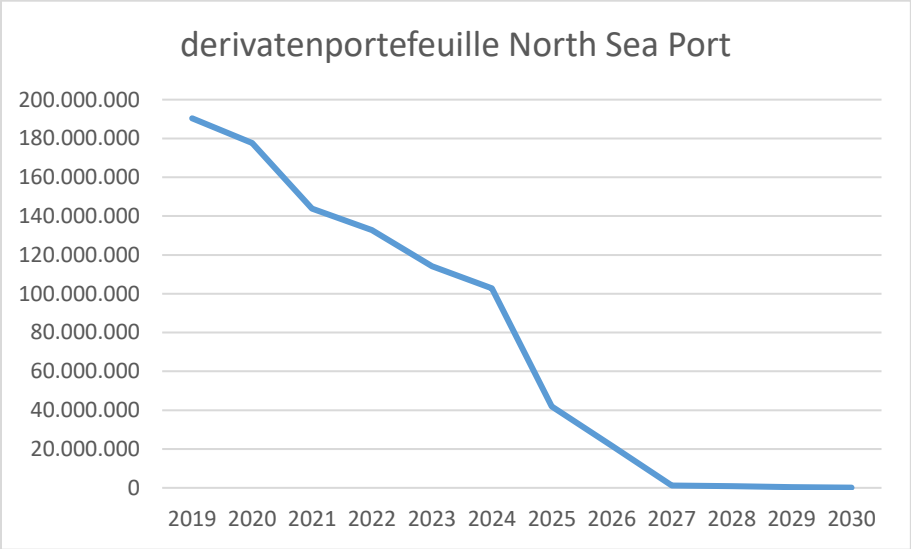
In artikel 3.5 van de garantieovereenkomst 2019 is overeengekomen dat Garanten zich garant of borg stellen voor de financiële verplichtingen van WarmCO2 (WarmCO2 Garantie). De WarmCO2 Garantie geldt voor onbepaalde tijd. De per 31 december 2020 uitstaande WarmCO2 financiering bedraagt € 61 mln.

Derivatenportefeuille

Garanten staan tevens borg voor de verplichtingen die voortvloeien uit de derivatenportefeuille zoals vermeld in artikel 3.6 van de garantieovereenkomst 2019. Voor deze derivatenportefeuille is het Treasury Statuut van toepassing. Voor het beheersen van het renterisico maken North Sea Port Netherlands/WarmCO2 gebruik van derivaten met inachtneming van de uitgangspunten in het Treasury Statuut.

Per 31 december 2020 is de stand van de derivatenportefeuille North Sea Port NL € 175 mln.

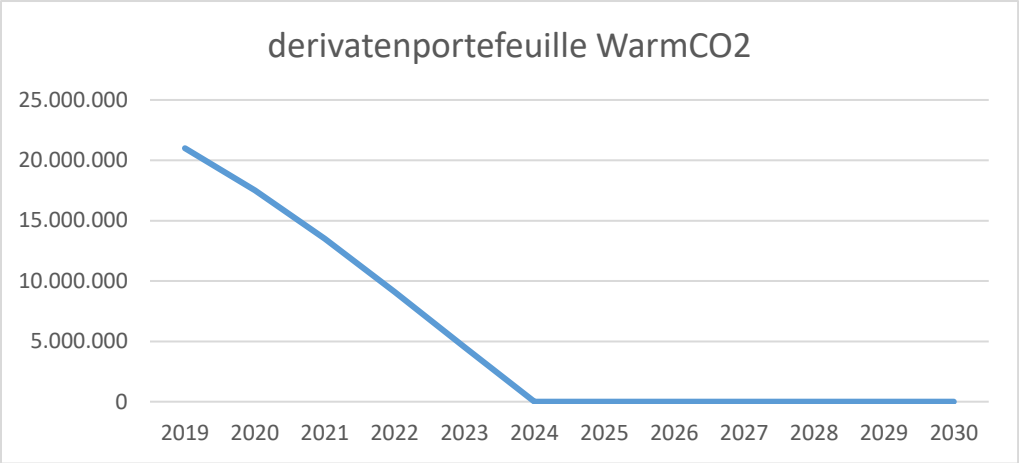
Het verloop van de derivatenportefeuille kent een dalende curve overeenkomstig de financieringsbehoefte. De grafiek laat de stand zien per ultimo verslagjaar.



Per 31 december 2020 is de stand van de derivatenportefeuille WarmCO2 € 17,5 mln.

Het verloop van de derivatenportefeuille kent een dalende curve overeenkomstig de financieringsbehoefte. De grafiek laat de stand zien per ultimo verslagjaar.

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021



North Sea Port monitort de financieringsbehoefte, risico's en potentiële investeringen om zodoende voldoende inzicht te verkrijgen in de ontwikkeling van de ratio's, de financieringscurve en de bufferruimte. North Sea Port is bezig de nodige voorbereidingen te treffen teneinde de geborgde financiering te kunnen afbouwen. Een onderdeel van deze voorbereidingen is o.a. het overleg met banken en financiers waarin de mogelijkheden tot ongeborgde financiering steeds ter sprake komen.

6.4 Risicomanagement

North Sea Port hanteert een terughoudend beleid in het nemen van risico's, maar is zich ervan bewust dat ondernemen gepaard gaat met het nemen van risico's. Bij de acceptatie van risico's wordt de optimale balans tussen ondernemende bedrijfsvoering (hogere risicoacceptatie) en de maatschappelijke functie (lagere risicoacceptatie) in acht genomen. North Sea Port wenst zijn klanten als betrouwbare partner te faciliteren, doet geen toegevingen op het stuk van veiligheid en heeft oog voor de impact van de havenbedrijvigheid op milieu en maatschappij. Met betrekking tot de financiële positie van de organisatie is North Sea Port niet bereid risico's te nemen die de solvabiliteit van het bedrijf in gevaar kunnen brengen.

Het beheersen van risico's wordt bij North Sea Port in beginsel langs drie lijnen ingezet:

- Eerste lijn: het (lijn)management. De manager van een afdeling is verantwoordelijk voor het opsporen, meten en managen van alle risico's binnen de bedrijfsprocessen van de afdeling. Hiervoor voert North Sea Port regelmatig een zogenoemd Corporate Risk Assessment uit. Aan de hand van interviews, externe en interne rapporten en een workshop wordt een lijst van risico's opgesteld. Voor deze risico's wordt vervolgens door het bestuur een rangorde bepaald en worden maatregelen geformuleerd.

- Tweede lijn: het projectmanagement. Grote of risicovolle activiteiten worden projectmatig aangepakt. In het team is de projectleider verantwoordelijk voor het opsporen, meten en managen van alle risico's binnen het project en voor de rapportage aan de opdrachtgever.

- Derde lijn: de interne audit. Het doel is in beginsel dat bedrijfsprocessen door middel van interne audits worden getoetst. Op basis van een risicoanalyse toetst een interne audit de

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

opzet, het bestaan en de werking van de werkprocessen binnen North Sea Port. De bevindingen uit de audits worden voorzien van aanbevelingen die door de directie worden goedgekeurd.

Wat de derde lijn betreft, is de interne audit in 2021 gestart met externe begeleiding van een gespecialiseerd partner. Als eerste deelopdracht wordt het frauderisico onderzocht.

Door de fusie en de integratie, inclusief de integratie en uniformering van maatregelen van interne beheersing bij North Sea Port, zijn de Corporate Risk Assessment en de interne audits niet steeds integraal uitgevoerd. De risicobeheersings- en controlesystemen hebben in het verslagjaar verder naar behoren gewerkt. In 2021 zullen de systemen en het proces verder herijkt worden en afgestemd op de nieuwe organisatie. Daartoe zal een volledig nieuw risicobeheersingssysteem opgesteld worden dat recht doet aan de veranderde interne organisatie en omgeving waarin het bedrijf opereert.

North Sea Port loopt een renterisico op de rentedragende vorderingen (met name onder financiële vaste activa), liquide middelen en rentedragende lang- en kortlopende schulden. Voor vorderingen en schulden met variabele renteafspraken loopt North Sea Port risico ten aanzien van toekomstige kasstromen. Met betrekking tot vastrentende vorderingen en schulden loopt North Sea Port risico over de marktwaarde. Met betrekking tot schulden met variabele renteafspraken zijn contracten (swaps) met betrekking tot het renterisico aangegaan. Hiermee is per balansdatum het renterisico voor 59% van de leningenportefeuille afgedekt door middel van een vaste rente (rent typische looptijd > 1 jaar).

Kredietrisico's zijn afgedekt door het sluiten van langjarige kredietovereenkomsten met financiële marktpartijen. Er is geen sprake van prijs- en valutarisico's. Met betrekking tot het liquiditeitsrisico maakt North Sea Port gebruik van meerdere banken om over een verscheidenheid van kredietfaciliteiten te beschikken.

De kaders en richtlijnen omtrent het gebruik en toepassen van derivaten zijn geformuleerd en vastgelegd in het Treasury Statuut. Het huidige Treasury Statuut zal net als het volledige risicobeheersingsmodel in 2021 herijkt worden.

Voor een beschrijving van de belangrijkste overige financiële risico's wordt verwezen naar de jaarrekening.

6.4.1. Strategische risico's

North Sea Port onderscheidt strategische risico's vooral in het niet volgens de planning kunnen uitgeven van nieuwe terreinen. Nieuwe uitgiften zijn nodig om de beoogde groei in verdiencapaciteit en de verdere versterking van de financiële positie van North Sea Port mogelijk te maken. Met name het versterken van de concurrentiepositie door clustering en acquisitie en het monitoren van de performance van een aantal klanten spelen hierbij een grote mitigerende rol. Daarnaast hanteert het commercieel beleid als speerpunt een acquisitiebeleid dat gericht is op die klanten die North Sea Port nodig heeft voor het opvullen van bestaande lacunes en worden accountmanagement en business development verder ontwikkeld.

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

Brexit en geopolitiek

De onzekerheid over de vormgeving van de brexit is eveneens een strategisch risico voor North Sea Port. Hoewel enkele klanten hiervan zullen profiteren en de haven van North Sea Port hierdoor mogelijkerwijs nieuwe goederenstromen kan ontvangen, kan de invoering van verplichte douaneprocedures en handelstarieven de kosten doen stijgen en de commerciële positie van North Sea Port beïnvloeden. Met klanten en andere stakeholders staat North Sea Port regelmatig in contact om de gevolgen van de brexit in kaart te brengen en waar mogelijk te mitigeren. In overeenstemming met het strategisch risico als gevolg van de brexit spelen ook andere geopolitieke kwesties een rol, zoals de handelsoorlogen.

Klimaatambities

Een laatste risico in deze categorie is de maatschappelijke druk op North Sea Port en zijn klanten om meer duurzaam te opereren. De energietransitie is met name in het havengebied een terugkerend thema. Zowel het havenbedrijf als zijn klanten hebben op dat vlak inmiddels al veel initiatieven genomen, maar de verwachting is dat deze druk in de komende jaren zal toenemen. North Sea Port heeft van duurzaamheid als een van zijn strategische doelstellingen een belangrijke pijler in het beleid gemaakt.

6.4.2 Operationele risico's

Watergebonden terreinen

De infrastructurele en nautische pijlers zien risico's op het gebied van het tijdig beschikbaar hebben van watergebonden terreinen. De ontwikkeling van nieuwe gebieden is hierbij van wezenlijk belang. De invulling van spoorverbindingen staat hoog op de lijst van noodzakelijke modaliteitsverbeteringen. Op meerdere fronten wordt hiervoor aandacht gevraagd. De beschikbaarheid aan assets en voldoende diepgang wordt onder meer ondersteund door het in 2015 opgestarte en in de jaren daarna verder ontwikkelde assetmanagementprogramma dat een uitgebreider beeld van de staat van de activa zal geven.

Integratie

De integratie van het nieuwe fusiebedrijf is nog steeds in volle gang en kent risico's in de mate van te bereiken effectiviteit en efficiëntie. De afdeling Post Merger Integration (PMI) is speciaal opgericht om de integratie tot een goed einde te brengen en de hiermee gepaard gaande risico's te minimaliseren. Deze afdeling heeft haar taak volbracht in de loop van 2020.

Gekwalificeerd personeel

Om zijn strategie te verwezenlijken heeft North Sea Port voldoende gekwalificeerd personeel nodig met die competenties die cruciaal zijn voor de gekozen doelstellingen. Daartoe zal voldoende geïnvesteerd moeten worden in zowel bestaande als nieuw aan te trekken medewerkers. Ook samenwerkingsverbanden met kennisinstituten dragen bij aan het reduceren van dit risico.

Thermphos

De veiligstelling van het voormalige terrein van Thermphos is afgerond. North Sea Port heeft het advies van de commissie Samsom in 2017 opgevolgd en samen met de Provincie Zeeland en het Rijk afspraken gemaakt over de financiële verantwoordelijkheid van de betrokken partijen. De

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

fosforverwerking en sanering van de terreinen zijn binnen de planning en budget uitgevoerd. North Sea Port was betrokken in zowel de Stuurgroep als het Bestuurlijk Overleg die toezicht hielden op de voortgang van het project. De eerste fosforveilige bedrijfsterreinen zijn in 2020 overgedragen aan North Sea Port en zijn dus beschikbaar voor hernieuwde uitgifte. Begin 2021 is het totale project afgerond door middel van een oplevering van alle terreinen.

Nieuwe Sluis

Eind 2017 is gestart met de bouw van de Nieuwe Sluis Terneuzen. North Sea Port Netherlands N.V. draagt een vooraf overeengekomen bedrag bij van € 6 mln. North Sea Port Flanders N.V. zal een bedrag van €88,6 miljoen bijdragen (berekend op 15% van de bouwbijdrage van het Vlaams Gewest). De beide bijdragen zijn reeds in de groepscijfers van 2017 verwerkt als verplichting. North Sea Port participeert in de Stuurgroep en wordt periodiek bijgepraat over de voortgang van het project.
De bijdrage van North Sea Port Netherlands is inmiddels volledig voldaan.
Voor North Sea Port Flanders N.V. geldt het volgende schema (bedragen x €mln.) :

2019 (betaald)	2020 (betaald)	2021 (betaald)	2022
€ 25.7	€ 28.7	€ 19.7	€ 14.7

De bijdrage van de Belgische entiteit kan wijzigen indien de bouwbijdrage van het Vlaams Gewest wijzigt.

Infrastructuurwerken brengen inherente risico's met zich mee. Of, wanneer en in welke mate deze risico's zich voordoen, is onzeker. In het projectbudget is een risicoreservering inbegrepen. De risicoreservering is bestemd voor onvoorziene uitgaven waaronder "Verzoeken tot Wijziging" alsmede inherente risico's.

Uit de financiële projectrapportage per 31 december 2020 is af te leiden dat het risico bestaat dat de in het projectbudget opgenomen risicoreserve te laag uitvalt als gevolg van de risico's en verzoeken tot wijziging die zich hebben voorgedaan. De risico's betreffen o.a. de mogelijke meerkosten wegens hogere verwerkingskosten (o.a. door gewijzigde milieureglementering) van afgegraven grond.

Het voortschrijdend inzicht met betrekking tot de toereikendheid van de risicoreserve wordt mede verkregen op basis van schattingen. Deze schattingen zijn gebaseerd op onzekere verwachtingen en scenario's. In een "best-guess"-scenario lijkt dit risico beperkt, gelet op de risicoreservering in het projectbudget. In een "worst-case"-scenario kan sprake zijn van aanzienlijke bijkomende verplichtingen.

De eventuele meerkosten uit hoofde van Verzoeken tot Wijziging kunnen ten laste van de risicoreservering van het project worden gebracht dan wel specifiek ten laste van een van de betrokken partners in het project. De uiteindelijke allocatie van de meerkosten en mitsdien het deel dat ten laste van het Vlaams Gewest komt, is voor North Sea Port onzeker. Gelet op de voornoemde onzekerheden bestaat voor North Sea Port geen helder beeld en kan geen betrouwbare inschatting worden gemaakt van een mogelijke herijking van zijn aandeel in de bijdrage aan de Nieuwe Sluis.

6.4.3 Financiële risico's

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

De door de Nederlandse aandeelhouders van North Sea Port SE verstrekte garantie bedraagt per ultimo 2020 maximaal € 440 mln., exclusief de garantstelling voor de deelneming in WarmCO2. De financieringspositie onder de garantie bedraagt per 31 december 2020 € 295,5 mln. Met deze ruimte lijkt het risico van overschrijding van de garantiecurve laag, al kunnen nieuwe initiatieven met hoge investeringen deze buffer snel verkleinen. North Sea Port houdt dan ook nauwlettend zijn positie in de gaten. Overige financiële risico's die North Sea Port onderkent, zijn terug te vinden in de jaarrekening.

6.4.4 Vennootschapsbelasting

Met ingang van 1 januari 2017 zijn North Sea Port Netherlands N.V. en haar 100% Nederlandse deelnemingen onderworpen aan vennootschapsbelasting (Vpb). North Sea Port is al langere tijd bezig met de voorbereidingen op de invoering van de vennootschapsbelasting.

De fiscale wetgeving dwingt ons om bij de start van de belastingplicht alle balansposities te waarderen tegen de waarde in het economisch verkeer. North Sea Port heeft een inschatting gemaakt van de fiscale waardering en is hierover in gesprek met de Belastingdienst. Ondertussen heeft North Sea Port aangifte gedaan over de jaren 2017 en 2018 op basis van pleitbare standpunten. Er is momenteel nog geen overeenstemming met de Belastingdienst over de fiscale waardering van activa en passiva en de ingediende aangiftes.

Op dit moment is North Sea Port in onderhandeling met de Belastingdienst over de fiscale openingsbalans. North Sea Port heeft gekozen voor een scenario van bepaling van de fiscale positie, ter zake North Sea Port Netherlands N.V., in de jaarrekening waarbij ook het voorzichtigheidsprincipe is toegepast en rekening is gehouden met de huidige situatie waarbij de gesprekken nog lopen. Latente belastingvorderingen dan wel belastingverplichtingen zijn op basis van het gekozen scenario in de jaarrekening verwerkt.

6.5 Impairment

North Sea Port beoordeelt per balansdatum of een materieel actief of groep van materiële vaste activa een bijzondere waardevermindering heeft ondergaan. Op grond van informatie uit externe en interne bronnen zijn er geen aanwijzingen bekend en lijkt het niet waarschijnlijk dat sprake is van een bijzondere waardevermindering. Een impairmenttoets heeft derhalve niet plaatsgevonden.

6.6 Verwachtingen 2021

COVID-19 maatregelen

Tot op heden is thuiswerken nog steeds de regel voor de North Sea Port medewerkers, is er geen deelname aan beurzen (als die al zouden doorgaan) en worden geen buitenlandse reizen ondernomen.

Economische gevolgen van de COVID-19 crisis voor North Sea Port

Als gevolg van de wereldwijd genomen maatregelen zijn er grote gevolgen voor de wereldhandel. Zo treffen import- en exportverboden verschillende klanten in het havengebied en hebben zij ook

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

directe gevolgen voor de activiteiten van deze klanten. Door middel van een wekelijkse monitor analyseert North Sea Port de resultaten van de havenactiviteiten en rapporteert hierover aan de auditcommissie en het TZO.

Ook in 2021 verwachten we nog een lichte impact op de scheepsactiviteiten. North Sea Port zet de maatregelen door om deze omzetderving te compenseren door een reductie van de kosten. Hiermee wordt de invloed op het resultaat beperkt.

Verwachtingen 2021 iets minder onzeker

Met de hoopgevende richting waarin de havenbedrijvigheid zich tot in 2019 ontwikkelde, kan niet voor 2022 opnieuw ten volle worden aangeknoopt. Dat zal o.m. afhangen van hoe snel de nadelige gevolgen van de pandemie wereldwijd verholpen worden. North Sea Port heeft in het eerste kwartaal van 2021 een met eind maart 2020 gelijklopende overslag geboekt. De verwachting is een verlaging van 5% op jaarbasis tegenover 2019.

Uit het voorstaande is duidelijk dat het uitspreken van een verwachting niet eenvoudig is. Nochtans verwacht North Sea Port een omzet over 2021 die hoger zal liggen dan in 2020 vanwege nieuwe gronduitgiftes in 2020 en 2021. Uiteraard zijn de duur van de COVID-19 situatie en de daarmee samenhangende gevolgen erg van belang. De personeelsbezetting zal zich over 2021 bewegen op hetzelfde niveau als in 2020.

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

JAARSTUKKEN NORTH SEA PORT SE

DEEL 2

JAARREKENING 2020

Zie geconsolideerde en enkelvoudige SE-jaarrekening in de bijlagen.

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021

JAARSTUKKEN NORTH SEA PORT SE

DEEL 3

ANDERE GEGEVENS

Zie ontwerp controleverslag Deloitte in de bijlagen.

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 26 mei 2021