

JAAIRSTUKKEN NORTH SEA PORT SE

DEEL 1: BESTUURSVERSLAG 2023

DEEL 2: JAARREKENING 2023

DEEL 3: ANDERE GEGEVENS

JAARSTUKKEN NORTH SEA PORT SE

DEEL 1

BESTUURSVERSLAG 2023

BERICHT VAN HET TOEZICHTHOUDEND ORGAAN VAN NORTH SEA PORT SE

BERICHT VAN HET TOEZICHTHOUDEND ORGAAN VAN NORTH SEA PORT SE

Hierbij biedt het Toezichthoudend orgaan (TZO) van North Sea Port SE het jaarbericht aan waarin de jaarrekening over 2023 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 de 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 2023. Op 28 juni 2024 zal de jaarrekening ter vaststelling aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders (AvA) van North Sea Port SE worden voorgelegd.

Het Toezichtsorgaan stelt voor aan de AvA 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 2023 wordt vastgesteld.

Inleiding

Het jaar 2023 was net zoals 2022 opnieuw een uitdagend jaar, ook de havenwereld had af te rekenen met de gevolgen van de oorlog in Oekraïne. En met de energiecrisis en inflatie. In deze wereldwijde context werd verder gewerkt aan de realisatie van het strategisch plan Connect 2025. Samen met onze klanten, dienstverleners en stakeholders hebben het bestuur en de medewerkers van het havenbedrijf - binnen het kader van de aandeelhoudersstrategie - zich verder ingezet om aan de hand van de acht programma's van het strategisch plan de haven verder te ontwikkelen.

Financiële rapportage en risicomanagement

De oorlog in Oekraïne en de energiecrisis noodzaakten ook in 2023 een nauwgezette opvolging van de omzet, overslagcijfers en cashflow via interne controlemechanismen en nauw contact met de bedrijven. Het bestuur heeft de auditcommissie en het TZO op regelmatige basis ingelicht over de prognosewijzigingen ten opzichte van het budget op basis van de meest recente inzichten. Hiermee beschikte het Toezichtsorgaan steeds over up-to-date informatie.

Het Bestuur heeft het risicoprofiel, de gang van zaken, de financiële situatie en de marktontwikkelingen periodiek toegelicht aan het Toezichtsorgaan.

Strategische ontwikkelingen

Begin 2021 stelden de aandeelhouders van North Sea Port hun aandeelhoudersstrategie voor, die als startpunt diende voor het nieuw strategisch plan dat op 13 oktober 2021 unaniem goedgekeurd werd door de acht aandeelhouders, nadat het eveneens unaniem door het TZO was goedgekeurd op 6 oktober 2021.

In de vergaderingen van het Toezichtsorgaan werd naast de financiële ontwikkelingen door het bestuur ook telkens uitgebreid gerapporteerd over de strategische en commerciële ontwikkelingen binnen de haven. Ook de belangrijke projecten werden besproken, zoals het project Nieuwe Sluis en Rail Ghent Terneuzen.

Havens spelen een belangrijke rol in de noodzakelijke energietransitie. Bestuur en Toezichtsorgaan bespraken nieuwe en lopende projecten rond uitbouw van groene energie, circulariteit en klimaatinvesteringen. Als grootste waterstofhub van de Benelux ontwikkelde North Sea Port een waterstofstrategie waardoor de haven verder zal uitgroeien uit tot een waterstofhub op Europese schaal. De stikstofproblematiek en de invloed die deze heeft op de projecten in de haven, inclusief deze rond de energietransitie, hadden de bijzondere aandacht.

Het Toezichtsorgaan zal zich samen met het Bestuur en alle medewerkers van North Sea Port ook blijven inzetten om dit strategisch plan mee te realiseren en North Sea Port verder op de kaart te zetten als Europese tophaven.

Beoordeling van het bestuur

Het Toezichtsorgaan beoordeelt jaarlijks het functioneren van het Bestuur en zijn individuele leden en stelt de doelstellingen voor het komende jaar vast. De remuneratiecommissie heeft daartoe in 2023 individuele gesprekken gevoerd met de leden van het bestuur en de beoordeling besproken met het Toezichtsorgaan.

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.

Op grond van de statuten van North Sea Port SE en de toepasselijke regelgeving wordt eveneens gewaakt over de genderdiversiteit bij de samenstelling van het TZO: minstens één derde van de vertegenwoordigers moet 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.

Doordat het politiek mandaat van mevrouw Anita Pijpelink afliep op 28 juni 2023 als gevolg van de Provinciale Verkiezingen en [REDACTED] per 13 juni 2023 als onafhankelijk lid N (Nederland) van het TZO terugtrad diende in de vervanging te worden voorzien van een lid N met een politiek mandaat en een onafhankelijk lid N van het TZO.

De Nederlandse aandeelhouders droegen hiervoor respectievelijk [REDACTED] en [REDACTED] voor.

Voorts diende ook in vervanging te worden voorzien van het onafhankelijk lid V (Vlaams), [REDACTED], wiens benoemingstermijn afliep op 28 juni 2023.

De Vlaamse aandeelhouders droegen hiervoor [REDACTED] voor en verzochten tevens om [REDACTED] en [REDACTED], beiden lid V met een politiek mandaat, te herbenoemen gelet op het verstrijken van de statutaire termijn van 4 jaar.

De voorgedragen TZO leden zijn via schriftelijke besluitvorming unaniem door de Algemene Vergadering benoemd als volgt:

- [REDACTED] tot onafhankelijk lid V van het TZO voor een periode van 4 jaar met ingang van 13 september 2023.
- [REDACTED] tot onafhankelijk lid N van het TZO voor een periode van 4 jaar met ingang van 2 oktober 2023. [REDACTED] is vervolgens door het TZO benoemd tot voorzitter van de auditcommissie en lid van de remuneratiecommissie van het TZO.
- [REDACTED] tot lid N van het TZO met een politiek mandaat voor een periode van 4 jaar met ingang van 2 oktober 2023 en met inachtneming van de bepalingen rond het politiek mandaat.
- [REDACTED] en [REDACTED] zijn beiden met ingang van 28 juni 2023 herbenoemd tot lid V met een politiek mandaat voor een periode 4 jaar met inachtneming van de bepalingen rond het politiek mandaat.

Eind december 2023 was de samenstelling van het TZO bijgevolg als volgt:

- a) [REDACTED] (voorzitter), als lid V
- b) [REDACTED] (vicevoorzitter), als onafhankelijk lid N
- c) [REDACTED], als onafhankelijk lid V
- d) [REDACTED], als onafhankelijk lid N
- e) [REDACTED], als lid N
- f) [REDACTED], als lid N
- g) [REDACTED], als onafhankelijk lid V
- h) [REDACTED], als lid V

Vergaderingen Toezichtsgaan

Het Toezichtsorgaan kwam in 2023 viermaal bijeen. De vergaderingen van het Toezichtsorgaan werden steeds in aanwezigheid van het bestuur gehouden.

Auditcommissie

De Auditcommissie heeft in 2023 vier keer vergaderd. 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 2023 kwam de remuneratiecommissie viermaal samen. De audit- en remuneratiecommissie worden meestal op dezelfde dag gehouden.

Dankwoord

Het Toezichtsorgaan dankt de bedrijven, de stakeholders en ook de medewerkers en het bestuur van North Sea Port voor de goede samenwerking in 2023.

(voorzitter)

(vicevoorzitter)

Personalia leden van het TZO (mei 2024)

Naam	Leeftijd	Geslacht	Nationaliteit	Hoofdfunctie	Nevenfunctie(s)	Eerste benoeming	(her)benoemd tot
			Belg	Schepen van Economie, Handel, Sport en Haven Stad Gent		28.06.2019	politiek mandaat
			Nederlandse	Gepensioneerd	Voorzitter Fundatiebestuur Novamedia Lid RvC ZR Voorzitter van het Landelijk Overleg Wolf	31.01.2020	31.01.2026*
			Nederlandse	Gedeputeerde Provincie Zeeland portefeuille: natuur en natuurbeleving, grensoverschrijdende samenwerking en Europa, Personeel & organisatie en Communicatie	nevenfuncties uit hoofde van ambt: Bestuurslid Schelderaad, Voorzitter Regionaal bestuurlijk overleg Schelde, Bestuurslid Scheldemondraad, Bestuurslid Huis van de Nederlandse Provincies Brussel (HNPR), Bestuurslid Comité van de Regio's, Bestuurslid van comité van toezicht Operationeel Programma Zuid (OP-Zuid), Voorzitter Bestuurlijk Overleg Stikstof nevenfuncties anders dan uit hoofde van het ambt: Voorzitter VVE Mid Centrum, Terneuzen en Aandeelhouder Agathos Daimon Beheer BV	02.10.2023	politiek mandaat
			Belg	CEO van CAPTURE	associated fellow itners	13.09.2023	13.09.2027
			Nederlandse	CEO Blauwtruf Groep B.V. en CEO Quion Groep B.V.	Non-executive board member van Credendo GSR	02.10.2023	02.10.2027
			Belg	Professor Operations en Supply Chain Management Vlerick Business School en Universiteit Gent	Bestuurder bij Whats Cooking Group NV (via Ann Vereecke BV) Bestuurder bij Tessenderlo Group NV (via Ann Vereecke BV) Bestuurder bij post SANV	29.06.2018	29.06.2025
			Belg	Schepen van Mobiliteit, Publieke Ruimte en Siedebouw Stad Gent		28.06.2019	politiek mandaat
			Nederlandse	wethouder van Borsele		24.06.2022	politiek mandaat
A. Pijpelink			Nederlandse	Gedeputeerde Provincie Zeeland Portefeuille: Water, Natuur en natuurbeleving, Cultuur & Monumenten, Grensoverschrijdende samenwerking in Europa, Personeel & Organisatie		28.06.2019	politiek mandaat vervallen bij de Algemene Vergadering van 23 juni 2024
			Belg	Gepensioneerd	Lid Raad van Bestuur TUC Rail (Belgian Rail Engineering)	28.06.2019	28.06.2023
			Nederlandse	Directeur Ipsium Opus Solutions Insight BV	Lid van de RvC van Veergroep Zuid Topholding BV Lid van de RvC van Cooperatie AB Werkt & Topholding AB Werkt BV Lid van de RvC van Woningbouw Corporatie Rhenom Lid van de RvC van Van Fair Trade Original BV Voorzitter Fairtrade Foundation (Stichting Fairtrade Original) Algemeen Directeur Rodruza BV Algemeen Directeur De Zandberg BV Steenfabriek Algemeen Directeur Steenfabriek Rossum	29.06.2022	per 13.06.2023 teruggetreden

*In januari 2024 herbenoemd tot 31.01.2028

Aanwezigheid 2023	TZO	AC	RemCom
	4	nvt	nvt
	2	2	2
	4	4	4
	2	nvt	nvt
	2	nvt	nvt
	2	nvt	nvt
	3	nvt	nvt
	3	nvt	nvt
	0	nvt	nvt
	2	2	2
	2	nvt	nvt

BESTUURSVERSLAG

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, dienstverleners en stakeholders met het oog op groei en ontwikkeling voor iedereen die bij de haven betrokken is.

Binnen North Sea Port zijn afgerond 550 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.

106.000 jobs

Volgens de meest recente cijfers staat de haven staat voor afgerond 106.000 jobs. Concreet gaat het in totaal om 105.9125 jobs. Voor bijna de helft (51.346 vte) gaat het om directe werkgelegenheid, mensen die op de eigen loonlijst van de ondernemingen in de haven staan. De indirecte werkgelegenheid (54.566 vte) zit bij toeleveranciers en dienstverleners in transport, beveiliging, IT, schoonmaak, horeca,...

Toegevoegde waarde: derde plaats in Europa

North Sea Port genereert in totaal 12,73 miljard euro toegevoegde waarde, waarvan 7,39 miljard rechtstreekse, en om 5,34 miljard onrechtstreeks. 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.

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

1.2. Goederenoverslag in 2023: minder goederenoverslag door wijzigende geopolitiek en Europese economie

In 2023 boekten de bedrijven in North Sea Port een goederenoverslag via zeevaart van 65,9 miljoen ton. Dit is een daling van 11%, of 7,8 miljoen ton aan goederen, ten opzichte van het recordjaar 2022. Voor de overslag via binnenvaart blijft de impact eerder beperkt.

Het jaar 2022 was dan ook het beste jaar ooit, enerzijds door groei en anderzijds door de aanleg van extra voorraden omwille van de uitzonderlijke geopolitieke en economische omstandigheden zoals de oorlog Oekraïne-Rusland en de energiecrisis. Dat de goederenoverslag in 2023 zou dalen, stond dan ook haast in de sterren geschreven.

Bulkhaven

North Sea Port is van oudsher een bulkhaven, ook voor 2023 blijft dit van toepassing. Wel neemt het aandeel van de droge bulk alsook van de vloeibare bulk respectievelijk met 1% af.

Droge bulk neemt ook in 2023 nog meer dan de helft van de goederenoverslag in: 53% (35,2 miljoen ton, -12 % tegenover 2022). De daling zit hem vooral bij steenkool (-27%). Het jaar 2022 was echter zeer uitzonderlijk door de aanvoer van extra voorraden naar aanleiding van de EU-sancties voor Russische steenkool sinds augustus 2022. Ook ijzererts, gips, cement, houtpellets en natuurlijke meststoffen gingen erop achteruit.

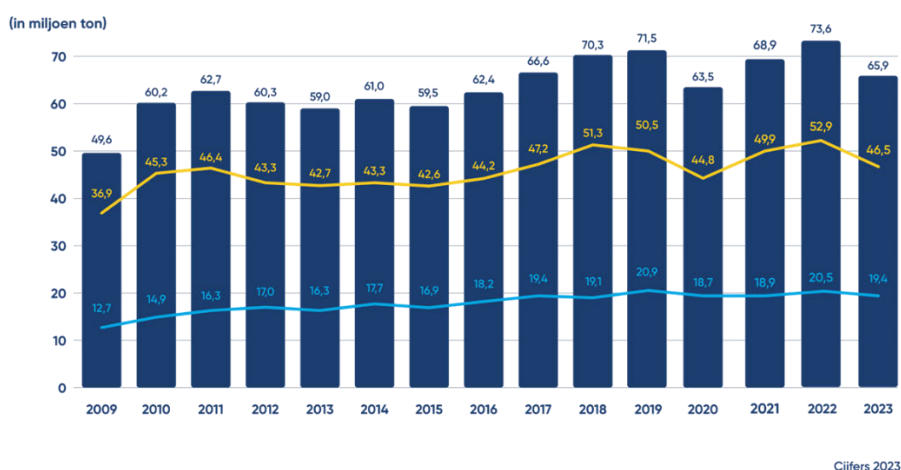
Vloeibare bulk is goed voor een aandeel van 23% (15,1 miljoen ton, -14%). De daling viel te noteren bij onder meer vloeibare petroleumbrandstoffen (biodiesel en diesel) en nafta.

Het aandeel van **breakbulk** bedraagt 15% (9,6 miljoen ton, -5%). Vooral de overslag van cellulose nam af.

Opmerkelijk is dat het aandeel van **containers** in de totale goederenoverslag sinds 2019 status quo op 3% blijft (2,2 miljoen ton, -6%).

Het segment **ro/ro** kent een lichte stijging en neemt 6% van de totale maritieme overslag in (3,8 miljoen ton, +1%).

Uitgedrukt naar goederensoorten zien we een status quo voor de overslag van voedingsproducten, producten van de metaalindustrie, voertuigen en machines. Een daling valt te noteren bij de vaste brandstoffen (-22%, waaronder steenkool), chemische producten (-18%), landbouwproducten (-15%), ruwe mineralen/bouwmaterialen (-12%), petroleumproducten (-10%) en meststoffen (-5%).



Gele lijn = import
Blauwe lijn = export

Verenigde Staten belangrijkste handelspartners

Net zoals in 2022 zijn de Verenigde Staten de belangrijkste handelspartners (5,4 miljoen ton). De handel nam weliswaar met 13% af maar in 2022 was die wel ruim een kwart gegroeid. Groot-Brittannië neemt de tweede plaats in (4,7 miljoen ton, -9%), Brazilië de derde (4,5 miljoen ton, -8%) gevolgd door Canada, Zweden, Rusland, Noorwegen, Finland, Australië en Frankrijk.

Als gevolg van de EU-sancties nam de handel met Rusland met -42% verder af. Het land zakt van de tweede naar de zesde plaats. In 2022 was de handel met Oekraïne al gehalveerd, in 2023 gebeurde dat nog eens.

Europa is goed voor 56% van de handel (-1%), Zuid-Amerika voor 15% (+1%), Noord-Amerika voor 14% (-1%). Afrika neemt 7% van de handel met North Sea Port in (status quo), Azië 4% (status quo) en Oceanië eveneens 4% (+1%).

In 2023 bedraagt de verhouding import-/export 71%-29% (in 2022 was dat 72-28%).

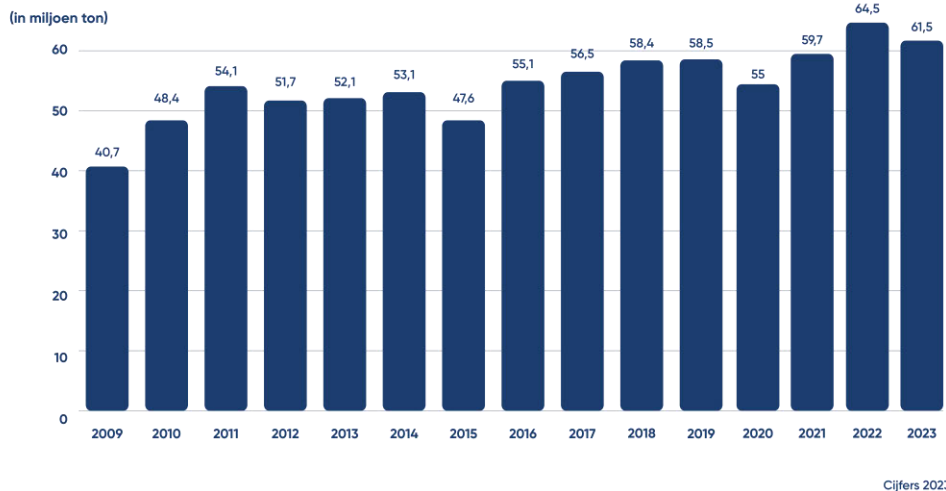


Binnenvaart positief voor vervoer containers, ro/ro en breakbulk

De overslag via binnenvaart ervaart minder impact van de veranderende wereld. Deze overslag kwam in 2023 uit op 61,5 miljoen ton. Dit betekent een daling van (maar) 5% (3,1 miljoen ton) ten opzichte van 2022, wat toen voor de binnenvaart weliswaar een tweede recordjaar op rij was.

Positief is dat de overslag van containers via binnenvaart met 40% stijgt tot 2,6 miljoen ton. De inspanningen om dit transport te bevorderen kennen geen gevolgen van de economische en geopolitieke ontwikkelingen. Ook opmerkelijk is de overslag van rollend materieel (ro/ro): die verdubbelde tot 0,1 miljoen ton waar dat door de band 50.000 ton bedraagt. En breakbulk stijgt ook verder: met 21% tot 4,2 miljoen ton, en dit reeds na een stijging van 40% in 2022. Omgekeerd, vloeibare bulk krimpt met 7% tot 32,4 miljoen ton en droge bulk met 8% tot 22,2 miljoen ton.

De verhouding import-export blijft ongewijzigd op 41% - 59%.



Blijvende impact

Met een overslag via zeevaart van 65,9 miljoen ton en via binnenvaart van 61,5 miljoen ton registreert North Sea Port in 2023 een totale overslag van 127,4 miljoen ton tegenover 138,1 miljoen ton in 2022. Dat maakt dus 10,7 miljoen ton minder overslag tegenover het recordjaar 2022.

Gedurende het hele jaar 2023 lieten de wereldwijd afgenomen vraag, stijgende energieprijzen en geopolitieke spanningen in Europa en het Midden-Oosten zich voelen in de goederenoverslag van North Sea Port. Deze impact was reeds half vorig jaar te merken en werd ook na negen maanden en nu dus na een jaar bevestigd. Er zijn momenteel weinig tekenen dat dit snel anders zal zijn.

Ontvangen schepen

Het aantal schepen dat North Sea Port in 2023 ontving is licht gedaald voor zowel zeevaart als binnenvaart.

	Zeevaart	Binnenvaart
2023	8.734	37.737
2022	9.276	40.645
2021	9.091	40.907
2020	8.832	41.446
2019	9.435	47.351
2018	9.372	39.429

Tarieven en algemene voorwaarden scheepvaart 2023

Voor het gebruik van de haveninfrastructuur zijn er bij North Sea Port algemene voorwaarden en tarieven van toepassing. Om klanten een optimale service te bieden, worden dezelfde tarieven voor het hele grensoverschrijdende havengebied van North Sea Port (Vlissingen, Terneuzen en Gent) gehanteerd. Voor zowel de zeevaart als de binnenvaart werd voor 2023 een inflatiecorrectie toegepast van +9%.

Tevens is een Green Corridor-korting voor schepen ingevoerd, die in een vaste dienstregeling varen en gebruikmaken van emissievrije brandstoffen (in 2023 nog niet uitgekeerd). Deze korting bedraagt 10% op de havengelden en geldt voor een periode van 5 jaar. Deze korting is cumulatief met de ESI-korting (Environmental Ship Index).

Van de ESI-korting maakten 713 schepen gebruik.

Binnenvaartschepen kunnen een Green Awardkorting bekomen. Daar maakten 2.385 schepen

gebruik van.

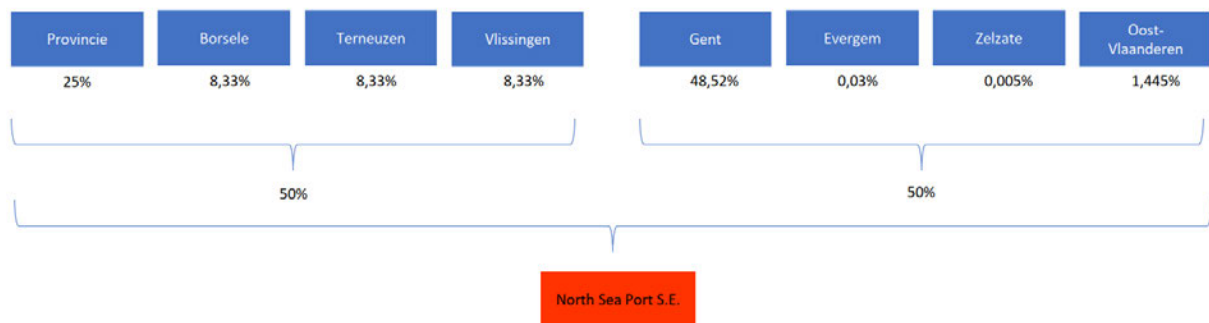
Uitgifte gronden

North Sea Port gaf in 2023 35 hectare gronden aan nieuwe en bestaande klanten uit.

Hoofdstuk 2: Corporate governance

2.1. 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.

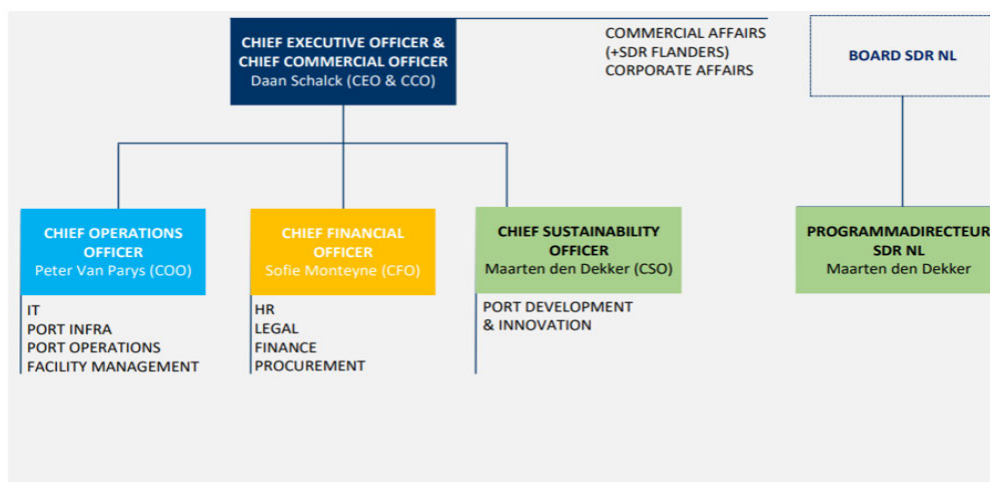
2.2. Organisatie en governance

Organisatiemodel

Het bestuur van North Sea Port bestaat uit 4 personen: Daan Schalck (CEO), Sofie Monteyne (CFO), Peter Van Parys (COO) en Maarten den Dekker (CSO).

Onder 3 bestuurders vallen bepaalde clusters aangestuurd door 12 clustermanagers. De 12 clustermanagers vormen samen het managementteam (het MT). Elk managementteamlid stuurt een geïntegreerd team aan van Nederlandse en Vlaamse medewerkers.

Het organigram 2024 ziet er als volgt uit¹:



¹ Begin januari 2024 werd besloten dat North Sea Port Netherlands NV het penvoerderschap van SDR NL overnam van Impuls Zeeland

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 een 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 nv 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 het bestuur 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.

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.

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 2023 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.

Gewenst is dat ook de samenstelling van het bestuur een evenwichtige verhouding tussen mannen en vrouwen moeten vertonen, met ten minste 30% vrouwelijke leden. 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.

In het managementteam zijn de vrouwen in de meerderheid. Gelet op het internationale karakter wordt eveneens belang gehecht aan een evenwichtig samengesteld bestuur en management voor wat de kennis en ervaring met zowel het Nederlandse als het Vlaams/Belgische werkveld en politiek-bestuurlijke landschap betreft.

Corporate Governance Code

Het Toezichthoudend Orgaan heeft zich in het Reglement van het TZO voorgenomen om, voor zover mogelijk, de Corporate Governance Code zoals in Nederland bepaald te implementeren. Hierbij wordt omwille van het internationale karakter van de groep ook rekening 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 2023 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 2023 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).

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.

In de Algemene Vergadering van 25 juni 2021 werd beslist om de vergoedingen van de onafhankelijke leden van het Toezichtsorgaan te indexeren volgens de Nederlandse consumentenprijsindex.

2.3. 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.
- Toelichting over de strategie en ontwikkeling binnen de fusiegroep en algemene havengerelateerde thema's.

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 plaatsvinden.

In 2023 kwam de aandeelhouderscommissie tweemaal bijeen (5 juni en 6 november 2023).

Ook neemt de CEO van North Sea Port deel aan de vergadering van de raad van bestuur van North Sea Port District (voorheen het Kanaalzonegemeentenoeverleg) 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 bestuur zal op zijn beurt ook beleidsvoornemens aftoetsen bij de BAB. In 2023 is de BAB driemaal samengekomen.

Hoofdstuk 3: Strategisch plan 'Connect 2025'

3.1. De 3 kerntaken

Het havenbedrijf richt zich voor de uitvoering van het strategisch plan 'Connect 2025' op de volgende drie kerntaken:

1. Infrastructuur en ruimte aanbieden
2. Nautische dienstverlening
3. De verbindende regisseur in het havengebied: connecteren

Infrastructuur en ruimte aanbieden

Het aanbieden van haveninfrastructuur en vrije bedrijventerreinen is de eerste taak. Het havenbedrijf staat als 'landlord' in voor de ontwikkeling van de infrastructuur in het havengebied en de regie ervan. In tegenstelling tot vele andere havens, beschikt North Sea Port nog over strategische terreinreserves die kunnen worden ontwikkeld.

Het havenbedrijf zal klanten bij hun keuze van een vestigingsplaats aansporen om maximaal bij te dragen aan werkgelegenheid, duurzaamheid en klimaat en een financieel gezonde basis.

Het havengebied is 9.106 hectare groot. Binnen het beheersgebied van North Sea Port was tot eind 2023 in totaal 1.677 hectare uitgegeven en is er nog 667 hectare aan uitgeefbare terreinen ter beschikking. De meeste nog uitgeefbare gronden zijn gelegen in het Sloegebied in Vlissingen en aan het Kluizendok in Gent.

Nautische dienstverlening

Door de ligging aan de Noordzee biedt North Sea Port een aansluiting op het mondiale maritieme verkeer. De centrale positie in het West-Europese waterwegennet maakt van North Sea Port ook een belangrijke knooppunt voor de binnenvaart in Europa. Deze strategische positie met multimodale ontsluiting zorgt ervoor dat het water in de haven druk wordt bevaren en de vraag naar een efficiënt gebruik en afgestemde nautische dienstverlening hoog is.

Daarom zet North Sea Port hoog in op deze nautische dienstverlening, voor een veilige, vlotte en tijdige scheepvaart. Via het geïntegreerd verkeersmanagement zijn werkafspraken en procedures vastgelegd met alle nautische dienstverleners die in de haven actief zijn. Voor aankomst en vertrek wordt de planning van alle benodigde dienstverlening opgelijnd om te vermijden dat het schip ergens in de keten wordt opgehouden. De haven neemt hierin 24/7 een regisserende rol op zich, waarbij de vraag en het aanbod van de nautische-logistieke keten op elkaar worden afgestemd.

Voor de binnenvaart wordt gebruik gemaakt van bestaande digitale meldplatformen om de belasting voor de schippers zoveel als mogelijk te beperken.

In 2023 werd voor de afdeling Port Operations Coordination Centre een nieuwe managementstructuur ontwikkeld in de vorm van een Manager Port Operations, en een Havenkapitein in België (Wim Van Bogaert) en de Havenmeester in Nederland (Hein Versluis ter vervanging van John Hollander).

Verder is er een Teamlead aangesteld om beide kapiteinskamers aan te sturen in plaats van elk afzonderlijk. De formatie is uitgebreid om een betere invulling te geven aan onze nautische dienstverlening én aan de veiligheid en beveiliging.

In juni heeft het bestuur besloten om de werkwijze voor verkeersafhandeling Vessel Traffic Service (VTS) terug in te voeren nadat het jaar ervoor besloten was om van VTS naar Local Port Service (LPS – een iets lichtere vorm van verkeersafhandeling) over te stappen. Dit omwille van een grondig onderzoek naar noodzaak en veiligheid.

In oktober 2024 wordt de Nieuwe Sluis in Terneuzen officieel operationeel. Het havenbedrijf bereidt zich reeds voor op wat de impact kan zijn op het scheepvaartverkeer. Hiertoe werd een eerste versie van het Verkeerssimulatiemodel Kanaal Gent-Terneuzen opgeleverd. Hiermee kunnen we verkeersstromen uit het verleden simuleren met de mogelijkheden van de Nieuwe Sluis. Dit geeft ons inzicht op wat het voor een veilige en vlotte verkeersafhandeling kan betekenen als grotere schepen op het kanaal varen.

De verbindende regisseur in het havengebied: connecteren

Een derde - en bijzondere - taak is die van 'connector': de verbindende regisseur in het havengebied. Als gebiedsbeheerder bouwt het havenbedrijf aan een hechte havengemeenschap. Het uitbouwen en verder invullen van deze connector-rol vormt de rode draad in het strategisch plan.

De betrokken partijen zijn enerzijds bedrijven, andere havens zoals Rotterdam en Antwerpen, spoorbeheerders, bedrijven die publieke infrastructuur voor gas en elektriciteit beheren, logistieke ketenpartners, start-ups en kennisinstellingen. Anderzijds zijn dat de Europese, nationale, gewestelijke, provinciale en gemeentelijke overheden.

Andere betrokken partijen zijn de omwonenden van het havengebied en de belangenorganisaties (zoals natuur, klimaat).

3.2. Acht programma's om het strategisch plan te realiseren

Om de drie kerntaken uit te voeren, wil het havenbedrijf acht programma's realiseren.

3.2.1 Investeren in circulaire economie

De circulaire economie is een belangrijke pijler om de ambitie van een klimaatneutraal Europa te kunnen realiseren. Natuurlijke grondstoffen en hulpbronnen worden schaars. Productie en economische groei moeten verduurzamen, energietransitie en circulaire economie gaan daarbij hand in hand. Het havenbedrijf wil de activiteiten in het havengebied gefaseerd transformeren naar een circulaire economie en zet hierbij in op projecten waarbij rest-, afval- en energiestromen als grondstof worden ingezet en op het voorzien van clusterruimte voor deze projecten. De ontwikkelde activiteiten moeten complementair zijn met de zeven speerpuntsectoren zodat deze toekomstgericht kunnen verduurzamen: chemie, staal, bouwmaterialen, energie, automotive, voeding en (vee)voeder, en logistiek met toegevoegde waarde.

Afvalstromen als grondstof

In de circulaire economie worden rest-, afval- en energiestromen een nieuwe grondstof. Het havenbedrijf wil het gebruik van deze hernieuwbare grondstoffen bevorderen. Zo ontstaan er ketens met terugname van goederen of het recyclen van goederen (zoals warm water, stoom, warmte, schroot, bio gebaseerde chemische producten, afvang en gebruik van CO₂ (CCU, Carbon Capture and Utilisation)).

In 2023 werden de volgende opvallende activiteiten gerealiseerd:

- Nieuwe sorteerlijn bij Renewi: steeds verdere uitsortering zorgt ervoor dat er steeds meer materiaal beschikbaar is voor de circulaire economie
- Het Torero project van ArcelorMittal Belgium is eind 2023 in gebruik genomen. Hierbij wordt afvalhout omgezet in biokool waardoor het verbruik van fossiele kolen in de staalproductie zal verminderen.
- Trinseo heeft in Terneuzen een proefinstallatie geopend voor het oplossen van polycarbonaat. In dit recyclingproces worden kunststoffen geëxtraheerd met behulp van oplosmiddelen, om hiermee nieuwe gerecycleerde polymeren te kunnen maken.

He havenbedrijf heeft meegewerkt aan onderzoeksprojecten voor de monitoring van de groei van circulaire economie, en we zullen in de toekomst ook de leerstoel Circulaire Economie aan VUB (die hieruit voortvloeit) ondersteunen in 2024.

De samenwerking met Smart Delta Resources werd uitgebreid voor circulariteit. Hiertoe werd een aantal initiatieven gezamenlijk opgezet, waaronder de organisatie van de eerste 'Circular Industry Day' op 16 mei 2023. Hierbij werden voor het eerst bedrijven, kennisinstellingen en overheden op dit thema bij elkaar gebracht, om concrete circulaire initiatieven en ambities in beeld te brengen. Op die manier wordt de toekomstige samenwerking van de bedrijven op het thema circulariteit hoog op de agenda geplaatst.

Clusterruimte

Het havenbedrijf wil tegen 2025 een clusterruimte van 150 hectare voor circulaire projecten beschikbaar hebben en minstens 10 innovatieve circulaire activiteiten met innovatieve technologieën of processen aantrekken. Die activiteiten moeten complementair zijn met de zeven speerpuntsectoren.

In 2023 werden deze initiatieven genomen:

- North Sea Port heeft 6 zones geselecteerd waarbinnen de clusterruimte voor circulaire projecten zal kunnen gerealiseerd worden. Eén daarvan is de ontwikkeling van North-C

Circular, een samenwerking tussen ArcelorMittal Belgium, de Vlaamse Overheid en het havenbedrijf. In 2023 werd daartoe het brownfieldconvenant afgesloten.

- Ook aan de Nederlandse kant werd in Valuepark Terneuzen - de chemische clusterruimte rondom Dow - de vergunningsaanvraag ingediend voor een pilootproject van Alta Carbon. Hierbij zal afgevangen CO₂ worden omgezet in cyclische carbonaten voor toepassing in batterijen. Een uniek en veelbelovend voorbeeld van innovatieve CCU-technologie (Carbon Capture and Utilisation).
- Ook buiten deze clusters zijn er verschillende circulaire projecten aangekondigd, zoals recycling van plastics, productie van groene energie uit biomassa-afvalstromen en capaciteitsuitbreidingen bij de biobaseerde chemische industrie.
- Verder wordt er gezocht naar nieuwe partijen zoals kennisinstellingen en startups die kunnen bijdragen aan de circulariteit. Zo wordt onder meer onderzoek ondersteund naar de recycling van windturbinebladen via het project 'North-C-Blade' (UGent) en wordt een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de kansen voor chemische recycling in de regio. Anderzijds zal in 2024 de 'Tech Tour' worden ondersteund die circulaire start-ups/scale-ups in contact moet brengen met investeerders binnen en buiten de regio om op die manier een gerichte matchmaking te kunnen faciliteren.

3.2.2. Investeren in energieprojecten

Energie wordt een volwassen cluster binnen North Sea Port. Bedrijven gebruiken nu veel energie, maar moeten tegen 2050 klimaatneutraal opereren. Het havenbedrijf wil hen daarin bijstaan. Als Europese haven zorgt de productie en import van groene energie ervoor dat we minder afhankelijk zijn van een selecte groep externe partijen die beschikken over een voorraad aan fossiele brandstoffen. Het toekomstig energiesysteem zal gediversifieerder zijn en bestaan uit verschillende energievormen waarop we kunnen terugvallen bij weinig zon of wind. Dit zal het energiesysteem robuuster maken en voor een meer aantrekkelijk vestigingsklimaat zorgen. Als energievormen wordt er op korte en middellange termijn gemikt op waterstof, groene stroom en warmte-uitwisseling. Dit vraagt een andere manier van omgaan met energie en een proactief beheer van de ruimte voor infrastructuur binnen het havengebied.

Waterstof

North Sea Port heeft de ambitie om een draaischijf in het Europese waterstofnetwerk te zijn. De omschakeling naar CO₂-arme waterstof is noodzakelijk om de meest energie-intensieve clusters zoals staal en chemie klimaatneutraal te kunnen maken. Er wordt hierbij gekeken naar de invoer van waterstofdragers en op het aantrekken van lokale grootschalige groene en low carbon waterstofproductie.

Hiervoor is infrastructuur nodig, zoals pijpleidingen om de waterstof tussen bedrijven te verdelen in het havengebied en de aansluiting van deze pijpleidingen op de 'backbone' met andere Europese havens en industriegebieden.

De grote lokale vraag naar waterstof en de gunstige centrale ligging van North Sea Port maken het mogelijk om van de haven een waterstofhub te maken in het Europese netwerk. Tegen 2025 wordt er in het havengebied jaarlijks 500 MW aan groene stroom omgezet in waterstof.

Hieronder volgen enkele opvallende activiteiten van 2023:

- North Sea Port wordt lid van de Nederlandse Branchevereniging NLHydrogen, die bedrijven uit de hele waterstofketen vertegenwoordigt.
- North Sea Port en de Vlaamse havens worden erkend als Europese Hydrogen Valley. Die status wordt toegekend aan een geografisch gebied met een volledige waterstofwaardeketen van productie tot distributie, opslag en lokaal eindgebruik in verschillende sectoren.
- Terranova, [Luminus](#) en [Nippon Gases](#) richten Terranova Hydrogen Joint Venture op om samen te werken aan de productie van groene waterstof tegen 2025 in hun productiefaciliteiten op de Zonneberg (Zelzate).

- VoltH2 start begin 2025 met de bouw van een elektrolyser voor de productie van waterstof in Terneuzen en Vlissingen, waarvoor inmiddels een JTF subsidie van 20 miljoen euro is toegekend voor de kabeltracés en SDE++ subsidie voor de operationele fase. De vergunningsaanvraag voor de opslag en de tankterminals voor de import van waterstofdragers (ammoniak, methanol,...) is ingediend (Evolution Terminals en Vesta Terminals).
- Fluxys (2026) en Gasunie (2027) zitten op schema voor de aanleg van de waterstofpijpleiding in het havengebied en de aansluiting daarvan op de landsgrens en op de nationale backbones. Het havenbedrijf faciliteert blijvend zowel de ruimtelijk inplanting alsook gesprekken met geïnteresseerde commerciële partijen en publieke actoren.
- Lidmaatschap van Ecoport813 (het samenwerkingsverband met Deltaport en andere havens en spelers in de waterstofhandelsketen voor de import en export via binnenvaart).

Elektrificatie is essentieel

North Sea Port wenst in te zetten op groene stroom. Deze stroom is essentieel om bedrijfsprocessen te elektrificeren, autonome groei te bewerkstelligen en groene waterstof aan te maken via elektrolyse. Ook de logistieke ketens zullen grotendeels geëlektrificeerd worden.

Deze elektrificatie brengt uitdagingen met zich mee. Voldoende groene stroom moet geproduceerd worden om alle processen die binnen het havengebied elektriciteit vereisen te laten draaien. Daarnaast moet de infrastructuur toestaan deze groene stroom op het juiste tijdstip tot bij de juiste processen te brengen. Netcongestie is een duidelijke reality check en dwingt ons om te schakelen.

De aanlanding van windenergie op zee en kernenergie zijn twee cruciale aanleverbronnen van groene stroom. 3,4GW elektriciteit wordt verwacht aan te landen in Vlissingen en Terneuzen. Een extra kerncentrale zou voor 1.5GW groene stroom kunnen zorgen. Ongeveer 600MW wordt alvast aan groene stroom onshore geproduceerd met behulp van windmolens en zonnepanelen.

Om deze stroom op de geschikte locaties te brengen is de doorontwikkeling van het hoogspanningsnetwerk (380kV) essentieel. Netbeheerders staan voor de grote uitdaging om deze investeringen gegrond uit te voeren. Als havenbedrijf treden wij op als connector om concrete elektrificatieplannen in het havengebied door te vertalen naar de netbeheerders. Daarnaast willen we bewustmaking bij de bedrijven creëren hoe ze slim kunnen omgaan met hun elektriciteitsverbruik en hier zelfs de vruchten van te plukken.

Groene stroom wordt geproduceerd bij veel wind en zon. In tegenstelling tot vroeger zal het voor de netbeheerders interessanter zijn dat bedrijven enkel dan groene stroom verbruiken. Bij continue processen is dit niet haalbaar. Batterijen, waterstof en thermische opslag zullen middelen zijn om deze energie tijdelijk op te slaan en vervolgens te gebruiken bij weinig zon en wind, mits ze correct gebruikt worden.

Enkele opvallende activiteiten voor 2023:

- De bouwwerken voor het Belgische energie-eiland – het Prinses Elisabeth Eiland – voor de kust gaan begin 2024 van start. De 23 betonnen funderingen (caissons) van het eerste energie-eiland ter wereld worden in Vlissingen (bij Verbrugge Zeeland Terminals, Bijleveldhaven) gebouwd door een consortium van de Belgische waterbouwbedrijven DEME en Jan De Nul.
- Volvo Trucks Gent stelt zijn eerste in België geproduceerde e-truck voor.
- In 2024 starten de werken voor de Riviercruiseterminal in het Grootdok in Gent. Er komt een steiger met vier ligplaatsen die voorzien worden van walstroom voor de riviercruises. Tegen eind 2024 kunnen alle riviercruises enkel hier aanmeren en dienen ze verplicht op walstroom aan te sluiten.
- North Sea Port zet mee de schouders onder de Vlaamse Green Deal Binnenvaart, gelanceerd door Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare werken. Om zo transport via waterwegen nog groener te maken.

- Met het 'Walstroom voor Zeevaart'-programma willen we een aantrekkelijk investeringsklimaat voor maritieme walstroomprojecten creëren. In 2023 werden verschillende werksessies georganiseerd met een 20-tal terminals.
- Nederland investeert ook in Zeeland in de ontwikkeling, versterking en uitbreiding van het hoogspanningsnet. Een nieuwe 380 kV-verbinding naar Zeeuws-Vlaanderen is noodzakelijk om elektrificatie en daarmee vergroening van de industrie in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone mogelijk te maken. In november is het project formeel gestart.
- In Borssele heeft het bestaande 380 kV-hoogspanningsstation na de aansluiting van het project Net op zee IJmuiden Ver Alpha geen mogelijkheid meer om nieuwe verbindingen aan te sluiten. TenneT en het ministerie van Economische Zaken en Klimaat willen daarom een nieuw 380 kV-hoogspanningsstation bouwen in de omgeving van het Sloegebied. Het station is nodig om nieuwe duurzame initiatieven, zoals waterstofproductie en verduurzaming van de industrie, mogelijk te maken.
- In het Zeeuwse deel is het voor bedrijven met een groot verbruik (groter dan 3 x 80 ampère) momenteel dus niet mogelijk om een elektriciteitsaansluiting aan te vragen of uit te breiden. De complexiteit van dit probleem vereist een collectieve aanpak. Naast een technisch aspect komt er ook een organisatorische kant bij kijken. Daarom is vanuit de Energieraad in Zeeland de Taskforce Zeeuwse Netoplossingen opgericht: een samenwerking van Provincie Zeeland, Impuls Zeeland, Stedin, Tennet, VNO-NCW Zeeland, Smart Delta Resources en North Sea Port.
- In het Gentse deel van het havengebied werkt Elia aan een sterk hoogspanningsnet opdat de vele industriële spelers kunnen blijven rekenen op een betrouwbaar en duurzaam elektriciteitsnet.

Warmte

Het havengebied beschikt over heel wat restwarmte die momenteel niet optimaal hergebruikt wordt. Deze warmte kan intern hergebruikt of uitgewisseld worden tussen bedrijven en eventueel de residentiële gebieden. Het havenbedrijf stimuleert een optimaal gebruik van restwarmte zodat de energie optimaal benut wordt. We wensen warmte-uitwisselingsprojecten te ondersteunen en de bedrijven bij te staan in het onderzoeken van de haalbaarheid. We geven advies over de beschikbare ruimte voor infrastructuur en nemen onze connectorrol op.

In de schoot van Smart Delta Resources werkt de Taskforce Heat aan een verkenning naar warmteuitwisseling tussen bedrijven in het havengebied Gent en havengebied Kanaalzone.

3.2.3 Investeren in klimaat

Havenactiviteiten en de impact ervan op het klimaat krijgen meer en meer aandacht. Om deze impact terug te schroeven en uiteindelijk zelfs te neutraliseren, wordt ingezet op een energietransitie, waarbij fossiele brandstoffen worden ingeruild voor hernieuwbare energiebronnen. Aan de Nederlandse kant kijkt de overheid ook naar de uitbreiding van kernenergie binnen ons havengebied om de klimaatdoelen te halen en in base load van elektriciteit te voorzien.

Zowel mondiaal, Europees als landelijk en regionaal wordt de milieuwetgeving strenger, en is er bijvoorbeeld de evolutie naar een CO₂-neutrale economie. Ook het havenbedrijf gaat samen met de bedrijven voor een vermindering van CO₂-uitstoot in het havengebied. De totale CO₂-uitstoot in de haven bedraagt anno 2021 21,5 miljoen ton per jaar.

Ook de klimaatverandering en waterschaarste staan hoog op de agenda. Maatschappelijk is er ook een toenemende aandacht voor natuur en landschappelijke waarden en voor een efficiënter gebruik van de ruimte in en rond het havengebied.

Hieronder staat een aantal bijzondere activiteiten van 2023:

- Evolution Terminals en Vesta Terminals hebben vergunningen aangevraagd voor de realisatie van 2 importterminals voor waterstofdragers zoals ammoniak en methanol, waarmee de industrie kan worden voorzien van CO₂-neutrale energiebronnen en grondstoffen. Daarmee zou een gezamenlijke capaciteit van 5 tot 7 miljoen ton ammoniakopslag kunnen gerealiseerd worden.
- Daarnaast zijn er concrete plannen voor de bouw van 2 ammoniakkrakers die ervoor moeten zorgen dat een belangrijk deel als waterstof zal worden doorgevoerd via de Gasunie en Fluxys waterstofnetwerken.
- TenneT is gestart met de bouw van het converterstation IJmuiden Ver dat vanaf 2028 per jaar 2 GW aan CO₂-neutrale elektriciteit zal aanvoeren van wind op zee. Daarna zal een converterstation voor windpark Nederwiek 1 volgen met eveneens een capaciteit van 2 GW. Om deze converterstations en extra verdeelstations te kunnen faciliteren heeft North Sea Port 34 hectare grond uitgegeven.
- TenneT is eveneens gestart met een locatie-onderzoek voor de additionele aanlanding in Zeeuws-Vlaanderen om na 2030 ook daar 2 GW groene stroom aan te voeren van wind op zee (VAWOZ).
- De Nederlandse overheid heeft een principebesluit genomen om 2 extra kerncentrales te bouwen waarbij ook Borssele als voorkeurslocatie in beeld is. Momenteel vinden er onderzoeken plaats waarna in 2025 een locatie en potentiële ontwikkelaar wordt gekozen. Deze 2 centrales krijgen een capaciteit van 3 tot 3,2 GW als bijdrage aan de Nederlandse klimaatdoelen.

Efficiënt met energie

Omwille van de klimaattransitie willen bedrijven hun energie-efficiëntie verbeteren, werken ze aan de vermindering van hun CO₂-uitstoot en aan het hergebruik van materiaalstromen. Deze ontwikkelingen vergen heel wat nieuwe infrastructuur: pijpleidingen en 'smart grids' moeten worden ontwikkeld voor onder meer waterstof, CO₂ en restwarmte.

In een eerste stap zal de afvang en opslag van CO₂ (Carbon Capture en Storage (CCS)) moeten worden vergroot. De technologische ontwikkelingen zullen bepalend zijn voor het hergebruik van CO₂ op termijn (Carbon Capture en Utilisation (CCU)). De afvang en opslag van CO₂ is een noodzakelijke tussenstap om op grote schaal naar hergebruik ervan te kunnen overgaan.

Het streefdoel is om tegen 2025 minstens 3 miljoen ton CO₂ af te vangen voor opslag en hergebruik. Daarvoor wordt er 50 miljoen euro in infrastructuur geïnvesteerd.

Enkele in het oog springende activiteiten in 2023:

- Het havenbedrijf participeert in Pipelink: de bouw van pijpleidingen voor het transport van CO₂ tussen Port of Antwerp-Bruges en North Sea Port (in Gent).
- Yara heeft besloten om CCS toe te passen en daarvoor een overeenkomst te sluiten met Northern Lights voor de ondergrondse opslag in zee. Vanaf 2025 wordt er jaarlijks 800.000 ton vloeibare CO₂ opgeslagen, wat een aandeel is van 0,5% in de Nederlandse CO₂-emissie.
- België en Nederland maakten in juni bekend hoe het vervoer en de opslag van CO₂ tussen België en Nederland kan verlopen. Deze eerste stap is belangrijk opdat de industrie in North Sea Port de klimaatdoelen kan behalen.

Voor activiteiten in 2023 inzake het hergebruik van materiaalstromen: zie bij het eerste programma *'Investeren in circulariteit economie'*.

3.2.4. Sterke logistieke ketens

North Sea Port is een van de grootste havengebieden ter wereld en is uitzonderlijk goed gelegen in West-Europa. Het ligt immers op het kruispunt van vervoer via enerzijds zeevaart en anderzijds achterlandverbindingen per spoor, binnenvaart, weg en pijpleidingen in alle windrichtingen.

North Sea Port versterkt steevast zijn positie als échte multimodale haven door de bundeling van goederenstromen, meer samenwerkingen, het aanpakken van ontbrekende of minder betrouwbare schakels in de logistieke ketens en meer digitalisering, zoals het digitaal bundelen van stromen en het efficiënter maken van de multimodale transportketen.

Voor 2023 tekenen we de volgende mijlpalen op:

- Meer (zeegebonden) containerverbindingen in niches/ en shortsea (directe afvaarten containerrederijen).
Op basis van een verkennende studie (door het Nederlandse IenW) ligt de focus nu op Scandinavië, de Baltische Staten, Polen en Duitsland, om daar de mogelijkheden van de kustvaart en de potentie voor modal shift verder te onderzoeken.
- Meer regelmatige diensten per spoor.
Op basis van de ontwikkeling van een spoorstrategie met de Belgische spoorbeheerder Infrabel, zijn stappen gezet om op een zelfde manier dit ook met het Nederlandse ProRail te organiseren.
- Meer regelmatige binnenvaartverbindingen.
Er werden commerciële acties naar het Franse en Duitse hinterland gevoerd om de naamsbekendheid van North Sea Port te vergroten, en bargefrequenties en investeringsvragen te faciliteren.
De Terneuzen Corridor met Vlaeynatie is een nieuwe binnenvaartcorridor die open is voor alle partijen.
Er werd een werkgroep 'Clean Energy Hubs' binnenvaart opgestart (onder Goederenvervoercorridor Zuid).
Deelname aan het project Condor: standaardisatie swappable H2 containers, met als doel 50 emissievrije schepen te faciliteren tegen 2030.
- Als knooppunt willen we waarde toevoegen aan het netwerk, door samen met de bedrijven en goederenvervoerders per spoor, een analyse uit te voeren van het first en last mile proces van wagonladingvervoer in Gent en Terneuzen.

Modal shift

North Sea Port beschikt over een uitgebreid netwerk van achterlandverbindingen. Het havenbedrijf zet actief in op een 'modal shift' naar meer duurzaam transport via spoor en binnenvaart. Jaarlijks voeren we een onderzoek uit naar de modal shift. In 2023 werden de resultaten over het jaar 2022 bekend.

In het vervoer tussen haven en achterland – de maritieme modal split - speelt de binnenvaart nog meer de eerste viool. Meer dan de helft (60%) gaat per binnenschip. Het spoor tekent voor 10%, het wegtransport neemt 28% in. Het overbrengen van lading van een schip op een ander schip of vervoersmodus - transshipment - is goed voor 2%.

3.2.5. Toekomstgerichte infrastructuur

Een betrouwbare en kwaliteitsvolle infrastructuur is essentieel voor de verdere ontwikkeling van North Sea Port. Het havenbedrijf staat in voor de ontwikkeling van de infrastructuur in het havengebied en neemt de regie ervan op. Het havenbedrijf doet dit samen met de infrastructuurbeheerders. Voor 2023 kunnen we volgende activiteiten noteren.

Nieuwe Sluis Terneuzen

In 2024 (vierde kwartaal) zal de Nieuwe Sluis in Terneuzen operationeel zijn. In 2023 werden opnieuw grote stappen gezet zoals de volledige sloop van de Middensluis, het invaren van de bruggen en deuren, en het wegbaggeren van de landtongen. Ook werden de definitieve fiets- en voetpaden ingericht en werden de eerste voorzieningen getroffen (zoals zonnepanelen) voor een energieneutrale bediening van de Nieuwe Sluis.

Optimalisatie Kanaal Gent-Terneuzen

Om na de opening van de Nieuwe Sluis grotere schepen richting Terneuzen en Gent te laten varen, werden in 2023 studies opgestart zoals nautische simulaties en impact van waterverplaatsing van grotere schepen op het Kanaal Gent-Terneuzen ter voorbereiding van proefvaarten. Het resultaat van deze studies wordt verwacht na de zomer 2024. Eveneens werd een verkeerssimulatiemodel opgestart voor de structurele invoer van grotere schepen op het Kanaal.

Vanaf een bepaalde scheepsmaat zullen bepaalde kanaalaanpassingen nodig zijn (diepte / breedte). In 2023 werd hiertoe een onderzoek opgestart rond nut en noodzaak van schaalvergroting van de zeevaart op het Kanaal om verder inzicht te krijgen in de toekomstige ontwikkelingen van scheepvaart en de noden van de klanten. Een afgewerkte studie wordt verwacht voorjaar 2024 en op basis hiervan zal het havenbedrijf een vraag tot onderzoek / uitvoering van gefaseerde kanaalaanpassingen onderbouwd agenderen binnen de Vlaams Nederlandse Scheldecommissie (VNSC).

Spoorontwikkeling

Om een betere spoorontsluiting op de linker- en de rechteroever van het Kanaal Gent-Terneuzen te realiseren is er het project Rail Ghent Terneuzen. Om de groei van het goederenverkeer te faciliteren en daarmee de modal shift te kunnen realiseren, is het noodzakelijk om te investeren in een robuust en redundant spoornetwerk in Gent en Terneuzen.

In februari 2021 is hiervoor met alle partijen een intentieverklaring ondertekend. Op basis hiervan is een projectorganisatie opgericht bestaande uit ProRail, Infrabel en het havenbedrijf. In 2022 is de governance van het project Rail Ghent Terneuzen ingericht, zijn de procedures bepaald en is aan Nederlandse zijde vanuit het Nationaal Groeifonds 105 miljoen euro (incl. Btw) onder voorwaarden toegezegd. Aan de Belgische kant kondigde Infrabel medio januari 2023 een investering van 100 miljoen euro aan. In oktober is deze toezegging schriftelijk bevestigd door de Belgische overheid, waardoor de gelden uit het Nationaal Groeifonds definitief zijn.

In juni 2023 is de CEF-subsidieaanvraag voor de verkenningsfase gehonoreerd, waardoor er 3 miljoen subsidie (50%) wordt verkregen uit Europa. Deze verkenningsfase zal in de loop van 2024 starten.

In Terneuzen zijn overwegbeveiligingen opgewaardeerd door het plaatsen van knipperlampen en vernieuwingen van installaties.

Om de uitbreiding van de Mercatorbundel in Gent mogelijk te maken is de Skaldenbrug aangepast en worden werkzaamheden uitgevoerd aan kabels en leidingen in het toekomstig tracé van het spoor.

Seine-Schelde-verbinding

Vanaf 2030 zullen de vaarwegen in Vlaanderen en Noord-Frankrijk verbeterd zijn om met schepen van 4.500 ton tot in Parijs te kunnen varen. De hier vermeldde werkzaamheden aan de Nieuwe Sluis Terneuzen, de optimalisatie van het Kanaal Gent-Terneuzen en de spoorontwikkeling in en rond het havengebied zullen in belangrijke mate bijdragen aan de interconnectiviteit tussen logistieke hubs in Noord-Frankrijk en North Sea Port.

R4 West en Oost

De ringweg R4 West en Oost rond het Gentse deel van onze haven wordt verder aangepast met het oog op veiliger en efficiënter verkeer. In 2023 participeerde het havenbedrijf verder actief in de voorbereidingen met de opdrachtgever, de klanten, de belanghebbenden en de omwonenden. Belangrijkste mijlpalen in 2023 zijn de voorbereiding van de samenwerkingsovereenkomst met de Werkvenootschap en het maken van afspraken voor de inname van diverse terreinen (concessieterreinen, openbaar domein, overige gronden van het havenbedrijf). Naast het maken van praktische en technische afspraken over bereikbaarheid en ruimtegebruik alsook over de communicatie, neemt het havenbedrijf haar rol als connector binnen het havengebied in dit project op.

Veiligheid en infrastructuur

Goede infrastructuur moet de veiligheid en mobiliteit mee verbeteren, zoals de afscherming van haventerreinen, veilige wegen en fietspaden en een uitgebreider fietsnetwerk voor het toenemende belang van het fietsverkeer in het woon-werkverkeer.

Het havenbedrijf identificeerde enkele zeer belangrijke knelpunten met betrekking tot veilige fietsverbindingen. Daardoor zijn de voorbereidingen gestart voor de aanleg van een fietspad aan de

Finlandweg in Vlissingen-Oost, werd de aanleg gestart van een gebiedsontsluitend fietspad langs de Moervaart en een fietspad aan de Scheepzatestraat in Gent. Daarnaast werd er 4 kilometer bijkomend fietspad opgeleverd rond het Kluizendok en in de Darsen.

In Vlissingen-Oost zijn diverse verbeteringen aan infrastructuur uitgevoerd zodat de bootlieden hun werkzaamheden op een arbo-technische verantwoorde manier kunnen uitvoeren. Een uitgebreide knelpuntenanalyse is uitgevoerd voor kabels en leidingen die naar de toekomstige bedrijven op het voormalige Thermphos-terrein in Vlissingen-Oost zich gaan vestigen. Verleiding van de openbare verlichting heeft verder plaatsgevonden en op diverse kruisingen zijn aanvullend lichtmasten geplaatst. De openbare kade aan het Thermpos-terrein is voorzien van verlichting onder meer om het risico op ondermijnende activiteiten te beperken. Op vlak van biodiversiteit zijn diverse bermen ingezaaid met een bloemenrijk mengsel. Aan de Europaweg te Vlissingen-Oost wordt een haag aangebracht tussen fietspad en weg, enerzijds voor de biodiversiteit en anderzijds voor een duidelijke scheiding tussen fietspad en weg. Diverse wegekruisingen in het gebied zijn qua veiligheid opgewaardeerd.

De eerste werkzaamheden voor de aanleg van de 2e ontsluitingsweg en de nieuwe wegenstructuur aan de Axelse Vlakte II in Teneuzen werden aangevat.

Rondom de schrootkaaien in Gent is een baggercampagne uitgevoerd om de bereikbaarheid van deze kaaien weer te kunnen garanderen.

Het havenbedrijf hield ook preventief toezicht op werkzaamheden van bedrijven in het havengebied om te zorgen dat wegen veilig bereikbaar blijven.

Om de havens/dokken bereikbaar te houden voor de scheepvaart is het peilvlet Harmony voorzien van nieuwe peilapparatuur, zodat nauwkeuriger, sneller en efficiënter gepeild kan worden.

Slimme en innovatieve infrastructuur

Op het vlak van slimme en innovatieve infrastructuur optimaliseerde het havenbedrijf - in nauw overleg met omliggende havenbedrijven - de methodiek voor het monitoren en onderhouden van de nautisch-logistieke infrastructuur. We zetten daarenboven opnieuw in op geautomatiseerde monitoring van onze infrastructuur met behulp van satellieten.

Ook voor onze weginfrastructuur hielden we inspecties om de kwaliteit van de wegen en fietspaden te verhogen. Dit gebeurde met automatische wegininspecties van het volledige areaal aan wegenis en het herkennen en wegwerken van schades met artificiële intelligentie.

Deze informatie wordt ter beschikking gesteld in de eigen North Sea Port data community (zie verder).

Kade Quarleshaven

De eerste 260 meter - van de in totaal 800 meter - van de nieuwe diepzeekade in de Quarleshaven is gereed. Bulk Terminal Zeeland heeft er ligplaats 1 tijdelijk in gebruik genomen. De bestaande kade Bulk Terminal Zeeland (300 m) is in 2023 deels ontmanteld. Achter deze kade wordt de nieuwe kadeconstructie aangebracht. De heiwerkzaamheden werden afgerond, de verankering is gedeeltelijk aangebracht en de baggerwerkzaamheden zijn in het najaar 2023 opgestart. De oplevering van de kade wordt in juli 2024 verwacht.

Kluizendok

Langs de Pachtgoederenstraat en een deel van de Ferdinand Magellaanstraat werden enkelvoudige fietspaden aangelegd, in samenwerking met de provincie Oost-Vlaanderen in het kader van het LFF-netwerk. In totaal werd er 1,5 kilometer fietspad gerealiseerd. Daarnaast werd er ook 1,5 kilometer interne wegen aangelegd, een brug over het spoor (lijn 219) gebouwd aan de James Cookstraat, en een enkelvoudig fietspad langs de volledige lengte gerealiseerd. Ook dit fietspad werd samen met de provincie aangelegd in het kader van het LFF-netwerk. De bermen werden ingezaaid met twejarige bloemenmengsels en de taluds van de grachten aan de brug is er een wadizone om water op te vangen waardoor er fauna en flora ontstaat.

Deze werkzaamheden verbeteren de bereikbaarheid en connectiviteit van het Kluizendok en zorgen voor een veiliger en efficiënter fietsnetwerk rondom het dok.

Het project Ringspoor omvat de verbinding van spoorlijn 219 naar de bundel Zandeken, waardoor het Kluizendok een multimodaal spoor krijgt. Het gaat hem om de aanleg van de spoorzate, waarop Infrabel vervolgens het spoor zal plaatsen. Daarnaast omvat het project de constructie van een fietstunnel onder het ringspoor en de verplaatsing van de oprit van het bedrijf GTS. Het project is gestart in 2023 en de oplevering is gepland eind 2024.

North-C Circular

North-C Circular betreft de ontwikkeling van een braakliggend terrein van 150 hectare gesitueerd tussen ArcelorMittal Belgium en het Rodenhuisdok. De bedoeling is om het terrein bouwrijp te maken, in te richten met basisinfrastructuur zoals nutsvoorzieningen, te ontsluiten via de weg, het spoor en het water, en in te vullen met bedrijven die zich richten op circulaire activiteiten. Zo wordt er bijgedragen tot een klimaatneurale haven in 2050.

In 2023 keurde de bevoegde minister daartoe het Brownfieldconvenant goed (actoren North Sea Port, Maritieme Toegang (Vlaamse overheid) en ArcelorMittal). Op de site liggen immers historische baggerdepots die de ontwikkeling belemmeren. De nodige onderzoeken om deze depots aan te pakken werden uitgevoerd. Er was er een infomarkt voor omliggende bedrijven en omwonenden en er werd een Masterplan opgesteld.

3.2.6. Digitalisering en data community

In de havengemeenschap en de logistieke gemeenschap wordt heel wat data uitgewisseld om logistieke processen vlot en veilig te laten verlopen. Alles wordt meer en meer hypergeconnecteerd waarbij data een grondstof op zich wordt. Niet enkel de mens maar ook slimme data zullen transportketens gaan aansturen en nog efficiënter maken.

North Sea Port wordt onderdeel van de digitale platformen die de handelsstromen in de toekomst gaan aansturen. Bijvoorbeeld voor de logistieke keten, voor het tegengaan van de ondermijning van de veiligheid, voor de maakindustrie, voor aansturing door artificiële intelligentie en voor ladingstromen die zich 'slim' verplaatsen.

Een overzicht van de belangrijkste mijlpalen.

North Sea Portal

We willen samen met de bedrijven een 'North Sea Portal' uitwerken. Het snel en veilig uitwisselen van data – ook de data van het havenbedrijf – en het aanbieden van de nodige digitale diensten draagt bij tot het verhogen van efficiëntie en synergie in de volledige havengemeenschap. Met het North Sea Portal wordt toegewerkt naar een gecentraliseerd aanbod van deze digitale diensten en informatie en een uitbreiding van het bestaande aanbod.

Ook hier is het havenbedrijf vooral connector voor de (logistieke) havengemeenschap, wordt er gestart vanuit klantennoden en wordt er gestreefd naar een hoge User Experience-maturiteit. Naast maatwerk voor de community is er ook aandacht voor de integratie met bestaande platformen uit andere havengemeenschappen.

Overzicht van de belangrijkste zaken:

- Het concept van het North Sea Portal werd uitgewerkt, de aanbestedingsprocedure is in voorbereiding.
- Er is een strategische en overwogen keuze gemaakt om voor een eigen portaal te kiezen (als gevolg van de uitkomsten uit het Enterprise Architecture-project).
- Er zijn samenwerkingen met de te connecteren platformen en systemen opgestart: samenwerkingsovereenkomst vormgegeven met Portbase.

Realisatie Data Community

North Sea Port wil de community-werking op digitaal vlak versterken, samen met zijn rol als strategische gespreks- en veranderpartner, en een digitaal vestigingsklimaat creëren. In 2023 zijn zowel klanten, stakeholders en dienstverleners samengebracht om de krachten te bundelen rond

diverse digitale opportuniteiten. Begin januari 2024 werd het officiële startschot gegeven in de vorm van een kick-off event met de desbetreffende C-level profielen.

Daarnaast draagt North Sea Port ook bij aan samenwerkingsverbanden en internationale projecten met relevantie voor de havengemeenschap. Enkele voorbeelden/

- De eerste co-creatie trajecten met strategische klanten zijn opgestart.
- Verdere opschaling van de Data Community richting andere klanten, stakeholders en dienstverleners.
- Samenwerkingen en internationale projecten:
 - EU 5G-Blueprint for Cross-border connected automated mobility.
 - AUTOFLEX (DFDS lead partner), 'An EU-funded research project that is aiming to develop small autonomous and flexible vessels for cargo transport on inland waterways'.
 - Topcorridor Nedeerland: Corridor Zuid – inzet op digitalisering binnenvaartvoorzieningen.

Enterprise Architecture

In een wereld die turbulent en complex is, waar de klanten hoge digitale verwachtingen hebben, waar nieuwe technologieën elkaar opvolgen, en waar cybersecurity aan belang toeneemt, voerden we een project uit om te komen tot een fundament voor digitale transformatie: Enterprise architecture. Daarbij werd gewerkt aan een visie om digitalisatie initiatieven en transformaties te aligneren met de strategische programma's van vandaag en morgen.

Een dergelijk project is cruciaal omdat het bijdraagt aan een langetermijnvisie voor business processen, data en informatie, digitale applicaties en technologie. Een overzicht van de belangrijkste zaken:

- Capability map als overzicht van bepaalde vaardigheden die North Sea Port bezit of nastreeft om een specifiek doel te bereiken. Elke capability bevat processen, rollen, informatie en assets.
- Capability matrix met een onderverdeling in kern-, ondersteunende en generieke capabilities.
- IT-strategie die als basis dient, die de algemene richting en doelstellingen uitzet voor het gebruik en beheer van IT.
- Guiding principles als leidraad om beslissingen rond digitalisering te nemen binnen een capability.
- Roadmap met objectieven voor de komende jaren.

3.2.7. Samenwerking met de omgeving: 'License to Operate'

Meer en meer mensen zijn zich bewust van het belang van de kwaliteit van hun leefomgeving, hun leven en welzijn. Alleen als er in de samenleving voldoende draagvlak is kan het havenbedrijf de ambities voor de verdere ontwikkeling van het havengebied waarmaken.

Meerwaardemodel: basis voor dialoog met omgeving

Het havenbedrijf wil laten zien wat het doet en zich actief inzetten voor de omgeving. Het wil ook alleen projecten uitvoeren waarvan de maatschappelijke meerwaarde is aangetoond. In 2023 heeft het havenbedrijf een model ontwikkeld waarmee we de dialoog voeren met stakeholders over grote projecten met impact voor de omgeving. Het model laat ons omgevingsmanagement toe de effecten – positieve en negatieve - beter inzichtelijk te maken. Het doel is om als havenbedrijf gezamenlijk met onze stakeholders beter te kunnen inzetten op het realiseren van meerwaarde van havenprojecten voor de omgeving.

Reputatieonderzoek

In 2023 zijn ook de resultaten van het omgevingsonderzoek dat het havenbedrijf heeft uitgevoerd om de reputatie in de omgeving te meten, bekend geworden. Wanneer omwonenden hun ervaring met North Sea Port beoordelen, geeft 80% aan een positieve houding te hebben tegenover de haven. Dit is een positieve evolutie tegenover enkele jaren geleden, toen stond 72% positief tegenover North Sea Port. Drie op vier omwonenden geeft aan dat North Sea Port eerder een positieve impact heeft

op hun leefomgeving. Tot slot scoort North Sea Port het best wanneer het aankomt op vertrouwen van de omwonenden, maar liefst 83% geeft aan vertrouwen te hebben in de haven. Er zijn ook diverse aandachtspunten, maar de basis is goed. De resultaten van dit onderzoek zullen onderdeel zijn van de aanpak van het havenbedrijf richting een branding 2.0 aanpak voor het merk North Sea Port.

Activiteiten en ontwikkelingen in 2023

Er vonden diverse activiteiten plaats waarmee het havenbedrijf actief de dialoog en samenwerking met de omgeving en partners uitwerkte. Een kleine greep:

- **De Havendagen**
Op zaterdag 6 mei kwamen in Vlissingen en Terneuzen samen 8.000 bezoekers langs bij North Sea Port. In Gent mochten we op zondag 7 mei 20.000 bezoekers verwelkomen. Tientallen bedrijven in de haven openden hun deuren en gaven het publiek een inkijk in hun activiteiten.
- **Stakeholderevents**
Naast het brede publiek voerden we tal van individuele en groepsbezoeken en ook het gesprek met onze stakeholders. Europese havenprofessionals kwamen in Gent bijeen tijdens de North Sea Port Conference. Het programma stond onder meer in het teken van samenwerking tussen middelgrote Europese havens waarvan enkele ook in Gent aanwezig waren.
- **Sponsoring**
North Sea Port heeft zich in 2023 als hoofdsponsor verbonden aan vier culturele festivals in de Zeeuwse en Gentse regio: Zeeland Nazomerfestival, Festival van Zeeuws-Vlaanderen, Film Fest Gent en Gent Festival Van Vlaanderen. Samenwerken aan duurzaamheid en de dialoog om samen grenzen te verleggen, staan centraal in deze samenwerking. De festivals hebben een gezamenlijke uitstraling tot ver buiten de regio en dragen zo ook bij aan een aantrekkelijke en vernieuwende havenregio.
- **Fietsnetwerk**
Ook in 2023 hebben weer diverse fietsprojecten plaatsgevonden, zowel in realisatie van nieuwe fietspaden als het vergroten van bekendheid van de fietsmogelijkheden in de haven. In het hele havengebied liggen zo'n 147,25 kilometer fietspaden. Met deze fietspaden krijgt het woon-werkverkeer per fiets een nieuwe duw in de rug.
- **Veiligheid: ondermijning**
Er werden verder stappen gezet in de aanpak van ondermijnende criminaliteit. Voor het Zeeuwse deel wordt er samengewerkt met het 'Mainportprogramma Zeeland – West-Brabant', dat als doel heeft de havens veiliger en weerbaarder te maken. De gemeenten Vlissingen, Borsele, Terneuzen en Moerdijk, Politie, Openbaar Ministerie, Douane, Koninklijke Marechaussee, Belastingdienst en de havenbedrijven North Sea Port en Port of Moerdijk bundelen hierin hun krachten.
Er was onder meer een gezamenlijke (online) informatiecampagne voor medewerkers bij bedrijven in en rond de haven. Daarnaast konden medewerkers ook in hun eigen bedrijf deelnemen aan een opleiding 'Security awareness'. Bij het havenbedrijf volgden tientallen medewerkers deze opleiding om hen op de gevaren en valkuilen van het ronselen te wijzen. Daarnaast werd op het terrein de Zeehavenpolitie uitgebreid. Ook werden er concrete projecten gelanceerd zoals de oprichting van de nieuwe stichting 'Veilige Zeehavens Zeeland'. In de stichting werken de gemeenten Vlissingen en Borsele en het havenbedrijf samen met ondernemers aan de beveiliging van het havengebied. De stichting voert concrete projecten uit en ontwikkelt visie en beleid op het gebied van beveiliging van de haven. Om te beginnen wordt ingezet op de beveiliging van de Bijleveldhaven in Vlissingen. Er komt een 'slim hekwerk' dat voor een deel bestaat uit een fysiek hekwerk met bewegingsdetectie en voor een deel uit een cameranetwerk. Integraal cameratoezicht en biometrische toegangscontrole in Vlissingen zijn zaken die later worden opgepakt. Op termijn richt de stichting zich op het hele havengebied en op samenwerking met alle ondernemers in het gebied.
Aan de Gentse kant werd gedurende 2023 het anonieme drugsmeldpunt Havik verder gehanteerd. Dat was op het einde van jaar daarvoor gelanceerd door de Federale Gerechtelijke Politie en de gouverneur van Oost-Vlaanderen, in samenwerking met het havenbedrijf en heel wat bedrijven. Deze werkwijze en samenwerking vormde de nodige inspiratie voor de aankondiging van Portwatch. Dit nieuwste platform in de strijd tegen georganiseerde misdaad kwam er op initiatief van de Belgische minister van Noordzee, de

FOD Mobiliteit en Vervoer en de Federale Gerechtelijke Politie. Het nieuwe meldpunt werd op woensdag 6 maart door de minister voorgesteld in onze haven in Gent.

- **Arbeidsmarkt en onderwijs**

'North Sea Port Talent' is opgericht. De samenwerking werd aangekondigd op de Nederlands-Vlaamse Top in Den Bosch. Ook is er verder ingezet op de samenwerking met onderwijsinstellingen. Zo verlengde het havenbedrijf de 'Leerstoel North Sea Port' bij UGent voor nog eens 5 jaar.

Maatschappelijk ondernemen

North Sea Port mocht het Voka Charter Duurzaam Ondernemen in ontvangst nemen. Dit charter nam alle ontwikkelingen in het hele havengebied onder de loep. Ook werd het milieucertificaat van de Europese havenvereniging ESPO behaald voor het blijven inzetten op duurzame haveninfrastructuur, minder uitstoot en natuurontwikkeling (het zogenaamde Port Environmental Review System (PERS-certificaat). ESPO bekroonde North Sea Port ook met een award voor de aanleg van de koppelingsgebieden in de Kanaalzone en natuurherstel in de Moervaartvallei.

2.2.8. Connector van samenwerkende partijen

Of het nu gaat over energietransitie, investeren in klimaat, sterke logistieke ketens, ontwikkeling van toekomstbestendige haveninfrastructuur, digitalisering of het bestrijden van de ondermijning van de veiligheid, geen enkel bedrijf of overheid kan dit alleen. Samenwerking is broodnodig, 'Together Smarter' is niet voor niets de baseline van North Sea Port. Partijen moeten elkaar kunnen vinden.

Het programma Connector vertrekt vanuit het operationeel model van het in het Strategisch plan vermelde 'Customer Intimacy', dat tot het DNA van de organisatie moet behoren: we plaatsen onze klanten centraal in alles wat we doen. In 2025 is het vanzelfsprekend dat het havenbedrijf deze rol van connector op zich neemt en gewaardeerd wordt voor de wijze waarop dit gebeurt.

In 2023 werd duidelijk gemaakt wat we verstaan onder customer intimacy.

In grote lijnen zijn er drie manieren waarop bedrijven zich kunnen onderscheiden:

1. Vooroplopen in productkwaliteit en innovatie: *product leadership*.
2. Het hebben van het beste productieproces en superieure operaties: *operational excellence*.
3. Uitblinken in aandacht voor de klant en klantenservice: *customer intimacy*.

We kiezen dus voor customer intimacy. Als havenbedrijf nemen we hierbij een regisserende rol op. Dit betekent dat we de bedrijven in het havengebied proactief adviseren en met elkaar connecteren. We zijn misschien niet de grootste haven, maar net dat maakt van ons een benaderbare, toegankelijke en wendbare partner. Met onze persoonlijke aanpak, open houding en grondige kennis van onze klanten helpen we het verschil maken in hun bedrijfsvoering en onze hele havencommunity.

Wat beschouwen we dan als een 'klant'? Alle bedrijven die in het havengebied gevestigd zijn én die een directe waarde creëren: financieel, economisch of op vlak van duurzaamheid – de aandeelhouderstrategie dus. Daar focussen we op.

Daarnaast onderscheiden we nog twee groepen, maar die noemen we niet 'klant' om het onderscheid te duiden. De *dienstverleners* zijn een groep: bedrijven binnen of buiten het havengebied die een impact hebben op de ervaring van onze eindklanten. Denk bijvoorbeeld aan sleepdiensten, het loodswezen, de douane, agenturen, nutsbedrijven of inspectiebedrijven. En de *stakeholders* zijn ook een groep: bedrijven, overheden of organisaties die een belang hebben in de werking van het havengebied. Denk aan natuurverenigingen, of aan gemeentebesturen die bijvoorbeeld vergunningen afleveren.

Het connecteren situeert zich in alle strategische programma's en zowel op het operationele, tactische als het strategische niveau. Het programma Walstroom voor Zeevaart, het uitrollen van een 380kV netwerk, versterken van goederencorridors, de optimalisatie van het Kanaal Gent-Terneuzen,

de verdere ontwikkeling van een waterstofbackbone, samenwerking rond ondermijning, of het ontwikkelen van een CO2 backbone zijn hier voorbeelden van. Net als het spoorcafé, nautisch café en digitale café waar thematisch community's worden opgebouwd. We verwijzen hierbij graag naar de realisaties in 2023 bij de verschillende programma's.

Hoofdstuk 4: Interne organisatie

De uitvoering van het strategisch plan Connect 2025 kan niet zonder een slagvaardige en wendbare organisatie. De doelstellingen hiervoor zitten nog steeds vervat in het negende programma. In 2023 werden daarbinnen opnieuw heel wat zaken gerealiseerd en opgestart.

Human resources

Het klantpartnerschapmodel en de verschillende strategische programma's bepalen ambitieuze doelstellingen waarvoor zowel kwalitatief als kwantitatief extra competenties en expertise nodig zijn. In 2023 lag er een sterke focus op werving en selectie van #grensverleggers.

In een volgende fase van het project employer branding werden een aantal concrete producten opgeleverd. Naast algemene branding van het werkgeversmerk werden ook heel wat specifieke rekruteringscampagnes opgezet.

Het proces van onboarding van nieuwe medewerkers werd middels een multidisciplinaire aanpak geïntegreerd en geïmplementeerd, inclusief softwarematige ondersteuning.

In de employee journey blijft er veel aandacht voor duurzame inzetbaarheid van medewerkers. We willen blijvend zorg dragen voor onze medewerkers in een continu veranderende (interne en externe) werkomgeving en een arbeidsmarkt die zich kenmerken door langere loopbanen, nieuwe technologieën, een verhoogd risico inzake welzijn en gezondheid, een hogere wendbaarheid en veranderende taken en opdrachten.

In 2023 werd het project digitale vaardigheden organisatiebreed gelanceerd. Het inhoudelijke zwaartepunt hiervan zal in 2024 liggen.

Betrokkenheid en kennisdeling blijven belangrijk in onze werkomgeving. Het nieuwe intranet (IntraConnect) werd gelanceerd om hierbij te ondersteunen.

Inzake veiligheid en gezondheid werden heel wat risicoanalyses uitgevoerd. Er werd ook organisatiebreed een welzijnsbevraging/PMO georganiseerd waarin diverse gezondheidsindicatoren werden bevroegd, inclusief betrokkenheid en algemeen welbevinden in de werkomgeving van North Sea Port.

Voorbereidend aan de integratie van het Port Operations Coordination Centre en het nieuwe kantoor voor alle medewerkers werd heel wat studiewerk verricht inzake de fiscale en juridische situatie van de medewerkers.

Kerncijfers personeel

Totaal aantal personeelsleden op 31/12/2023: 237 (BE + NL)

Percentages man/vrouw:

- Totaal: 64% / 36%
- Management: 42% / 58%
- Bestuur: 75% / 25%

Hoofdstuk 5: Financiën

5.1 Resultaten 2023

In 2023 is een resultaat voor belastingen gehaald van € 57,9 mln, een stijging van 23,1% ten opzichte van 2022. Het bedrijfsresultaat daalde naar € 54,5 mln: de stijging van de omzet van 5,5% werd teniet gedaan door een kostenstijging van 14,6%. De bedrijfslasten stegen opnieuw sterk onder impuls van de algemene inflatie (met o.a. loonimpact), energieprijzen en advieskosten.

De nautische omzet kromp van € 49,9 mln naar € 46,7 mln, een daling van 6,3%. De grandomzet nam toe van € 58,9 mln naar € 68,2 mln, een stijging van 16%. Deze toename is het gevolg van in concessie/erfpacht uitgegeven terreinen, prijsindexering en de herziening van contracten.

De overige bedrijfsopbrengsten bleven vrij stabiel op € 16,5 mln.

De bedrijfslasten exclusief afschrijvingen namen toe van € 54,5 mln naar € 65 mln. De personeelskosten (€ 2,9 mln) en onderhoudskosten (€ 6,5 mln) stegen het meest.

De afschrijvingskosten bleven met € 13,9 mln stabiel.

5.2 Kerncijfers

KERNCIJFERS (incl. deelnemingen) 2023 FINANCIEEL

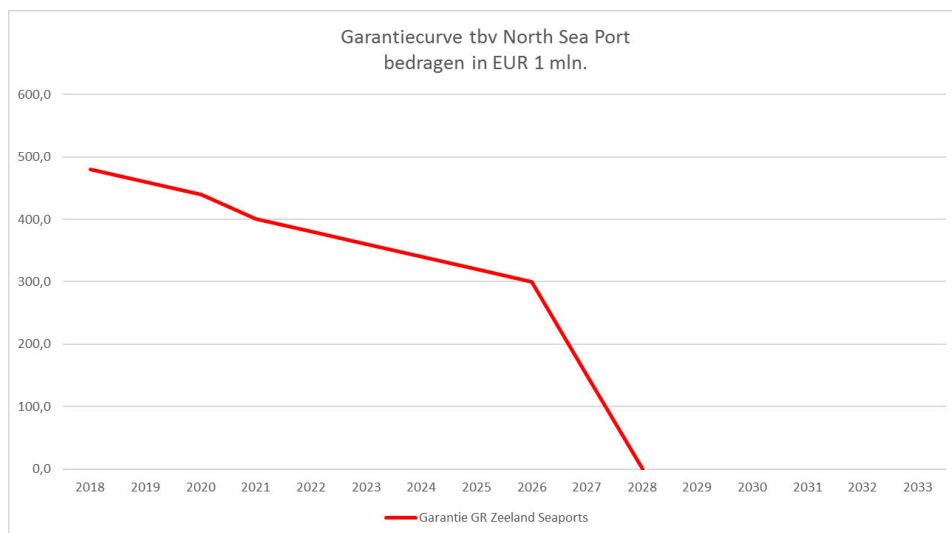
Procentuele wijziging ten opzichte van 2022

-6,3 % ↓ Nautische omzet € 46,7 mln	-11% ↓ Zeevaartoverslag 65,9 mln ton	+3,6 % ↑ Overige bedrijfsopbrengsten € 16,5 mln	+16 % ↑ Grandomzet € 68,3 mln
+17,9 % ↑ Bedrijfslasten (excl. Afschrijvingen) € 65 mln	-4,4 % ↓ EBITDA € 66,4 mln	+1,2 % ↑ Afschrijvingen € 13,9 mln	+23,1% ↑ Resultaat voor belasting € 57,9 mln

5.3 Financieringsstructuur

Het groepsvermogen is eind 2023 verder gestegen naar € 639 Mln (€ 601,2 mln in 2022). De solvabiliteit uitgedrukt in een percentage van het balanstotaal komt hiermee op 68% (2022: 65%). De gemeenten Borsele, Terneuzen en Vlissingen en de Provincie Zeeland (Garanten) staan garant voor de financiële verplichtingen van North Sea Port Netherlands jegens externe geldverstrekkers en financiers.

Het verloop van de garantiecurve ziet er als volgt uit:

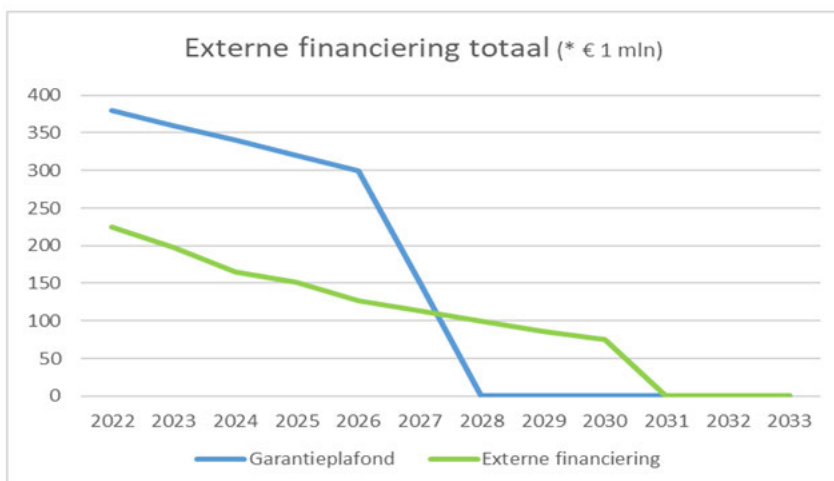


Naast de afgegeven borgen ter dekking van de leningen van North Sea Port staan de Garanten garant voor de derivatenportefeuille van North Sea Port. Derivaten worden ingezet om het renterisico op de variabele leningen af te dekken. Het betreft hier dus geen garantie inzake leningen. Naast deze garanties is door Garanten voor € 65 miljoen aan garanties verstrekt voor leningen ten behoeve van WarmCO2.

Financieringsbehoefte

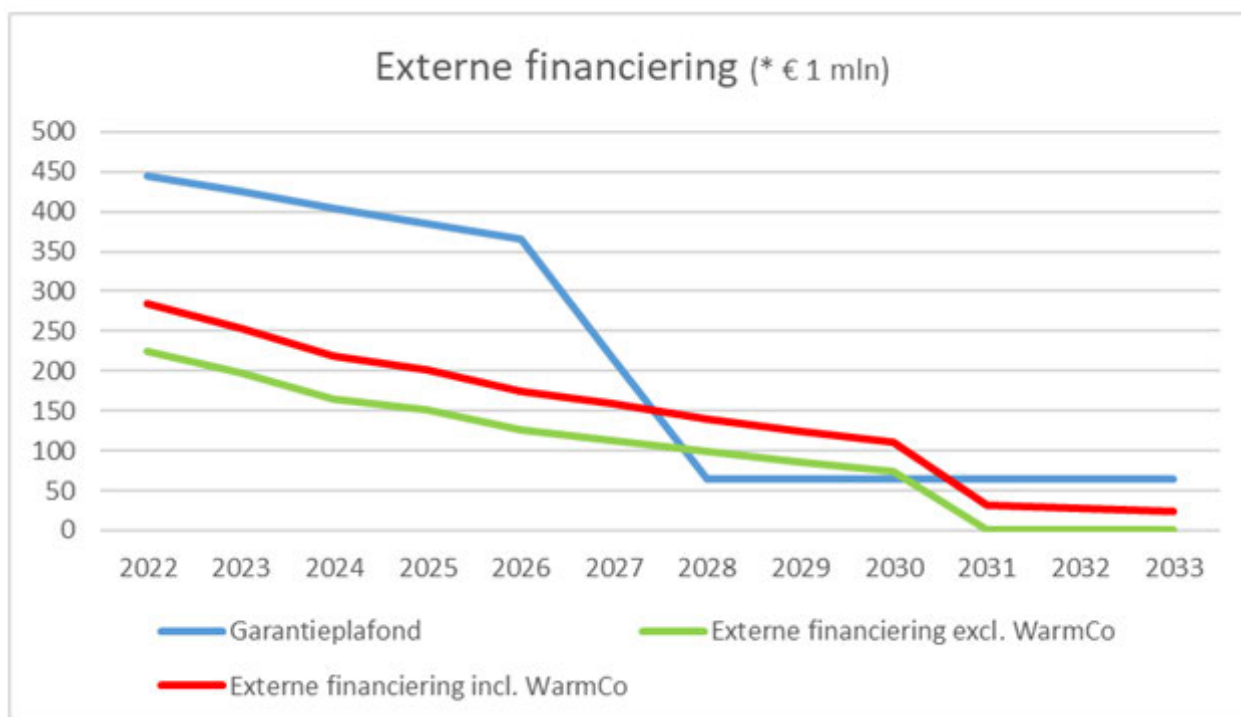
In 2023 is de financieringscurve van North Sea Port geactualiseerd. Hierbij is rekening gehouden met de resultaten/ebitda's voor 2023 en de prognose voor 2024 en het verloop van de investeringen en de meest recente verwachtingen voor de komende jaren.

Het verwachte verloop van de financieringsbehoefte (exclusief WarmCO2) ten opzichte van het garantieplafond ziet er dan zo uit:



WarmCO2

In artikel 3.5 van de garantieovereenkomst 2020 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 2023 uitstaande WarmCO2 financiering bedraagt € 56,5 mln. De financieringscurve van North Sea Port (inclusief WarmCo2) ziet er als volgt uit:

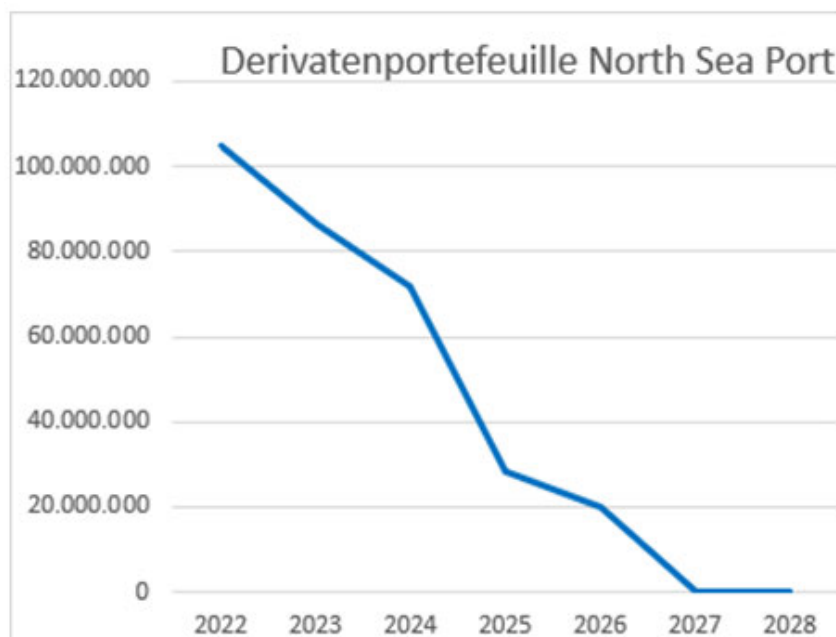


Derivatenportefeuille

Garanten staan tevens borg voor de verplichtingen die voortvloeien uit de Derivatenportefeuille zoals vermeld in artikel 3.6 van de garantieovereenkomst 2020. 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 2023 is de stand van de derivatenportefeuille North Sea Port NL € 91 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 2023 is de stand van de derivatenportefeuille WarmCo2 € 4,5mln., dit derivaat loopt af in oktober 2024.

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

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.

5.4 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 de directie 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 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 gespecialiseerde partner. Als eerste deelopdracht is het frauderisico onderzocht. Naar aanleiding van de bevindingen zijn in 2022 de nodige maatregelen getroffen om de risico's te mitigeren.

De risicobeheersings- en controlesystemen hebben in het verslagjaar verder naar behoren gewerkt. In 2022 is een corporate risk assessment uitgevoerd. De focus lag met name op de strategische risico's waarbij het fraude risico integraal is meegenomen. Op basis van een actie plan zullen de gedetecteerde risico's middels een nieuw risicobeheersingssysteem verder worden gemonitord. Hierover zal 2 keer per jaar worden gerapporteerd aan bestuur en audit commissie.

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 volledig afgedekt middels een vaste rente (rent typische looptijd > 1 jaar). Ook de komende jaren zal dit risico voor een groot deel afgedekt zijn.

Kredietrisico's zijn afgedekt middels 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.

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

5.4.1. Strategische risico's

North Sea Port onderscheidt strategische risico's vooral in het niet volgens de planning kunnen uitgeven van nieuwe terreinen. Nieuwe uitgaven zijn nodig om de beoogde groei in verdien capaciteit en de verdere versterking van de financiële positie van North Sea Port mogelijk te maken. Met name het versterken van de competitiviteit 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.

Geopolitiek

De oorlog in Oekraïne en de economische sancties tegen Rusland hebben een impact op sommige van onze activiteiten (voedingstoffen en ertsen). Rusland is niet langer de belangrijkste handelspartner wat betreft de goederenoverslag via zeevaart. Met een krimp van 15% als gevolg van de EU-sancties komt het op de tweede plaats, na de Verenigde Staten. Ook de handel met Oekraïne is gehalveerd. Omwille van de zoektocht van bedrijven naar andere markten neemt de handel met Canada, Australië, Algerije en Duitsland fel toe.

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.

5.4.2 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. Het risico van onvoldoende beschikbare ligplaatsen wordt onderkend en inmiddels zijn verschillende projecten succesvol geweest in het creëren van bijkomende ligplaatsen. De beschikbaarheid aan assets en voldoende diepgang wordt onder meer ondersteund door het in 2015 opgestarte en in de jaren daarna verder ontwikkelde programma assetmanagement, dat een uitgebreider beeld van de staat van de activa zal geven.

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.

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 euro 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 overeengekomen bijdrage van North Sea Port is inmiddels volledig voldaan.

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 2023 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 voornoemde onzekerheden bestaat voor North Sea Port geen helder beeld op en kan geen betrouwbare inschatting worden gemaakt van een mogelijke herijking van zijn aandeel in de bijdrage aan de nieuwe sluis.

5.4.3 Financiële risico's

De door de Nederlandse aandeelhouders van North Sea Port SE verstrekte garantie bedraagt per ultimo 2023 maximaal € 360 Mln, exclusief de garantstelling voor de deelneming in WarmCO2. De financieringspositie onder de garantie bedraagt per 31 december 2023 € 182 mln (excl. WarmCO). 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.

5.4.4 Vennootschapsbelasting

Met ingang van 1 januari 2017 zijn North Sea Port Netherlands N.V. en haar 100% Nederlandse deelnemingen onderworpen aan vennootschapsbelasting (Vpb). Op 5 februari 2024 hebben North Sea Port en de belastingdienst een vaststellingsovereenkomst getekend. De belastingpositie is in de jaarrekening 2023 verwerkt in lijn met de inhoud van deze overeenkomst.

5.5 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 impairment toets heeft derhalve niet plaatsgevonden.

JAARSTUKKEN NORTH SEA PORT SE

DEEL 2

JAAARREKENING 2023

Zie geconsolideerde en enkelvoudige SE-jaarrekening in de bijlagen.

JAARSTUKKEN NORTH SEA PORT SE

DEEL 3

ANDERE GEGEVENS

Zie ontwerp controleverslag Deloitte in de bijlagen