

JAAIRSTUKKEN NORTH SEA PORT SE

DEEL 1: BESTUURSVERSLAG 2024

DEEL 2: JAARREKENING 2024

DEEL 3: ANDERE GEGEVENS

JAARSTUKKEN NORTH SEA PORT SE

DEEL 1

BESTUURSVERSLAG 2024

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 2024 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 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 2024. Op 26 juni 2025 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 2024 wordt vastgesteld.

Inleiding

In 2024 boekten de bedrijven in North Sea Port een goederenoverslag via zeevaart van 66,3 miljoen ton, een stijging van 0,7% ten opzichte van 2023. De binnenvaart ging er met 4,4% op vooruit. Deze stijgingen in de goederenoverslag zijn zeer positief te noemen, zeker gezien de huidige economische en geopolitieke ontwikkelingen. De diversificatie van de activiteiten in onze haven biedt in onzekere tijden vaak een tegengewicht.

Samen met onze klanten, dienstverleners en stakeholders hebben het bestuur en de medewerkers van het havenbedrijf zich binnen het kader van de aandeelhoudersstrategie verder ingezet om aan de hand van het strategisch plan Connect 2025 de haven verder te ontwikkelen. Inmiddels is vorm gegeven aan het vervolg en actualisatie van dit strategisch plan voor de periode 2026-2030, met doorkijk naar 2035.

Financiële rapportage en risicomanagement

In de bedrijfsvoering worden de omzet, overslagcijfers en cashflow nauwgezet opgevolgd, 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.

Het Bestuur heeft het risicoprofiel, de gang van zaken, de financiële situatie en de marktontwikkelingen periodiek toegelicht aan het Toezichtsorgaan. Zo nodig werden ad hoc vergaderingen van het TZO bijeengeroepen. Hiermee beschikte het Toezichtsorgaan steeds over up-to-date informatie.

Strategische ontwikkelingen

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 en samenwerkingen werden besproken, zoals het project Rail Ghent Terneuzen en de samenwerking tussen de havens rond het borgen van de veiligheid.

Belangrijk moment in 2024 was de opening van de Nieuwe Sluis in Terneuzen op 11 oktober 2024 door Nederlandse koning Willem-Alexander en de Belgische koning Filip. Deze Nieuwe Sluis verzekert de verdere economische ontwikkeling van het grensoverstijgend havengebied North Sea Port. De Nieuwe Sluis is immers van groot belang voor de zeevaart, de binnenvaart, voor de uitbreiding van bestaande bedrijven en de komst van nieuwe investeerders naar onze multimodale haven. Verdere stappen worden gezet om de Sluis nu ook optimaal te kunnen benutten voor grotere schepen.

Havens spelen een belangrijke rol in de noodzakelijke energietransitie. Bestuur en Toezichtsorgaan bespraken nieuwe en lopende projecten en uitgaves rond uitbouw van groene energie, circulariteit en klimaatinvesteringen. Het Toezichtsorgaan zal zich samen met het Bestuur en alle medewerkers van North Sea Port ook blijven inzetten om North Sea Port verder op de kaart te zetten als Europese tophaven.

Wijziging in het bestuur

Op 17 oktober 2024 werd aangekondigd dat CEO Daan Schalck beslist had omwille van persoonlijke redenen het havenbedrijf te verlaten. Hij bleef nog inhoudelijk betrokken tot eind 2024. Het TZO is kort daarop de zoektocht naar een nieuwe CEO gestart. Aanstelling van de nieuwe CEO is op 1 juni 2025.

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 2024 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.

Ingevolge een afspraak tussen de Nederlandse aandeelhouders trad de heer Kees Weststrate af op de Algemene Vergadering van 28 juni 2024 en werd vervolgens de heer Albert Vader als lid N van het TZO met een politiek mandaat benoemd.

Eind december 2024 was de samenstelling van het TZO bijgevolg als volgt:

- a) Dhr. P.L.B.A. van Geel (voorzitter), als onafhankelijk lid N
- b) Mevr. S. Bracke (vicevoorzitter), als lid V
- c) Dhr. S. Ronsse, als onafhankelijk lid V
- d) Mevr. E.J. Sinke., als onafhankelijk lid N
- e) Dhr. W.R.L. Nielen, als lid N
- f) Dhr. A. Vader, als lid N
- g) Mevr. A.E. Vereecke, als onafhankelijk lid V
- h) Dhr. F.J. Watteeuw, als lid V

Vergaderingen Toezichtsorgaan

Het Toezichtsorgaan kwam in 2024 zevenmaal bijeen, waarvan viermaal in een formele vergadering en driemaal in de vorm van een informeel overleg. De vergaderingen/informele overleggen van het Toezichtsorgaan werden steeds in aanwezigheid van het bestuur gehouden. Voor de agendapunten die de beoordeling van het bestuur behandelen, verliet het bestuur de vergadering.

Auditcommissie

De Auditcommissie heeft in 2024 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 2024 kwam de remuneratiecommissie vijfmaal 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 2024.

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

S. Bracke (vicevoorzitter)

S. Ronsse

E.J. Sinke

W.R.L. Nielen

A. Vader

A.E. Vereecke

F.J. Watteeuw

Personalia leden van het TZO (mei 2025)

mei 2025							
Naam	Leeftijd	Geslacht	Nationaliteit	Hoofdfunctie	Levensfunctie(s)	Eerste benoeming	Indiv. benoemd tot
S. Bracke	45j	V	Belg	Schepen van Economie, Haven, Handel, Toerisme en Openbare nethed - stad Gent		28.06.2019	politiek mandaat
P.L.B.A. van Geel	74j	M	Nederlandse	Gepensioneerd	Voorzitter Fundatiebestuur Novamedia Lid RVC ZR Voorzitter van het Landelijk Overleg Wolf Voorzitter van het bestuur van het Brabants Historisch Informatiecentrum (BHIC)	31.01.2020	31.01.2028
W.R.L.Nielen	65j	M	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 (HNIP), Bestuurslid Comité van de Regio's, Bestuurslid comité van toezicht Interreg Vlaanderen-Nederland, Bestuurslid van comité van toezicht Operationeel Programma Zuid (OP-Zuid), Voorzitter Bestuurlijk Overleg Stikstof en lid Toezichthoudend orgaan North Sea Port SE nevenfuncties anders dan uit hoofde van het ambt: Voorzitter Stichting Logegebouw Zeeuws Vlaanderen Voorzitter VVE Midi Centrum Temeuzen Aandeelhouder Agathos Daimon Beheer BV	02.10.2023	politiek mandaat
S. Ronsse	40j	M	Belg	CEO van CAPTURE	gastprofessor innovatie en strategie aan de KU Leuven	13.09.2023	13.09.2027
E.J. Sinke	55j	V	Nederlandse	CEO Blauwtrust Groep B.V. en CEO Quion Groep B.V.	Non-executive board member van Credendo GSR Lid raad van bestuur van Unibreda NV - niet-gedelegeerd	02.10.2023	02.10.2027
A.E.Vereecke	62j	V	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 bpost SA/NV	29.06.2018	29.06.2025
F.J.Watteeuw	62j	M	Belg	Schepen van Wonen, Milieu, Klimaat en Energie - Stad Gent		28.06.2019	politiek mandaat
A. Vader	62j	M	Nederlandse	wethouder gemeente Vlissingen Beleidssterreinen o.a. verantwoordelijk voor de samenwerkingsverbanden in het Sociaal domein, Onionis Walcheren, Coördinerend portefeuillehouder Wind in de zeilen, Doelgroepenvoer, Lokale inclusie agenda, inburgering en strategisch Kennis Centrum georganiseerde ondermijnende criminaliteit (SKC).	ambtsgebonden nevenfuncties: Lid DB en AB Onionis Walcheren (onbezoldigd); Lid Algemene vergadering van aandeelhouders Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland B.V. (onbezoldigd); Lid Toezichthoudend orgaan North Sea Port SE (onbezoldigd) overige nevenfuncties: Lid referentenpanel ZonMw, bezoldigd	29-06-2018*	politiek mandaat
C. Weststrate	56j	M	Nederlandse	wethouder gemeente Borsele		24.06.2022	tenuggetreden per 28 juni 2024** (politiek mandaat)

* eerste mandaatsperiode 29 juni 2018 tot 29 juni 2020. Voorts opnieuw benoemd door de AvA op 28 juni 2024

** volgens afspraak tussen de Nederlandse aandeelhouders

Aanwezigheid 2024	TZO	AC	RemCom
Pieter van Geel	7/7	nvt	nvt
Liesbeth Sinke	7/7	4/4	5/5
Ann Vereecke	7/7	4/4	5/5
Stijn Ronsse	7/7	nvt	nvt
Sofie Bracke	5/7	nvt	nvt
Wilfried Nielen	6/7	nvt	nvt
Filip Watteeuw	6/7	nvt	nvt
Albert Vader	2/3	nvt	nvt
Kees Weststrate	2/4	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.

Bijna 106.000 jobs

Volgens de meest recente cijfers staat de haven voor 105.912 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 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 (2024)
Bron cijfers België, uit: Nationale Bank van België (2022)

1.2. Goederenoverslag in 2024 neemt licht toe

In 2024 boekten de bedrijven in North Sea Port een goederenoverslag via zeevaart van 66,3 miljoen ton, een stijging van 0,7% ten opzichte van 2023. De binnenvaart ging er met 4,4 % meer op vooruit. Deze stijgingen zijn alvast positief te noemen, zeker in het licht van de huidige economische en geopolitieke ontwikkelingen.

De overslag via zeevaart nam met 0,4 miljoen ton goederen toe ten opzichte van 2023. Deze lichte stijging is te danken aan de eigenheid van North Sea Port als bulkhaven: de overslag van droge bulkgoederen en breakbulk (stukgoed) nam beduidend toe. De diversificatie van de activiteiten in onze haven biedt in onzekere tijden vaak een tegengewicht. De overslag van vloeibare bulk nam af. De daling van specifieke producten gelinkt aan de (aarzelende) industrie speelt ons als haven hierbij parten.

De overslag via zeevaart met Groot-Brittannië nam met liefst ruim een kwart toe. De UK neemt de

eerste plaats in van de belangrijkste handelspartners. De gevolgen van de Brexit inzake een daling van tonnen goederenoverslag lijken hiermee van de baan. North Sea Port verstevigt hiermee zijn rol als Europees verankerde haven.

De overslag via de binnenvaart blijft het met 4,4 procent groei erg goed doen. De ideale locatie op het kruispunt van de West-Europese binnenwateren, onze goede haveninfrastructuur en de modal shiftprojecten om meer goederen via de binnenwateren te transporteren, bevorderen dit duurzame transport. En, niet te vergeten, de eigenheid van de soort producten - namelijk bulkgoederen - leent zich perfect voor de binnenvaart.

De uitdagingen voor de komende jaren blijven legio. Alleszins op geopolitiek vlak met de oorlog Rusland-Oekraïne, de brandhaard in het Midden-Oosten, en de ontwikkelingen in de Verenigde Staten (waaronder mogelijke handelsbelemmeringen). Daarnaast is de vraag hoe de energietransitie (met vaak aarzelende investeringsbeslissingen) zich verder blijft ontwikkelen en wat de impact van het Europees duurzaamheidsbeleid zal zijn.

Bulkhaven bij uitstek

North Sea Port is en blijft een bulkhaven. Maar liefst driekwart van de overslag wordt nog steeds ingenomen door droge en vloeibare bulkgoederen.

De **droge bulk** nam weer toe (+2,1%) en blijft meer dan de helft (54%) van de overslag vertegenwoordigen (35,9 miljoen ton). Meer aanvoer van ijzererts, houtpellets, chemische producten en sojabonen zorgen daarvoor. De overslag van bouwmaterialen blijft gelijke tred houden, die van koolzaad nam af.

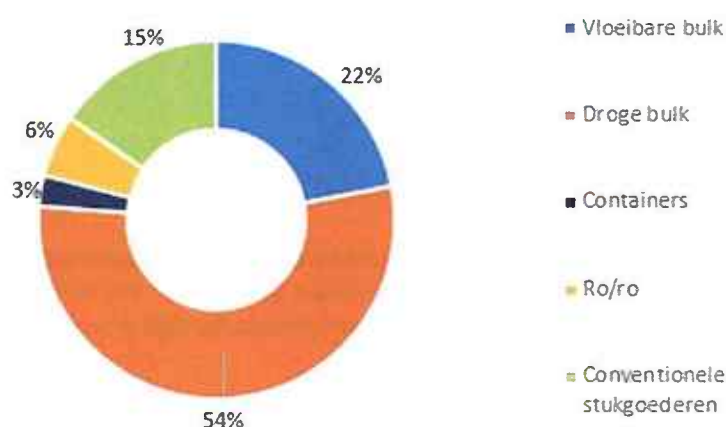
Breakbulk gaat er ook op vooruit (+7%) en blijft 15% van de overslag innemen (10,2 miljoen ton). Overslag van cellulose neemt hierbij toe, plaatstaal neemt af.

De overslag van rollend materieel, **ro/ro**, blijft met 3,7 miljoen ton op hetzelfde peil. Hiermee neemt dit segment hetzelfde aandeel binnen de totale overslag in (6%).

De overslag van **vloeibare bulk** daalde (-3,5%) en neemt ruim een vijfde van de totale maritieme overslag in (22%, 14,6 miljoen ton). De daling zit hem bij petroleumproducten, biodiesel en de chemische basisproducten; producten kenmerkend voor de industrie.

De overslag van **containers** kent een verlies in tonnen (-18%) en komt op een totaal van 1,8 miljoen ton oftewel 175.000 TEU (-50.000 TEU). Binnen de goederenoverslag via zeevaart blijft het aandeel van containers wel gelijk (3%).

Zeevaartoverslag 2024 naar cargotype



Uitgedrukt in goederensoorten zien we een stijging bij landbouwproducten (+4,9%, gedeeltelijk herstel na verlies in 2023), ertsen en metaalresiduen (+5,8, door meer ijzerertsen), meststoffen (+5,7%), chemische producten (+7%), voertuigen en machines, en andere fabricaten (+14,7%, waaronder

cellulose). Een status quo kan genoteerd worden voor vaste brandstoffen. Een daling stellen we vast bij de voedingsproducten (-13%, waaronder minder koolzaad), petroleumproducten (-4%), ruwe mineralen en bouwmaterialen (-3%) en producten van de metaalindustrie (-11%, minder staaloverslag).

De verhouding import/export bij de overslag via zeevaart is 70%-30%, waarbij het aandeel export over de jaren heen licht toeneemt.

Groot-Brittannië op de eerste plaats

Groot-Brittannië neemt met 6,0 miljoen ton goederenoverslag en een stevige groei (+26%, +1,2 miljoen ton) prominent de eerste plaats in van de belangrijkste handelspartners van North Sea Port – hiermee is eind 2024 de impact van de Brexit van de baan. De Verenigde Staten kennen voor het tweede jaar op rij een daling (-6% = -300.000 ton) en komen van de eerste op de tweede plaats terecht, met een totaal van 5,1 miljoen ton. De handel met Zweden neemt toe (+8%, +300.000 ton) waardoor het land naar de derde plaats stijgt met een overslag van 4,3 miljoen ton. Canada neemt opnieuw de vierde plaats in, gevolgd door Brazilië, Noorwegen, Spanje, Frankrijk, Rusland en Turkije op de tiende plaats.

Van de totale goederenoverslag via zeevaart neemt Europa 58% in (+2% aandeel), Noord-Amerika 14% (status quo), Zuid-Amerika 14% (-1%), Afrika 7% (status quo), Azië 3% (-1%). Oceanië, tenslotte, neemt daar 4% van in (status quo van dit aandeel).



Ook binnenvaart stijgt

De goederenoverslag via binnenvaart kwam in 2024 uit op 64,2 miljoen ton. Met deze stijging van 4,4% is het verlies van 2023 tegenover 2022 (wat een tweede recordjaar op rij was) haast weer goedge maakt.

De overslag van vloeibare bulk neemt toe met 7% tot 34,5 miljoen ton, onder meer bij vloeibare petroleumbrandstoffen en chemische basisproducten. Droge bulk groeit met 5% tot 23,3 miljoen ton door extra overslag van veevoeders, zand en grind, en ruwe mineralen.

Containers dalen met 15% tot 2,2 miljoen ton. In TEU zien we een daling van 17% tot 240.000 TEU. Ro/ro-binnenvaartschepen zijn goed voor 0,1 miljoen ton (status quo). Breakbulk neemt licht af met 3% tot 4,0 miljoen ton.

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

Ontvangen schepen

Het aantal schepen dat in North Sea Port in 2024 aanmeerde, kent een tweeledig beeld.

De zeevaart ging er met 0,7% groei in overslag licht op vooruit maar toch kwamen er minder schepen binnen. Bij de binnenvaart zien we met 4,4% meer overslag gelijktijdig ook een toename van het aantal schepen.

	Zeevaart	Binnenvaart
2024	8.625	38.255
2023	8.732	37.736
2022	9.276	40.628
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 2025

Voor het gebruik van de haveninfrastructuur zijn er bij North Sea Port algemene voorwaarden en tarieven van toepassing. Deze aanpassingen zijn gericht op kostenneutraliteit, verduidelijking en duurzaamheid. Voor het jaar 2025 indexeerde het havenbedrijf de tarieven voor zeevaart, binnenvaart en overige diensten met +3,5%. De toename is gekoppeld aan de inflatie in Nederland en België en stelt North Sea Port in staat haar meerwaarde voor de klanten te blijven leveren.

Verder springt een aantal aanpassingen in het oog. Op basis van een benchmarkonderzoek worden de zeevaartcontainertarieven aangepast. De afvalbijdrage voor zeevaart wordt herzien op basis van de monitoring van de afvalstromen. Voor riviercruiseschepen wordt een nieuwe tariefstructuur geïntroduceerd. Het tarief wordt voortaan berekend op basis van de lengte van het schip in plaats van het aantal passagiers. Al deze wijzigingen zijn inkomstenneutraal (voor indexering).

Naar aanleiding van permanente monitoring en gesprekken met klanten, is een aantal definities over tarieven of toepassingen toegevoegd en passages tekstueel verduidelijkt. Dit om de interpretatie en transparantie te verbeteren.

Voordeel voor schone schepen

De allerschoonste zeeschepen kunnen korting krijgen op het havengeld op basis van hun Environmental Ship Index (ESI) score. Zo kregen in 2024 1.004 zeeschepen, op een totaal van 8.625, hierdoor een korting op de havengelden. Oftewel 11,6% van de zeeschepen in North Sea Port, een stijging van 1,4% ten opzichte van 2023. ESI, opgericht in 2011 door de International Association of Ports and Harbors (IAPH), is een vrijwillige index die een score geeft voor bovenwettelijk presterende zeeschepen op milieugebied. Er worden scores gegeven gebaseerd op de uitstoot van stikstof, zwavel en CO₂, en het hebben van een walstroomconnectie.

Het vergroenen van de haventarieven past bij de inzet van North Sea Port als een duurzame haven.

Uitgifte gronden

North Sea Port gaf in 2024 79 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

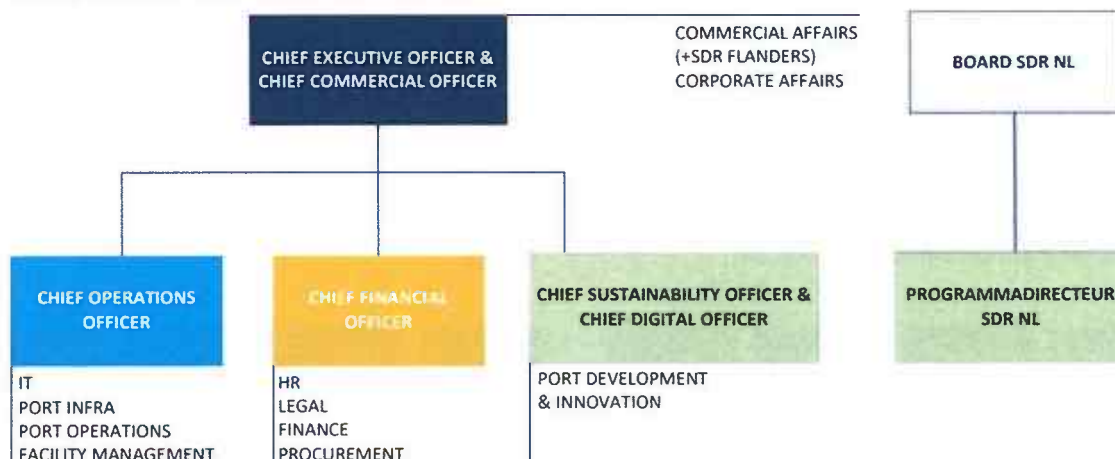
Organisatiemodel

Het bestuur van North Sea Port bestaat uit 4 personen:

- Chief Executive Officer (CEO): Daan Schalck tot 17 oktober 2024.
(Vanaf deze datum is Daan Schalck als CEO teruggetreden. Het wervingsproces van een nieuwe CEO is in het eerste kwartaal van 2025 afgerond: aanstelling nieuwe CEO is op 1 juni 2025).
- Chief Financial Officer (CFO): Sofie Monteyne
- Chief Operating Officer (COO): Peter Van Parys
- Chief Sustainability and Digital Officer (CSDO): Maarten den Dekker

Onder de 4 bestuurders vallen bepaalde clusters aangestuurd door 13 clustermanagers. De 13 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 uit:



*North Sea Port is penvoerder van SDR NL en SDR FL. SDR NL en FL rapporteren aan hun boards en zijn derhalve geen onderdeel van North Sea Port governance

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 opgesteld.

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 2024 uit 2 mannelijke bestuurders en 1 vrouwelijke bestuurder. (De positie van de CEO is op 31 december 2024 vacant). 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 grensoverschrijdend 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 grensoverschrijdend 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 2024 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 2024 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.

In de Algemene Vergadering van 28 juni 2024 is het Bezoldigingsbeleid voor het bestuur vastgesteld met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2022.

Langs Nederlandse kant zullen de voorwaarden van de WNT¹ als richtlijn gehanteerd worden voor de maximale bezoldiging (d.w.z. loon, eventuele vergoedingen aangevuld met de bestuursvergoeding) van toekomstige bestuurders.

Langs Vlaamse kant zal het maximumloon inclusief extralegale voordelen van de C-levels volgens het salarishuis van North Sea Port Flanders², aangevuld met de bestuursvergoeding, als richtlijn gehanteerd worden voor de maximale bezoldiging van toekomstige bestuurders.

Voor beide kanten is aanvulling mogelijk wanneer aantoonbaar blijkt dat er geen gekwalificeerde bestuurder gevonden kan worden binnen dit maximum; in dat geval wordt overleg gepleegd tussen het TZO en de aandeelhouders.

Voor het bestuur geldt een variabele bestuursvergoeding die afhankelijk is van de evaluatie van de prestaties van de bestuurders over het voorbije kalenderjaar. Deze variabele vergoeding bedraagt maximaal het bedrag van de individuele vergoeding die een lid van het TZO kan bekomen.

De prestatiedoelen worden bepaald door het TZO op voorstel van de remuneratiecommissie. Het TZO beslist over de toekenning en de hoogte van het variabel deel van de vergoeding aan de individuele bestuurders.

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 2024 kwam de aandeelhouderscommissie tweemaal bijeen (13 mei en 18 oktober 2024).

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

Verder overlegt het Bestuur met zijn stakeholders via de Business Advisory Board (BAB). Het doel van de BAB is de stakeholders van North Sea Port aan beide kanten van de grens een platform te bieden om door dialoog met het bestuur van North Sea Port invloed uit te oefenen op het beleid en de uitvoering van het beleid. De BAB kan advies geven aan het bestuur van North Sea Port en het bestuur zal op zijn beurt ook beleidsvoornemens afoetsen bij de BAB. In 2024 is de BAB driemaal samengekomen.

¹ Wet Normering Topinkomens

² Maximum loon (excl. extralegale voordelen) in dit level bij North Sea Port Flanders ligt momenteel lager dan de huidige (2024) Nederlandse WNT norm.

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 9.100 hectare groot. Binnen het beheersgebied van North Sea Port was tot eind 2024 in totaal 1.703 hectare uitgegeven (tegenover 1.677 in 2023) en is er nog 598 hectare aan uitgeefbare terreinen ter beschikking (tegenover 667 in 2023). Deze gronden zijn inclusief de (natuur) compensatiegronden (114 ha) en exclusief de uitgeefbare gronden in eigendom van het Vlaams Gewest (62 ha). 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 belangrijk 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 opgesteld 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.

Voor 2024 kunnen we de volgende acties noteren.

- North Sea Port zette medio september mee zijn handtekening onder een charter voor een duurzamer, klimaatvriendelijk en efficiënt vervoer over het water in het hele **Rijnbekken**. Het zet meteen ook de rol van North Sea Port als Rijnhaven in de kijker. North Sea Port is immers gelegen op de Europese transportcorridor Noordzee-Rijn-Middellandse Zee.

- North Sea Port sloot eind juni met Vlissingen en Terneuzen aan bij **Portbase**. Voortaan kunnen data uit de logistieke keten in Vlissingen en Terneuzen door alle Nederlandse zeehavens worden geconsulteerd en hergebruikt. Zo maken we deel uit van de Nederlandse digitale havengemeenschap, wat eenvoudiger is voor onze klanten.
- Op de kop van het Grootdok in Gent zal in het voorjaar van 2025 een nieuwe **steiger voor riviercruises** verschijnen. Deze schepen worden vanaf dan verplicht om hier aan te meren én bovendien aan te sluiten op walstroom. De werkzaamheden startten in mei 2024. Eerst werden drie van de vier bestaande steigers op de kop van het dok afgebroken om plaats te maken voor de nieuwe steiger. Daarna volgde de betonbouw van de 85 meter lange en 6 meter brede steiger. Er worden ook vier meerpalen voorzien waaraan de schepen kunnen worden vastgelegd.
- Sedert 1 mei 2024 dient de **binnenvaart** in het hele havengebied van North Sea Port op een uniforme wijze **huisvuil** gescheiden aan te bieden. Papier, glas en PMD zijn gratis. Voor restafval dient, na een proefperiode, betaald te worden. Hiervoor werden nieuwe geautomatiseerde containers geplaatst.

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.

Clusterruimte en circulaire projecten

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 2024 werden de volgende **circulaire projecten** gerealiseerd:

- **Yara** zal samen met waterbedrijf **Evides** kunstmest maken uit afvalwater. Daartoe is een nieuwe fabriek geopend die enerzijds het afvalwater nog meer zuivert en die anderzijds ook toelaat dat stikstofstromen uit het water opnieuw hergebruikt kunnen worden als grondstof voor kunstmestproductie.
- **Terra Mater** zal samenwerken met de Braziliaanse groep Petrom voor de productie van duurzame vliegtuigbrandstof (biobrandstof). Met de technologie, die is ontwikkeld in een pilootinstallatie aan het Kluizendok, wil dit bedrijf een bijdrage leveren aan het klimaatneutraal maken van de luchtvaart.
- **Freepoint Eco-Systems** heeft een overeenkomst ondertekend voor de ontwikkeling van een recyclagefaciliteit voor 80.000 tot 160.000 ton plastics aan het Kluizendok. Deze faciliteit zal end-of-life plastics via chemische recycling omzetten in pyrolyse-olie, een product dat een alternatieve grondstof is voor de chemische industrie waardoor de CO₂-uitstoot vermindert en de afhankelijkheid van fossiele grondstoffen verkleint. De bouw zal naar verwachting starten in 2025. Renewi en Freepoint Eco-Systems hebben tevens een intentieverklaring getekend voor een strategische samenwerking om plastic afval te sorteren en te verwerken.
- Op de site van **ArcelorMittal Belgium** zijn Besix en Indaver, in opdracht van Aquafin, gestart met de bouw van een grootschalige slibverwerker. Hierbij zal energie (stoom) worden gerecupereerd uit waterzuiveringsslib dat afkomstig is van de verwerking van het afvalwater van 4 miljoen inwoners. Op termijn zal ook de recuperatie van waardevolle grondstoffen zoals fosfor mogelijk zijn.
- In september werd de circulaire steiger van **Ghent Transport and Storage (GTS)** aan het Kluizendok operationeel. Deze steiger is gebouwd uit gerecupereerde bruggdelen van de oude Verbindingsbrug in de haven van Zeebrugge.
- Er werd een stoomleiding gerealiseerd tussen de **Gentse Warmte Centrale (BEE)** en **Alco Bio Fuel**, waardoor deze laatste nu groene stoom kan inzetten in de productieprocessen.

North Sea Port heeft in bovenstaande projecten vaak een faciliterende rol.

Onderzoek essentiële waardeketens

De circulaire economie vereist een grondstoffentransitie waarbij primaire materialen vervangen worden door secundaire of bio-based materialen. Dit start met inzicht te krijgen in de materiaalstromen en de activiteiten in de waardeketens van de belangrijkste industrieclusters in het

havengebied. Om dit te doen werd een onderzoek gestart om de meest essentiële waardeketens in kaart te brengen.

Waardeketen	Status
Kunststoffen	Afgewerkt
Schroot	Gestart
Bouwmaterialen	Gestart
Biobased	Gestart
Water	Te starten

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 recycleren van goederen (zoals warm water, stoom, warmte, schroot, bio gebaseerde chemische producten, afvang en gebruik van CO₂ (CCU, Carbon Capture and Utilisation)).

In 2024 werd onderstaande gerealiseerd.

De uitkomst van het onderzoek naar de meest essentiële waardeketens zal gebruikt worden om de stappen na te gaan die nodig zijn om tegen 2030 – 2050 de primaire materialen te vervangen door secundaire materialen. Een dergelijke transitie vereist bijvoorbeeld nieuwe productieprocessen, alsook de aan- en afvoer van nieuwe secundaire grondstoffen en eindproducten (logistieke afwikkeling).

Hiernaast werd in kaart gebracht hoe North Sea Port de essentiële waardeketens van de industrieclusters kan ondersteunen in hun groeipad naar circulariteit. Bijvoorbeeld, wat zijn hun noden voor beschikbaarheid van ruimte, toegang tot grondstoffen en logistiek, en vergunningen. In een volgende stap zal North Sea Port deze groeipaden gebruiken om gericht nieuwe schakels, activiteiten en projecten in de waardeketens aan te trekken. Voor kunststoffen en voor schroot is er een visie opgesteld.

Leerstoel circulaire economie

North Sea Port werkt mee aan een nieuwe leerstoel 'Chair Circular Port Monitoring in Flanders' voor monitoring van de socio-economische impact van de circulaire economie transitie in de Vlaamse Zeehavens. De Vrije Universiteit Brussel (VUB) lanceerde deze leerstoel in mei in samenwerking met Vlaanderen Circulair en de Vlaamse zeehavens North Sea Port, Port of Antwerp-Bruges en Haven Oostende. Deze onderzoeksleerstoel zal de komende twee jaar inzetten op de verdere ontwikkeling van een monitoringsysteem. Deze samenwerking zorgt voor een belangrijke kruisbestuiving tussen praktijk, beleid, wetenschappelijk inzicht en onderzoek.

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 beschikt 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.

Hieronder een opvallende activiteit van 2024:

- **Volth2** plant twee waterstoffabrieken in North Sea Port gebied, één in Vlissingen en één in Terneuzen. Eind januari werd bekend dat het bedrijf daarvoor een Europese subsidie van 20 miljoen euro ontvangt - uit het 'Just Transition Fund' (JTF). De fabrieken worden gebouwd in het Zeeuwse deel van het havengebied North Sea Port. Dat is één van de regio's in Nederland die Europese steun ontvangt om de gevolgen op te vangen van de overgang van fossiele naar groene energie.

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 zelf 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.

Enkele opvallende activiteiten voor 2024:

- De **Green Corridor** bestaat al enkele jaren binnen North Sea Port en werd in 2024 vernieuwd en uitgebreid. De Green Corridor streeft ernaar om zowel in de havens als op de routes tussen de deelnemende havens vergroening te stimuleren. De Haven van Göteborg, North Sea Port en DFDS verwelkomen de Haven van Antwerpen-Brugge om deel te nemen aan de Green Shipping Corridor. Samen versterken de havens hun groene ambities door hun inspanningen op het gebied van elektrificatie en ammoniakbunkering op te voeren. Tegen 2030 worden twee op ammoniak aangedreven RO-RO-schepen van DFDS verwacht actief te zijn op de routes tussen Zweden en België. Mogelijk wordt dit de eerste groene ammoniak-shipping corridor ter wereld voor vrachtschepen. North Sea Port maakt deel uit van deze scheepvaartroute.

- North Sea Port zet actief in op **elektrificatie** door een sleutelrol te spelen in het verzwaren van elektriciteitsnetten en de ontwikkeling van 380kV infrastructuur, evenals de aanlanding van windenergie vanaf zee. Echter, in het Zeeuwse deel is het voor bedrijven met een groot verbruik (groter dan 3 x 80 ampère) momenteel niet mogelijk om een elektriciteitsaansluiting aan te vragen of uit te breiden. Om dit aan te pakken neemt North Sea Port deel aan het samenwerkingsverband **Zeeuwse Netoplossingen Taskforce**, een samenwerking van Provincie Zeeland, Impuls Zeeland, Stedin, Tennet, VNO-NCW Zeeland, Smart Delta Resources en North Sea Port. De complexiteit van dit probleem vereist immers een collectieve aanpak. Naast een technisch aspect komt er ook een organisatorische kant bij kijken.
- Samenwerkingen zijn onderdeel van een doorlopend proces om de energie-infrastructureur in de haven te verduurzamen. Dit omvat onder meer de ontwikkeling van een **batterijrichtlijn** en regelmatige overleggen met netbeheerders die bijdragen aan regionale samenwerking en kennisdeling op het gebied van duurzaamheid.
- North Sea Port stuurt duurzame windenergie naar het elektriciteitsnet door het faciliteren van de bouw van windmolens en windparken. Eind 2024 staan er in het havengebied een 100-tal **windmolens**, die allemaal samen jaarlijks 280 megawatt genereren. Daarmee kunnen we maar liefst 180.000 huishoudens een jaar van stroom voorzien. Het beleid rond deze windmolens richt zich op het stimuleren van de bouw van windmolens door het scheppen van een duidelijk kader en het faciliteren bij de inplanting van windmolens en bij vergunningstrajecten. De **offshore-industrie** in Vlissingen ontwikkelt zich snel: op de Noordzee staan nu al 50 windparken die mede door bedrijven in North Sea Port gebouwd en onderhouden worden.
- In Vlissingen worden de betonnen bouwstenen voor het Belgische **Prinses Elisabeth Energie Eiland** gebouwd. De eerste van de 23 zogenaamde caissons was in april zo goed als klaar. Een mooie reden voor hoog, Belgisch, bezoek aan deze wereldprimeur van de toenmalige Belgische premier, minister van Energie en staatssecretaris voor Relance en Strategische Investerings Thomas Dermine. Het Belgische consortium van DEMA en Jan De Nul (TM EDISON) ontving de hoge gasten.

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.

Voor acties in 2024 zie 'Investeren in circulaire economie'.

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 de evolutie naar een CO2-neutrale economie. Ook het havenbedrijf gaat samen met de bedrijven voor een vermindering van CO2-uitstoot in het havengebied.

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.

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

Het interne streefdoel van North Sea Port is om in 2025:

- CCS: minstens 3 miljoen ton CO₂ af te vangen voor opslag en hergebruik (Carbon Capture and storage - CCS). Daarvoor wordt er 50 miljoen euro in infrastructuur geïnvesteerd.
- Modal split: wegtransport reduceren van 30% naar 25%.
- Energie: 500MW Groene stroom

Enkele in het oog springende activiteiten in 2024:

- North Sea Port is minderheidsaandeelhouder van **Pipelink** geworden, een volle dochteronderneming van Port of Antwerp-Bruges. Dit partnerschap zal lokale, nationale en internationale pijpleidingprojecten ontwikkelen en aanleggen om essentiële stappen te zetten in de modal shift en energietransitie. Pipelink bezit en beheert een asset base van 750 kilometer pijpleidingen in België. Nu North Sea Port via een kapitaalverhoging een minderheidsaandeelhouder wordt van Pipelink, zijn de drie grootste Belgische havenplatformen Antwerpen, Gent en Zeebrugge in Pipelink vertegenwoordigd.
- North Sea Port, Smart Delta Resources en Provincie Zeeland lieten een haalbaarheidsonderzoek uitvoeren naar een **ammoniaknetwerk vanuit Vlissingen** naar Duitsland, Nederland en België. Het transport ervan via pijpleiding is technisch uitvoerbaar, kan veilig en is economisch haalbaar, mits aan enkele voorwaarden wordt voldaan. Dat werd medio november bekendgemaakt. De onderzochte pijpleiding voldoet daarbij aan de huidige veiligheidsstandaarden. Dit hangt echter sterk af van de hoge standaard van veiligheid waaraan voldaan moet worden. Daarnaast zal er voldoende ammoniak door de leiding getransporteerd moeten worden om economisch rendabel te zijn en om een investering in een speciale ammoniakpijpleiding te rechtvaardigen. Op lange termijn is een ammoniakpijpleiding de meest kosteneffectieve manier van transport. De vraag naar ammoniak en het gebruik van ammoniak en waterstof als alternatieve industriële energiebronnen blijft de komende jaren echter onzeker. De verwachting is dat een dergelijk project een lange doorlooptijd zal kennen. Zeker in de beginfase zal het vervoer van ammoniak per spoor en via binnenvaart daarom zeker nodig zijn om de bevoorradingsketens en een markt met eindgebruikers tot stand te brengen.
- Jaren werd het gesprek tussen havens gedomineerd door 'wie is de grootste'. De CEO's van de havenbedrijven Antwerpen-Brugge, North Sea Port, Duisburg en Rotterdam, riepen met een **opiniestuk**, aan de vooravond van de Europese industrietop op 17 en 18 april, de Europese regeringsleiders op een oplossing te vinden voor de verslechterende **positie van onze industrie**. Omdat, als havens tegenwoordig om de tafel zitten, we niet meer praten over tonnen overslag maar over de vraag hoe we samen een duurzame toekomst voor de industrie in Europa kunnen veiligstellen. Als havens willen we daarom het voortouw nemen om het investeringsklimaat voor de industrie in Europa te verbeteren, zodat bedrijven hier willen investeren in verduurzaming. Het opiniestuk verscheen in het Financieel Dagblad (Nederland) en De Tijd (Vlaanderen).
- In 2023 werd een Water -en zoutbalansstudie (i.s.m. VNSC en KU Leuven) uitgevoerd. In samenwerking met de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie heeft North Sea Port de KU Leuven opgedragen een **waterbalans- en zoutmodel voor het kanaal Gent-Terneuzen** te ontwikkelen. Dit model werd in 2024 gebruikt om verschillende scenario's te analyseren die de water- en zoutbalans beïnvloeden, variërend van de huidige situatie tot toekomstige configuraties met de Nieuwe Sluis en verschillende scenario's inzake klimaatimpact.

- Klimaatverandering heeft ook gevolgen voor haveninfrastructuur. North Sea Port, Port of Antwerp-Bruges, Departement Mobiliteit en Openbare Werken en ingenieursbureau Sweco ontwikkelden een praktische methode om de gevolgen hiervan in beeld te brengen: de **klimaatstresstest**, aangekondigd in september. Die onderzoekt hoe kwetsbaar havengebieden en de haveninfrastructuur zijn voor de effecten van klimaatverandering, zoals de stijging van de zeespiegel, hevige regenval, hittegolven of droogte. Met de klimaatstresstest kunnen bedrijven en overheden in vijf stappen een helder inzicht verwerven in de risico's van klimaatverandering voor hun infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling. Denk aan terreinen die onderwater staan, het ontoegankelijk worden van wegen en spoorwegen tijdens extreem weer of het verstoord geraken van data- en telecommunicatie. Of het uitvallen van koelinstallaties door extreme hitte en het onderlopen van gevaarlijke opslagplaatsen. Door mogelijke klimaatgevolgen te identificeren, kunnen gerichte maatregelen worden genomen bij nieuwbouw- en renovatieprojecten, zowel op gebiedsniveau als op perceelniveau. Deze methode is toepasbaar in zowel Nederlandse als Belgische havengebieden. Ze werd vooraf in drie gebieden uitgetest: het Sloegebied-Noord in Vlissingen in het Zeeuwse deel van North Sea Port, bij ArcelorMittal in het Gentse deel, en op het Oosterweeleiland in Antwerpen.
- North Sea Port heeft een beleid ontwikkeld rond waterbeheer en werkt aan een Havennatuurplan met blauwgroene koppeling, waar meerwaarde voor biodiversiteit en klimaatadaptatie worden gekoppeld. In 2025 volgt er een beleidsplan met concrete doelstellingen en acties om deze ambities te kunnen realiseren.
- Het hemelwater en droogteplan (HWDP) bij North Sea Port is strategisch ontwikkeld om de haven en de omliggende infrastructuur te beschermen tegen de gevolgen van extreme weersomstandigheden, zoals hevige regenval en langdurige droogteperiodes. Dit plan streeft naar een optimale waterhuishouding en het minimaliseren van water gerelateerde risico's.

Voor activiteiten in 2024: zie ook bij de programma's '*Investeren in circulaire economie*', '*Investeren in energieprojecten*' en '*Sterke logistieke ketens*'.

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 stevast 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 2024 tekenen we de volgende mijlpalen op:

- 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 2024 werden de resultaten over het jaar 2023 bekend. In het vervoer tussen haven en achterland – de maritieme modal split – speelt de binnenvaart nog meer de eerste viool. Meer dan de helft (58%) gaat per binnenschip. Het spoor tekent voor 9%, het wegtransport neemt 31% 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 2024 kunnen we de volgende activiteiten noteren:

Nieuwe Sluis Terneuzen

Op vrijdag 11 oktober 2024 hebben Zijne Majesteit de Koning Willem-Alexander en Zijne Majesteit de Koning der Belgen Filip gezamenlijk de Nieuwe Sluis in Terneuzen geopend. Deze officiële plechtigheid onderstreept de belangrijke mijlpaal voor Nederland, België, Vlaanderen en ons havengebied. Met de Nieuwe Sluis in Terneuzen komt er een tweede, grotere zeesluis in ons havengebied North Sea Port bij. Die zorgt voor een betere toegang en een snellere doorstroming voor scheepvaart van de Noordzee naar de Westerschelde en het Kanaal van Gent naar Terneuzen. De komst van de Nieuwe Sluis zorgt voor nieuwe economische activiteiten en werkgelegenheid in zowel de Zeeuws-Vlaamse als de Vlaamse regio, en in en rond de Kanaalzone. De capaciteit van de Noordzeesluizen neemt hiermee toe: er kunnen meer schepen tegelijk door de drie sluizen, waardoor de wachttijd voor zeevaart en binnenvaartschepen afneemt. De Nieuwe Sluis is gebouwd in opdracht van de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie (VNSC), het samenwerkingsverband van het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Vlaamse Departement Mobiliteit en Openbare Werken. De bouw van de Nieuwe Sluis ging van start in 2017 binnen het bestaande sluizencomplex in Terneuzen, in het havengebied van North Sea Port.

Seine-Schelde

De Noordzeesluizen, waaronder de Nieuwe Sluis, zijn als toegangspoort naar Terneuzen en Gent een cruciale schakel in de toekomstige Seine-Schelde-verbinding. Door de uitbouw van deze Europese binnenvaartverbinding tussen het Seine- en het Scheldebekken zullen in de toekomst grotere binnenvaartschepen vanuit North Sea Port nog verder in Frankrijk kunnen varen. Tot zelfs in Parijs, dat als agglomeratie al snel 10 miljoen inwoners telt.

Ringspoor aan Kluizendok

Aan de kop van het Kluizendok ligt de veelgebruikte vertrek- en aankomstbundel voor goederentreinen; uiterst belangrijk voor bedrijven rond het dok die logistiek rekenen op het spoor. Het gemeenschappelijk 'Ringspoor-project' van Infrabel en North Sea Port verbindt de noordelijke en zuidelijke kaaisporen van het dok. De investering in het ringspoor zorgt voor een betere toegang tot het spoor voor de aanwezige bedrijven: goederentreinen die van het vormingsstation Gent-Zeehaven komen kunnen rechtstreeks en getrokken (met een locomotief vooraan) doorrijden naar de terminals aan het Kluizendok. Dat is veiliger, sneller en bespaart kosten.

In samenwerking met de Provincie Oost-Vlaanderen heeft North Sea Port een gedeelte van het lokale fietsnetwerk in het Kluizendok verder aangelegd. Om zachte weggebruikers de mogelijkheid te bieden veilig de sporen te kruisen, bouwt het havenbedrijf een **fietstunnel** onder de spoorlijn. Hierdoor is het Kluizendok vanuit alle richtingen bereikbaar voor fietsers.

Spoor bij Verbrugge Zeeland Terminal

Op de Verbrugge Zeeland Terminal in Vlissingen zijn in september twee verlengde **spoorlijnen** officieel in gebruik gesteld. Daarmee kan de goederenbehandelaar nog meer de kaart van het spoor trekken in zijn verkeer met het hinterland. En North Sea Port staat hiermee nog wat sterker als spoorhaven. De sporen bieden voortaan plaats voor meer en langere treinen, tot 740 meter. Zo kan lading nog sneller en makkelijker van de ene transportmodus naar de andere schuiven voor verder vervoer. De investering in extra spoor kon rekenen op Europese steun. De European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA) en de Connecting Europe Facility (CEF) namen een deel van de financiering op zich.

Samenwerking met ProRail – Rail Ghent Terneuzen

North Sea Port en ProRail gaan, binnen het project Rail Ghent Terneuzen, nog nauwer samenwerken om het aandeel van de trein in de haven tegen 2030 met de helft te verhogen. In een intentieverklaring, gelanceerd in oktober, zijn afspraken gemaakt om dat doel te bereiken. Eerder al tekenden North Sea Port en Infrabel een gelijkaardige intentieverklaring met ProRail. North Sea Port wil meer goederen van de vrachtwagen op de trein krijgen. Doel is het aandeel van het spoorvervoer in North Sea Port tegen 2030 van 10% naar 15% op te krikken.

Eerste spadesteek R4 West en Oost

Eind mei werd in Gent de eerste spadesteek gegeven voor de grote werkzaamheden aan de ringweg R4 West Oost rond het Gentse deel van het havengebied, gelegen op beide oevers van het Kanaal Gent-Terneuzen. Tegen 2031 worden maar liefst 22 (kruis)punten heringericht voor een veiliger verkeer, fietsen en integratie met de havenomgeving. Hiermee is het officiële en feestelijke startschot van de tweede grootste werf van Vlaanderen gegeven. Tot medio 2025 wordt er her en der aan de nutsvoorzieningen gewerkt en wordt de nodige ruimte vrijgemaakt. Aansluitend starten in augustus 2025 de effectieve werkzaamheden aan de ombouw. Volgens de planning zijn de werkzaamheden in 2031 afgerond. De nieuwe R4 focust niet enkel op fiets- en wegverkeer, maar ook op natuur en landschap.

30 km nieuwe fietspaden

De komende vijf jaar leggen we 30 kilometer veilige fietsverbindingen aan in het havengebied en richting bedrijvencenters. Met een totale investering van 7 miljoen euro wordt een aanzienlijke verbetering van de fietsinfrastructuur gerealiseerd. Deze ambitie maakt North Sea Port niet alleen veiliger voor fietsers, maar stimuleert ook duurzaam woon-werkverkeer in de havenregio. Van de 30 kilometer wordt er in het Zeeuwse deel 17 kilometer gerealiseerd, in het Gentse deel 13 kilometer. Het gaat hem om nieuwe fietspaden en het dichtten van ontbrekende routes. Bij het plannen van de fietsinfrastructuur werd gekeken naar netwerkwaarde, gebruikspotentieel, comfort en verkeersveiligheid.

Met deze 30 kilometer erbij zal het havengebied tegen 2029 over 184 kilometer fietspaden beschikken, 77 kilometer in het Zeeuwse deel en 107 km in het Gentse deel van de haven. Die sluiten aan op lokale en bovenlokale fietssnelwegen en fietsinfrastructuur rondom het havengebied, zoals voorzien in het 'Zeeuws Toekomstbeeld Fiets' en het 'Raamplan Fiets' van het Projectbureau Gentse Kanaalzone.

De realisatie van kwalitatieve fietsverbindingen maakt het havengebied aantrekkelijker voor bedrijven en hun medewerkers.

Slimme en innovatieve fietsinfrastructuur

North Sea Port rolt op 20 locaties een netwerk van fietstelsystemen uit. Zo krijgen we een beter inzicht in het fietsverkeer in ons havengebied. Hiermee kunnen we fietsstromen analyseren en het gebruik van de infrastructuur monitoren. Dit stelt ons in staat om het effect van nieuwe fietspaden te meten, waar nodig bij te sturen en bestaande voorzieningen te optimaliseren. Daarnaast ondersteunen de systemen verkeersstudies door knelpunten voor fietsers te identificeren, zodat we gerichte verbeteringen kunnen doorvoeren en prioriteiten kunnen stellen.

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 in 2024.

Digital roadmap

Met het project Digital Roadmap willen we de organisatie klaar stomen voor de toekomst op vlak van digital. De roadmap is dan ook een actieplan voor de hele organisatie. De doelstellingen hiervan zijn:

- Afdelingen in staat stellen ownership te nemen over digitale initiatieven.
- Het aantal manuele processen verminderen.
- Data inzetten om strategische doelstellingen te halen en de doorstroming van informatie doorheen de organisatie te verbeteren.
- De gekozen strategische richting van Customer Intimacy inbedden in de kerntaken van de organisatie.
- En de juiste investeringsbeslissingen m.b.t (digitale) kanalen en platformen te nemen.

In 2024 werd er, in fase 1, gewerkt aan de volgende doelstellingen en resultaten

- Kick-off nieuw business design
De rol van Chief Digital Officer (CDO) werd aan het bestuur toegevoegd. Er werd werk gemaakt van het mandaat van de capability owners en de governance structuur. Een eerste versie van de klantreis werd uitgetekend: het geheel aan activiteiten die North Sea Port idealiter samen met de klant doorloopt, waarbij voor beide partijen waarde wordt gecreëerd.
- Toepassen Customer Intimacy op Klanten Ervaring
De te behalen resultaten zijn gevalideerd. En de klantreis inzake infrastructuur en het nautische is uitgetekend.
- Bouw IT fundamenten
De te behalen resultaten zijn gevalideerd. De rol van Enterprise Architect werd intern toegewezen. Er is duidelijk gemaakt wat het proces is voor elke nieuwe digitale toepassing en EA-adviesaanvraag. De lijst met technische eisen voor elke applicatie is uitgewerkt (IT blueprint).
- Gebiedsregie & havenontplooiing uitwerken
De te behalen resultaten zijn gevalideerd. De wardestroom Ruimte & Ontwikkeling werd uitgetekend.
- Kick-off Connector capability
De te behalen resultaten zijn gevalideerd.
- Master data definiëren en beschikbaar stellen
Er werd gekozen om de klantdata prioriteit te geven (definiëren, governance, ontsluiten).
- Procesoptimalisatie
In eerste instantie zal dit geen onderdeel uitmaken van Organisatie Ontwikkeling.

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 in 2024:

- Governance structuur uitgewerkt.
- Betrokkenheid en draagvlak uitgebouwd bij diverse belangenorganisaties (waaronder Voka-VeGHO, VNO/NCW, BSV (Belgische Scheepvaartvereniging), VZC (Vereniging Zeeuws Cargodoors).
- Inhoudelijke vormgeving van het aanbestedingsdossier voor de analyse en ontwerp van het portaal.

- Gezamenlijke roadmap uitgewerkt met Portbase voor opschaling van de digitale dienstverlening richting het Nederlands deel van de Port Community.

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. Reeds in 2023 zijn zowel klanten, stakeholders als dienstverleners samengebracht om de krachten te bundelen rond diverse digitale opportuniteiten. Begin januari 2024 werd vervolgens 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 stappen die in 2024 werden genomen:

- Werkgroepen opgestart met vertegenwoordiging van klanten, dienstverleners en stakeholders. Twee domeinen: 'nautische ketenwerking' en 'veiligheid en beveiliging'.
- Binnen de werkgroepen zijn voor de respectievelijke domeinen uitdagingen geïdentificeerd en eerste oplossingsrichtingen bepaald.
- Zes inspiratie- en co-creatiesessies met de leden van de Data Community.

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. In 2024 is gestart met de inrichting daarvan:

- Chief Digital Officer rol is ingevuld binnen het bestuur (roadmap).
- Enterprise Architect functie is ingevuld (roadmap).
- Procedure Advies Enterprise Architecture is ingericht.
- Aansluitend op de Guiding Principles is de IT blueprint ontwikkeld (roadmap).
- Aanschaf Enterprise Architecture Tooling.
- Gestart met inrichting van de verschillende EA domeinen binnen de EA tooling.

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.

Voor 2024 kunnen we onderstaande activiteiten optekenen.

Nieuwe Sluis: VIP's en North Sea Port Conference

Op 11 oktober werd de Nieuwe Sluis ingehuldigd door de koningen van Nederland en België. Het kruim van het betrokken bedrijfsleven en politieke wereld was uitgenodigd om dit van nabij op het elektrisch aangedreven schip Z9 te aanschouwen. Deze 'Vip's' werden aansluitend uitgenodigd voor een netwerklunch én de North Sea Port Conference. Die laatste stond – hoe kan het ook anders – volledig in het teken van de opening. Maar liefst 600 deelnemers tekenden present.

North Sea Port Talent

Maar liefst 1.600 bezoekers kwamen in november samen in het Gentse ICC voor de eerste editie van de grensoverschrijdende North Sea Port Talent Experience Day. Dit evenement bood een unieke kans om de professionele mogelijkheden bij 60 bedrijven in het havengebied in Zeeland en Gent te ontdekken. Dit was een initiatief van het Interreg Vlaanderen-Nederland project "North Sea Port Talent 2.0". Dit is gericht op het versterken van de arbeidsmarkt in de North Sea Port-regio door een nauwere samenwerking tussen werkgevers en andere belanghebbenden. Dit initiatief richt zich op het ondersteunen van werkgevers bij het vinden van gekwalificeerd personeel door middel van verbeterde samenwerking tussen Stad Gent, Voka Oost-Vlaanderen, VDAB, North Sea Port, North Sea Port Talent en UWV.

Rondvaarten publiek

Ook in 2024 vonden er op zaterdag gratis rondvaarten plaats: van Gent naar Terneuzen, van Terneuzen naar Gent, en in Vlissingen. Aanvullend werden er in Gent tijdens de Gentse Feesten ook rondvaarten aangeboden. Die zitten allemaal traditiegetrouw vol. Maar liefst 7.000 bezoekers ontdekten vanop het water de haven van binnenuit.

Rondvaarten en onderwijs

In 2024 heeft North Sea Port zeven educatieve rondvaarten georganiseerd voor studenten uit het hoger en beroepsonderwijs. Onder begeleiding van een havengids maakten in totaal ongeveer 800 studenten kennis met het havengebied. Daarnaast is een rondvaartervaring aangeboden voor scholieren uit het secundair en basisonderwijs, gecombineerd met studiekeuzeadvies door opleidingsverstrekkers van veel gewenste profielen in de haven. Het studie-advies werd gegeven in samenwerking met Hogeschool Zeeland, Arteveldehogeschool, HOGent en UGent.

Sponsoring

North Sea Port heeft zich reeds 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 die ook in 2024 is verdergezet. De festivals hebben een gezamenlijke uitstraling tot ver buiten de regio en dragen zo bij aan een aantrekkelijke en vernieuwende havenregio. In 2024 heeft North Sea Port samen met de festivals een campagne 'Port Poëtica' ontwikkeld om middels gedichten de cultuur en de haven gezamenlijk te presenteren bij bezoekers en het brede publiek.

Zeemanshuizen

North Sea Port levert een jaarlijkse financiële bijdrage aan de werking van de drie zeemanshuizen; langs Nederlandse kant betreft dit een geldelijke bijdrage via sponsoring, langs Vlaamse kant ondersteunt North Sea Port zeelieden door het transport van zeevarenden naar en van het zeemanshuis Stella Maris richting het centrum van Gent. Met deze ondersteuning draagt North Sea Port bij aan het welzijn van zeevarenden en benadrukt het zijn sociale verantwoordelijkheid in de maritieme sector.

Veiligheid: ondermijning

- **Mainportprogramma Zeehavens Zeeland – West-Brabant**

In de strijd tegen ondermijnende criminaliteit bundelen we verder onze krachten met gemeenten en veiligheidsdiensten in het Mainportprogramma Zeehavens Zeeland – West-Brabant. Dit maakt onze haven weerbaar tegen ondermijnende criminaliteit én pakt criminelen aan, zodat het veilig werken en goed ondernemen is. Er waren vanuit het mainportprogramma diverse initiatieven om ondermijning terug te dringen.

Wij participeren onder meer in **de Stichting Veilige Zeehavens Zeeland** die tot doel heeft om samen met bedrijven de fysieke beveiliging van de havens te versterken. Drie kilometer 'slim' hekwerk is het eerste resultaat van een reeks fysieke beveiligingsmaatregelen. Onze bijdrage van ruim 1,4 miljoen euro toont aan dat we dit zeer serieus nemen. De komst van het hekwerk was reeds in maart vooraf gegaan door een informatiebijeenkomst voor ondernemers. Het informatiebord en het hek maken duidelijk waar openbaar gebied eindigt en waar het havengebied begint. Dit maakt het mogelijk om personen die zich zonder goede reden in het havengebied bevinden, te weren en criminele activiteiten aan te pakken. Handhavers, zoals de politie en douane, kunnen hierdoor strenger optreden tegen personen met kwade bedoelingen. Zo wordt het makkelijker om bijvoorbeeld gebiedsverboden te handhaven. Dit maakt het havengebied veiliger zonder legale bedrijvigheid en logistieke processen te verstoren.

De samenwerking leidt daarnaast tot meer **bewustzijn** rond het thema ondermijning bij bedrijven en medewerkers. Onder meer door het aanbod van trainingen op het gebied van weerbaarheid. Ook bij North Sea Port heeft het voltallige personeel in 2024 de weerbaarheidstraining gevolgd, en nog eens een aanzienlijk aantal medewerkers de "Ronselproof" training.

Daarnaast werken we aan harmonisatie van **wet- en regelgeving en bevoegdheden** in beide landen, en zetten we in op **grensoverstijgende samenwerking** met diensten in buurlanden. We willen publieke en private partijen beter met elkaar verbinden en intensief samenwerken met andere havens om het waterbedeffect te beperken. Tot slot richten we ons op het signaleren en verkleinen van verschillen in landelijke aanpak en beschikbare middelen,

hebben we nauwe betrokkenheid bij de totstandkoming van wetgeving, én voeren we een actieve lobby op nationaal en Europees niveau.

- **BTZ gesloten**

Medio 2024 was de nieuwe Quarleskade in Vlissingen klaar, om in gebruik genomen te worden door het door gevestigde bedrijf Bulk Terminal Zeeland. In deze periode werd het bedrijf echter op burgemeesterbevel gesloten wegens vermeende betrokkenheid bij drugshandel. Dat was het gevolg van onderzoek en een inval bij het bedrijf door de veiligheidsdiensten. Kort erna werden curatoren aangeduid. Samen met hen zet North Sea Port dit terrein opnieuw in de markt.

- **Nieuw meldpunt Portwatch voor Belgische havens**

Verdachte situaties in Belgische zeehavens kunnen sinds maart gemeld worden op het nieuwe meldpunt PortWatch. Meer ogen en oren op het terrein dienen om de georganiseerde misdaad terug te dringen. Dit nieuwste platform in de strijd tegen georganiseerde misdaad komt er op initiatief van de Belgische minister van Noordzee, de FOD Mobiliteit en Vervoer en de Federale Gerechtelijke Politie. Het nieuwe meldpunt werd door de Federale minister van Noordzee in Gent voorgesteld.

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.

Voor 2024 tekenen we de volgende mijlpalen op:

- **Port of Cartagena, Ports of Trieste and Monfalcone, Freeport of Riga Authority en North Sea Port** slaan de handen ineen. Als middelgrote Europese havens gaan ze samenwerken rond duurzaamheid, energietransitie, digitalisering en het Europese transportnetwerk. Met de ondertekening van een verklaring in juni ging deze samenwerking van start. De havens gaan samen commerciële belangen versterken en ladingstromen tussen de havens ondersteunen. Het delen van kennis over verdere digitalisering, zoals Port Community System (PCS) en verkeersmanagement, hoort daar ook bij. De vier havens willen hun kennis en best practices uitwisselen op het gebied van energiemangement, inclusief de introductie van hernieuwbare energiebronnen, milieumanagement en duurzaam havenmanagement. Een andere belangrijke doelstelling van het netwerk is een samenwerking voor financieringsmogelijkheden en gezamenlijke projecten in het kader van Europese subsidies. Met dit initiatief geven de vier havens het startsein voor een niet-exclusief netwerk van middelgrote havens om kennis uit te wisselen en verdere operationele samenwerking te verkennen. Het netwerk toont aan dat de Europese havengemeenschappen geëngageerd en ambitieus zijn in het bereiken van Europese doelstellingen.

Hoofdstuk 4: Interne organisatie

De uitvoering van het strategisch plan Connect 2025 kan niet zonder een slagvaardige en wendbare organisatie. In 2024 werden daarbinnen opnieuw heel wat zaken gerealiseerd en opgestart.

4.1 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 2024 lag er nog steeds een sterke focus op werving en selectie van #grensverleggers. Naast algemene branding van het werkgeversmerk werden ook heel wat specifieke rekruteringscampagnes opgezet.

In 2024 werd het Volgbeleid HbR CAO North Sea Port Netherlands gemoderniseerd en herschreven en werd de nieuwe overeenkomst voor 2 jaar afgesloten. Daarnaast werd een nieuwe Bedrijfsovereenkomst North Sea Port Flanders afgesloten voor het jaar 2024.

Het proces van onboarding van nieuwe medewerkers en het proces van offboarding werd gefinaliseerd, inclusief softwarematige ondersteuning. Onder begeleiding van HR vond per 1 januari 2024 de inkanteling (overname) van SDR NL en haar medewerkers plaats.

Er werd een werkgroep Organisatieontwikkeling opgestart. Vanuit deze werkgroep werd de visie en ambitie van Organisatieontwikkeling vastgesteld.

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 2024 werd het project digitale vaardigheden organisatiebreed concreet uitgerold. In oktober werd de digitale maand georganiseerd waarbij alle medewerkers konden deelnemen aan verschillende digitale activiteiten. Na de digitale maand werd gestart met het inhoudelijk programma. Het leerplatform GoodHabit werd geïntroduceerd en alle medewerkers hebben de digitale maturiteitsscan ingevuld ter voorbereiding op het verdere maatwerkprogramma. Om de digitale weerbaarheid te verhogen is gestart met de verplichte Hoxhunt training in het kader van cybersecurity.

Rondom weerbaarheid van onze medewerkers werden ronselproof trainingen georganiseerd (in het kader van ondermijning) en werd gestart met een werkgroep rond het thema screening.

Inzake veiligheid en gezondheid werd een risicoanalyse rondom beeldschermwerk uitgevoerd. Daarnaast is de voorbereiding van een welzijnsplatform opgestart, hiervan zal het zwaartepunt liggen in 2025.

Voorbereidend aan de integratie van het Port Operations Coördination Centre werd gewerkt aan een ontwikkelplan Port Operations.

Ten aanzien van het nieuwe kantoor voor alle medewerkers werd heel wat studiewerk verricht inzake de fiscale en juridische situatie van de medewerkers.

4.2 Kerncijfers personeel

Totaal aantal personeelsleden op 31/12/2024: 246 (BE + NL)

Percentages man/vrouw:

- Totaal: 61% / 39%
- Management: 42% / 58%
- Bestuur: 75% / 25%

Hoofdstuk 5: Financiën

5.1 Resultaten 2024

In 2024 is een resultaat voor belastingen gehaald van € 52,1 mln, een daling van 11,1% ten opzichte van 2023, veroorzaakt door incidenteel hoge resultaat deelnemingen in 2023. Het bedrijfsresultaat kende daarentegen een stijging met 5,1%: de stijging van de omzet van 4,7% werd deels gevolgd door een kostenstijging van 4,4%, waardoor het bedrijfsresultaat ten opzichte van de totale omzet dus verbeterde van 39,9% in 2023 naar 40,1% in 2024. De bedrijfslasten stegen opnieuw onder impuls van de algemene inflatie (met o.a. loonimpact), automatiseringskosten en advieskosten.

De nautische omzet groeide van € 46,7 mln naar € 48,8 mln, een stijging met 4,5%. De grondomzet nam toe van € 68,3 mln naar € 74,9 mln, een stijging van 9,6%. Deze toename is het gevolg van in concessie/erfpacht uitgegeven terreinen, prijsindexering en de herziening van contracten.

De overige bedrijfsopbrengsten kenden een daling van € 16,5 mln. naar € 13,9 mln. ofwel een daling van 15,4%. De daling is het gevolg van de hogere boekwinsten op incidentele grondtransacties in 2023.

De bedrijfslasten exclusief afschrijvingen namen toe van € 65,0 mln naar € 68,0 mln. De stijging van de personeelskosten (+ € 3,2 mln) is de voornaamste oorzaak.

De afschrijvingskosten stegen van € 13,9 mln naar € 14,5 mln als gevolg van de investeringen in zowel 2023 als 2024.

5.2 Kerncijfers

KERNCIJFERS (incl. deelnemingen) 2024 FINANCIIEEL

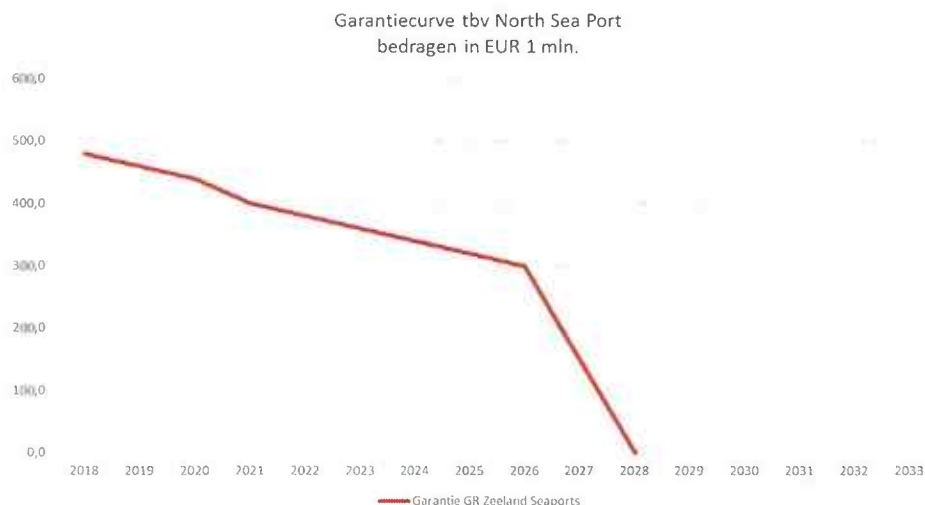
Procentuele wijziging ten opzichte van 2023

+4,5 % ↑ Nautische omzet € 48,8 mln	+0,7% ↑ Zeevaartoverslag 66,3 mln ton	-15,4 % ↓ Overige bedrijfsopbrengsten € 13,9 mln	+9,6 % ↑ Grondomzet € 74,9 mln
+4,5 % ↓ Bedrijfslasten (excl. Afschrijvingen) € 68,0 mln	+4,9 % ↑ EBITDA € 69,7 mln	+3,9 % ↓ Afschrijvingen € 14,5 mln	-11,1% ↓ Resultaat voor belasting € 52,1 mln

5.3 Financieringsstructuur

Het groepsvermogen is eind 2024 verder gestegen naar € 676,7 mln (€ 639,1 mln in 2023). De solvabiliteit uitgedrukt in een percentage van het balanstotaal komt hiermee op 69% (2023: 68%). 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:

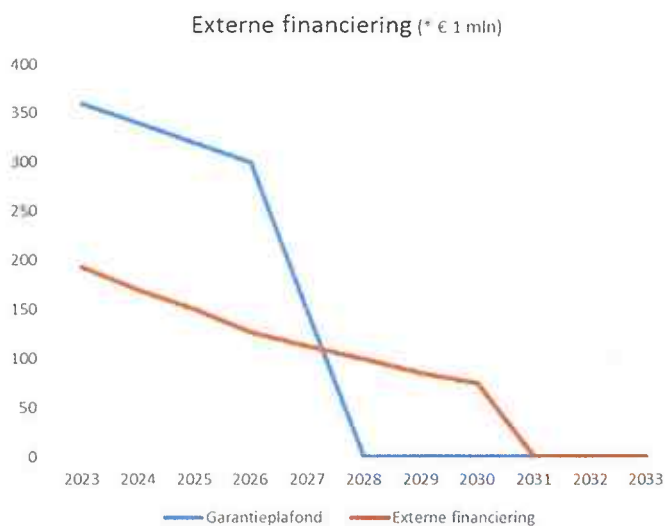


Naast de afgegeven borgen ter dekking van de leningen van North Sea Port staan de Garanten garant voor de derivatenportefeuille van North Sea Port. Derivaten worden ingezet om het renterisico op de variabele leningen af te dekken. Het betreft hier dus geen garantie inzake leningen. Naast deze garanties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

Financieringsbehoefte

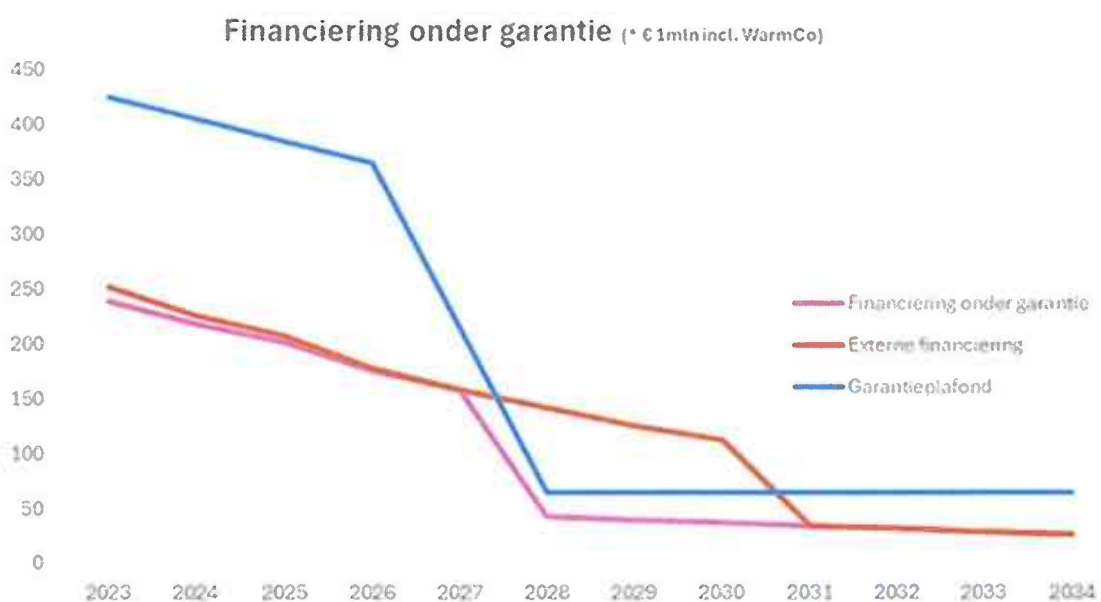
In 2024 is de financieringscurve van North Sea Port geactualiseerd. Hierbij is rekening gehouden met de resultaten/ebitda's voor 2024 en de prognose voor 2025 en het verloop van de investeringen en de meest recente verwachtingen voor de komende jaren.

Het verwachte verloop van de financieringsbehoefte (exclusief WarmCO2) ten opzichte van het garantielaftond 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 2024 uitstaande WarmCO2 financiering bedraagt € 53,8 mln. De financieringscurve van North Sea Port (inclusief WarmCo2) ziet er als volgt uit:

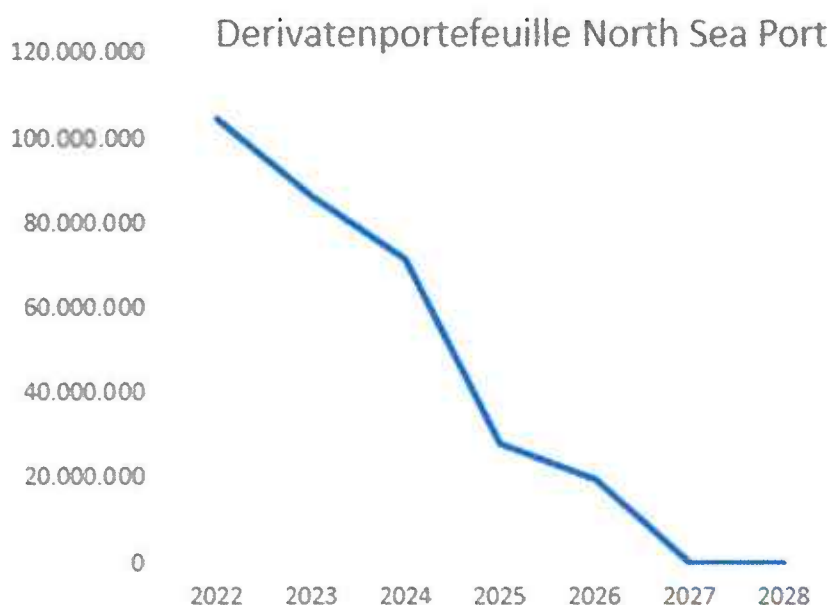


Derivatenportefeuille

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 2024 is de stand van de derivatenportefeuille North Sea Port NL € 72 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 was de stand van de derivatenportefeuille WarmCo2 € 4,5mln., dit derivaat is in oktober 2024 afgelopen.

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 heeft er in 2024 geen specifieke interne audit plaatsgevonden. Aandacht is vooral gegaan naar de actualisatie van het Corporate Risk Register. 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 actieplan zijn de gedetecteerde risico's middels een nieuw risicobeheersingssysteem verder opgevolgd.

Eind 2024 is de voortgang van de acties en aanbevelingen op de risico's die buiten de risicobereidheid van North Sea Port vallen gerapporteerd aan het TZO. De residuele risico's worden verder opgevolgd. De frauderisico's zijn hierin meegenomen. In 2025 zal de actualisatie van het Corporate Risk Register afgerond worden.

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 kennisinstututen dragen bij aan het reduceren van dit risico.

Nieuwe Sluis

Naar huidige verwachting zal de nieuwe sluis opgeleverd worden in 2025. North Sea Port Netherlands N.V. draagt een vooraf overeengekomen bedrag bij van € 6 mln. North Sea Port Flanders N.V. heeft een bedrag van 88,6 miljoen euro bijgedragen (berekend op 15% van de bouwbijdrage van het Vlaams Gewest). De overeengekomen bijdragen van North Sea Port zijn volledig voldaan. De bijdrage van de Belgische entiteit omvat variabele elementen waardoor het finaal te betalen bedrag mogelijks nog zal afwijken van de reeds gemaakte betaling.

De mate waarin meerkosten van het projecten, of indexaties over de tijd heen zich zullen doorzetten naar het finaal te betalen bedrag door North Sea Port Flanders is op deze moment nog niet op een betrouwbare manier in te schatten.

5.4.3 Financiële risico's

De door de Nederlandse aandeelhouders van North Sea Port SE verstrekte garantie bedraagt per ultimo 2024 maximaal € 340 Mln, exclusief de garantstelling voor de deelneming in WarmCO2. De financieringspositie onder de garantie bedraagt per 31 december 2024 € 170 mln (excl. WarmCO). North Sea Port houdt 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.

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

JAARREKENING 2023

Zie geconsolideerde en enkelvoudige SE-jaarrekening in de bijlagen.



Deel 2: JAARREKENING 2024 North Sea Port SE

North Sea Port SE
Westkade 89
4551 CE Sas van Gent
KvK 71594752

Deloitte Accountants B.V.
Voor identificatiedoeleinden.
Behorend bij controleverklaring
d.d. 21 mei 2025

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Geconsolideerde jaarrekening	
1. Geconsolideerde balans per 31-12-2024	4
2. Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2024	5
3. Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2024	6
4. Grondslagen voor de financiële verslaglegging	8
5. Toelichting op de geconsolideerde balans per 31-12-2024	22
6. Niet uit de balans blijkende rechten en verplichtingen	32
7. Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening 2024	40
Vennootschappelijke jaarrekening	
8. Vennootschappelijke balans per 31-12-2024	51
9. Vennootschappelijke winst- en verliesrekening over 2024	52
10. Grondslagen voor de financiële verslaglegging	53
11. Toelichting op de vennootschappelijke balans per 31-12-2024	54
12. Niet uit de balans blijkende rechten en verplichtingen	58
13. Toelichting op de vennootschappelijke winst- en verliesrekening 2024	59
14. Gebeurtenissen na balansdatum	62
Ondertekening van de jaarrekening	
15. Ondertekening van de jaarrekening	63
Deel 3: Overige gegevens	
16. Statutaire bepaling inzake de resultaatbestemming	65
17. Controleverklaring van de onafhankelijke accountant	66

Geconsolideerde balans

Geconsolideerde winst- en verliesrekening

Geconsolideerd kasstroomoverzicht

Geconsolideerde balans per 31-12-2024

(voor resultaatbestemming, bedragen * € 1.000)

		31-12-2024	31-12-2023
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	1	856	975
Materiële vaste activa	2	688.085	685.763
Financiële vaste activa	3	180.503	181.026
		869.444	867.764
Vlottende activa			
Vorderingen en overlopende activa	4	65.750	57.961
Beleggingen	5	3.500	2.500
Liquide middelen	6	43.620	16.706
		112.869	77.168
Totaal activa		982.313	944.932
Groepsvermogen			
Aandeel North Sea Port	7	638.715	600.944
Aandeel derden	7	339	340
Te bestemmen resultaat	7	37.625	37.771
		676.679	639.055
Voorzieningen	8	9.160	7.295
Langlopende schulden	9	190.166	196.392
Kortlopende schulden en overlopende passiva	10	106.308	102.190
Totaal passiva		982.313	944.932

Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2024

(bedragen * € 1.000)

		2024	2023
Netto-omzet	11	123.707	115.017
Overige bedrijfsopbrengsten	11	13.939	16.472
Totaal bedrijfsopbrengsten		137.646	131.489
Kosten van grond- en hulpstoffen	12	2.370	1.932
Personeelslasten	13	32.956	29.756
Afschrijvingen	14	14.491	13.931
Overige bedrijfslasten	15	32.625	33.353
Totaal bedrijfslasten		82.442	78.973
Bedrijfsresultaat		55.204	52.516
Resultaat deelnemingen	16	1.221	9.220
Financiële baten en lasten	17	-4.298	-3.798
Aandeel derden		1	-35
Resultaat voor belastingen		52.128	57.903
Belastingen	18	-14.503	-20.132
Resultaat na belastingen		37.625	37.771

Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2024

(bedragen * € 1.000)

	2024	2023
Bedrijfsresultaat	55.204	52.516
Aanpassingen voor:		
- Afschrijvingen	14.492	13.931
- Mutatie in voorzieningen	1.865	-97
	16.357	13.835
Mutaties in werkkapitaal:		
- Handelsvorderingen	-5.830	5.229
- Handelscrediteuren	3.501	15
- Overige vorderingen	20.541	-12.107
- Overige schulden	985	22.413
	19.198	15.550
Kasstroom uit bedrijfsactiviteiten:		
- Ontvangen rente	1.910	2.454
- Betaalde rente	-4.495	-4.404
- Ontvangen/Betaalde vennootschapsbelasting	8.846	-7.666
	6.260	-9.616
Kasstroom uit operationele activiteiten	97.019	72.284
Investerings:		
- Immateriële vaste activa	-140	-80
- Materiële vaste activa	-18.932	-30.163
- Financiële vaste activa	-3.914	-14.471
	-22.986	-44.713
Verkoop deelneming	0	11.888
Plaatsingen termijndeposito's	-22.500	0
Desinvesteringen	2.373	611
Mutatie effecten	-1.000	-2.000
Kasstroom uit investeringsactiviteiten	-44.113	-34.215
Aflossingen langlopende schuld/bankkredieten	-25.994	-34.594
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	-25.994	-34.594

	2024	2023
Operationele kasstroom	97.019	72.284
Investeringskasstroom	-44.113	-34.215
Financieringskasstroom	-25.994	-34.594
Kasstroomontwikkeling in boekjaar	26.913	3.475
Beginsaldo liquide middelen	16.706	13.231
Eindsaldo liquide middelen	43.620	16.706
Mutatie liquide middelen	26.913	3.475

Grondslagen voor de financiële verslaglegging

Grondslagen voor de financiële verslaggeving

Algemeen

North Sea Port SE is een naar Nederlands recht opgerichte Europese vennootschap die zich bezig houdt met:

- ontwikkeling en beheer van havengebied van Vlissingen tot Gent
- veilige en efficiënte afhandeling van het scheepvaartverkeer
- zorgdragen voor nautische en maritieme orde en veiligheid

North Sea Port SE is statutair gevestigd te Westkade 89, 4551 CE Sas van Gent. De feitelijke activiteiten vinden plaats in de havens van Gent, Vlissingen en Terneuzen. Het Kamer van Koophandel nummer van North Sea Port SE is 71594752.

De grondslagen voor de enkelvoudige jaarrekening zijn gelijk aan de grondslagen voor de geconsolideerde jaarrekening.

Grondslagen voor de consolidatie

In de geconsolideerde jaarrekening van North Sea Port SE zijn de financiële gegevens verwerkt van de tot de groep behorende maatschappijen en andere vennootschappen waarin beslissende zeggenschap wordt uitgeoefend.

De geconsolideerde jaarrekening is opgesteld met toepassing van de grondslagen voor de waardering en de resultaatbepaling van North Sea Port SE.

De groepsmaatschappijen zijn geconsolideerd volgens de integrale methode, waarbij vermogen en resultaat voor 100% in de consolidatie worden opgenomen. In het geval dat het belang in een groepsmaatschappij minder dan 100% bedraagt, wordt het aandeel van derden afzonderlijk in de balans en de winst- en verliesrekening tot uiting gebracht. De onderlinge verhoudingen en transacties met groepsmaatschappijen worden volledig geëlimineerd.

Groepsverhoudingen:

De vennootschap is eigendom van Vlaamse en Nederlandse overheden, beide nationaliteiten voor 50%

Aandeelhouder	Aantal aandelen	Percentage stemrecht in AvA
Stad Gent	1.455.600	48,52%
Gemeente Evergem	900	0,03%
Gemeente Zelzate	150	0,01%
Provincie Oost-Vlaanderen	43.350	1,45%
	1.500.000	50,00%
Gemeente Borsele	250.000	8,33%
Gemeente Terneuzen	250.000	8,33%
Gemeente Vlissingen	250.000	8,33%
Provincie Zeeland	750.000	25,00%
	1.500.000	50,00%
Totaal	3.000.000	100,00%

Geconsolideerde maatschappij	Statutaire zetel	Aandeel kapitaal
North Sea Port Netherlands N.V.	Terneuzen	100%
North Sea Port Flanders N.V. van publiekrecht	Gent	100%
WarmCO2 C.V.	Terneuzen	80%
WarmCO2 Beheer B.V.	Terneuzen	80%
North Sea Port Netherlands Beheer B.V.	Terneuzen	100%
Van Citters Beheer B.V.	Terneuzen	100%
WarmCO Invest B.V.	Rotterdam	100%
BlakoWi Groene Kracht B.V.	Terneuzen	100%

	Statutaire	Aandeel	
Valuepark Terneuzen C.V.	Terneuzen	50,00%	
Valuepark Terneuzen Beheer B.V.	Terneuzen	50,00%	
Zeeland Airport B.V.	Middelburg	3,57%	

Overige samenwerkingen	Statutaire zetel	Aandeel kapitaal
ETHIAS	Luik	< 1%
JOBPUNT	Leuven	< 1%
TMVS	Destelbergen	< 1%
TMVW	Gent	< 1%
VMW	Schaarbeek	< 1%
BioPark Terneuzen	Terneuzen	0%

Algemene grondslagen opstelling geconsolideerde jaarrekening

De geconsolideerde jaarrekening is op 21 mei 2025 opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 Burgerlijk Wetboek en de richtlijnen uitgegeven door de Raad voor de Jaarverslaggeving.

De jaarrekening is opgesteld uitgaande van de continuïteitsveronderstelling. Dit houdt in dat North Sea Port SE voorziet zijn activiteiten in de voorzienbare toekomst voort te zetten.

De waardering van activa en passiva en de bepaling van het resultaat vinden plaats op basis van historische kosten. Tenzij bij de desbetreffende grondslag voor de specifieke balanspost anders wordt vermeld, worden de activa en passiva gewaardeerd op nominale waarde.

Saldering van vorderingen en schulden vindt uitsluitend plaats als het juridisch mogelijk is en het stellige voornemen bestaat om het saldo als zodanig of beide posten simultaan af te wikkelen.

Baten en lasten worden toegerekend aan het jaar waarop ze betrekking hebben. Winsten worden slechts opgenomen voor zover zij op balansdatum zijn gerealiseerd. Verplichtingen en mogelijke verliezen die hun oorsprong vinden voor het einde van het verslagjaar, worden in acht genomen indien zij voor het opmaken van de jaarrekening bekend zijn geworden.

Geamortiseerde kostprijs

De geamortiseerde kostprijs wordt bepaald door middel van de effectieve-rentemethode verminderd met eventuele afboekingen (direct, dan wel door het vormen van een voorziening) wegens bijzondere waardeverminderingen of oninbaarheid. In de berekening wordt rekening gehouden met agio of disagio op het moment van verkrijging en transactiekosten en honoraria die een integraal onderdeel van de effectieve rentevoet zijn.

Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa

Op iedere balansdatum wordt beoordeeld of er aanwijzingen zijn dat een actief aan een bijzondere waardevermindering onderhevig kan zijn. Indien dergelijke indicaties aanwezig zijn, wordt de realiseerbare waarde van het individueel actief vastgesteld, als het een actief betreft die zelfstandig kasstromen genereert. Voor activa die niet zelfstandig (voldoende) kasstromen genereren en afhankelijk zijn van de kasstromen van andere activa of groepen van activa, wordt de realiseerbare waarde bepaald voor de kasstroom genererende eenheid waarvan de betreffende actief deel uitmaakt.

Een kasstroom genererende eenheid is de kleinste identificeerbare groep (toegerekende) activa die zelfstandig kasstromen genereert die grotendeels onafhankelijk zijn van de kasstromen uit andere activa of groepen van activa. Kasstroom genererende eenheden worden onderscheiden op basis van de economische samenhang tussen activa en het genereren van externe kasstromen en niet op basis van afzonderlijke juridische entiteiten.

Van een bijzondere waardevermindering is sprake als de boekwaarde van een actief of de kasstroom genererende eenheid waartoe een actief behoort, hoger is dan de realiseerbare waarde; de realiseerbare waarde is de hoogste van de opbrengstwaarde en de bedrijfswaarde. Een bijzonder waardeverminderingsverlies wordt direct als last verwerkt in de winst- en verliesrekening.

Een voorheen opgenomen waarderingsverlies wordt teruggenomen, indien de afname van de waardevermindering verband houdt met een objectieve gebeurtenis na afboeking, tot maximaal het bedrag dat benodigd is om het vaste actief te waarderen op de geamortiseerde kostprijs ten tijde van de terugname als geen sprake zou zijn geweest van een bijzondere waardevermindering. Het teruggenomen verlies dient in de winst- en verliesrekening te worden verwerkt.

Vergelijkende cijfers

Ten behoeve van de vergelijkbaarheid zijn de cijfers 2023 aangepast aan de rubriceringen/presentatie in 2024. Het betreft louter herrubriceringen, zonder impact op vermogen ultimo 2023 en resultaat over 2023.

Oordelen en schattingen

Bij de toepassing van de grondslagen en regels voor het opstellen van de jaarrekening vormt de leiding van North Sea Port SE zich diverse oordelen en schattingen. De belangrijkste oordelen en schattingen inclusief de bijbehorende veronderstellingen zijn:

Interest Rate Swap

De effectiviteit van de interest rate swaps wordt onder meer beoordeeld op basis van de verwachte lange termijn financieringsbehoefte die volgt uit de strategische ambities in het geconsolideerde businessplan. Hierin zijn schattingen gemaakt ten aanzien van economische ontwikkelingen en de effecten hiervan op de resultaten van de onderneming, op de investeringen en op de financieringsbehoefte. Deze schattingen worden gebruikt om een kwantitatieve analyse te maken ter vaststelling of er mogelijk sprake is van een ineffectief deel van de interest rate swaps. Indien de financieringsbehoefte in werkelijkheid lager blijkt te zijn dan de gedane schattingen, kan dit leiden tot (toekomstige) ineffectiviteit die op dat moment in het resultaat verantwoord dient te worden, indien de marktwaarde lager is dan de kostprijs. Mogelijke afwijkingen op verwachtingen kunnen niet worden uitgesloten en worden jaarlijks structureel beoordeeld. In 2021 werden extra rentekosten genomen in verband met ineffectiviteit van de derivatenportefeuille. Deze correctie werd in de jaren na 2021 geëvalueerd, zie toelichting bij de rentelasten.

Afschrijvingen en restwaarde

De afschrijvingstermijnen zijn gebaseerd op de verwachte economische levensduur van de activa. De gehanteerde afschrijvingstermijnen zijn opgenomen in de toelichting op de post Materiële vaste activa. Gedurende het jaar wordt getoetst of zich zodanige wijzigingen hebben voorgedaan in inschattingen en veronderstellingen van activa dat een aanpassing van de gebruiksduur en / of restwaarde noodzakelijk is. Een dergelijke aanpassing wordt toekomstgericht doorgevoerd.

Bedrijfswaarde en impairment analyse

Jaarlijks wordt op basis van interne en externe indicatoren de beoordeling uitgevoerd of aanwijzingen aanwezig zijn dat vaste activa aan een bijzondere waardevermindering onderhevig zijn. Als dit het geval is, wordt de realiseerbare waarde (hoogste van de opbrengstwaarde en de bedrijfswaarde) van de betreffende activa bepaald. De realiseerbare waarde wordt bepaald voor de activa die tot de onderscheiden kasstroomgenererende eenheden worden gerekend.

De bedrijfswaarde wordt bepaald aan de hand van toekomstige kasstromen. In bepaalde mate zijn deze gebaseerd op inschattingen. Deze schattingen worden jaarlijks getoetst aan de realisatie en de ontwikkelingen. Als de realiseerbare waarde lager blijkt te zijn dan de boekwaarde, dan zal een afboeking van de activa plaatsvinden ten laste van de resultatenrekening.

Voorziening uit non activiteitsregelingen en pensioenregelingen

De schattingselementen betreffen vooral de te hanteren rentepercentages, verwachte deelname aan de regelingen, waaronder ontslag- en overlijdenskansen. Voor North Sea Port Flanders worden ook aannames gemaakt voor de evolutie van de wettelijke regelingen voor statutaire pensioenen over de basisbijdrage en de responsabiliseringsbijdrage.

Grondslagen voor de waardering van activa en passiva

Immateriële vaste activa

De immateriële vaste activa worden gewaardeerd op het bedrag van de verkrijgingsprijs, verminderd met de cumulatieve afschrijvingen en indien van toepassing met bijzondere verminderingsen. De jaarlijkse afschrijvingen bedragen een vast percentage van de bestede kosten, zoals nader in de toelichting op de balans gespecificeerd. De economische levensduur wordt jaarlijks beoordeeld. Het betreft geactiveerde software.

Materiële vaste activa

De materiële vaste activa worden gewaardeerd op verkrijgingsprijs, vermeerderd met de kosten van gebruiksklaar maken, verminderd met de cumulatieve afschrijvingen en indien van toepassing met bijzondere verminderingsen. Investeringsubsidies in verband met de aanschaf van (materiële) vaste activa worden in mindering gebracht op de kostprijs van het betreffende actief. De afschrijvingen worden gebaseerd op de geschatte economische levensduur en worden berekend op basis van een vast percentage van de verkrijgingsprijs, rekening houdend met een eventuele restwaarde. Er wordt afgeschreven vanaf het moment van ingebruikneming. Op terreinen wordt niet afgeschreven.

De materiële vaste activa in aanbouw (onderhanden werk) zijn in de balans opgenomen tegen de per balansdatum daaraan bestede kosten van materiaal en diensten.

Waardering kasstroom genererende eenheden

Onder een kasstroom genererende eenheid wordt verstaan de kleinste identificeerbare groep die kasstromen genereert. In de exploitatie van North Sea Port worden de volgende kasstroom genererende eenheden onderscheiden:

- haven- en grondbedrijf in exploitatie North Sea Port Netherlands & Flanders
- project glastuinbouw Terneuzen
- niet in exploitatie genomen gronden

Bij het alloceren van bedrijven zijn de havengebieden van Gent, Vlissingen en Terneuzen complementair in plaats van concurrerend. De meest passende locatie wordt aan de klant aangeboden. Ook is de organisatie van North Sea Port administratief en organisatorisch zo ingericht dat het haven- en grondbedrijf als één exploitatie wordt behandeld. Het haven- en grondbedrijf worden geïntegreerd waarbij opbrengsten in het grondbedrijf soms worden ingezet om haveninfra te financieren of vice versa. Deze kasstroomgenererende eenheid kent ook één gelijk verdienmodel, namelijk haven- en kadegelden en grondinkomsten. Ook de managementstructuur en de rapportagelijnen zijn gericht op de geïntegreerde exploitatie van het haven- en grondbedrijf.

In de niet in exploitatie genomen gronden kunnen de volgende deelgebieden (KGE's) onderscheiden worden:

- gronden Westelijke Kanaaloever
- gronden Axelse Vlake III
- gronden natuurcompensatie/koppelingsgebieden

De eenheden kennen vooralsnog geen exploitatie en zijn tegen verkrijgingsprijs of lagere marktwaarde gewaardeerd.

Indien het management impairment indicatoren onderkent voor de activa van de kasstroom genererende eenheid, wordt op balansdatum getoetst of er sprake is van een bijzondere waardevermindering (impairment). In die situatie wordt de directe opbrengstwaarde van het actief geschat op basis van taxatie. De bedrijfswaarde wordt berekend met behulp van DCF-modellen. Een last uit hoofde van bijzondere waardevermindering wordt geboekt indien de boekwaarde van een actief of van de kasstroom genererende eenheid groter is dan de realiseerbare waarde. Bijzondere waardeverminderingen worden ten laste van de winst- en verliesrekening gebracht.

Teneinde de bedrijfswaarde te bepalen worden de geschatte toekomstige kasstromen contant gemaakt op basis van een disconteringsvoet die de huidige marktverwachtingen ten aanzien van de verwachtingswaarde van geld en de specifieke risico's van het actief weerspiegelt. In deze disconteringsvoet is rekening gehouden met de kosten vreemd vermogen en een winst- en risico opslag.

Rekening houdend met actuele onzekerheden die spelen mbt de levering van Warmte en CO2 en de doorkijk naar een nieuwe prijsstrategie, zal WarmCO2 de impairment van € 20,3 mln uit 2012 niet geheel of gedeeltelijk terugnemen.

Financiële vaste activa

Deelnemingen

Deelnemingen in groepsmaatschappijen en overige deelnemingen waarin de groep invloed van betekenis uitoefent op het zakelijke en financiële beleid worden gewaardeerd volgens de netto-vermogenswaardemethode. Invloed van betekenis wordt in ieder geval verondersteld aanwezig te zijn bij een aandeelhoudersbelang van meer dan 20% van de aan de aandelen verbonden stemrechten.

De nettovermogenswaarde wordt berekend volgens de grondslagen die gelden voor North Sea Port SE.

Overeenkomstig de nettovermogenswaarde methode worden de deelnemingen in de balans opgenomen tegen het aandeel van North Sea Port in de nettovermogenswaarde vermeerderd met haar aandeel in de resultaten van de deelnemingen en haar aandeel in de directe mutaties in het eigen vermogen van de deelnemingen vanaf het moment van verwerving, bepaald volgens de grondslagen zoals vermeld in deze jaarrekening, verminderd met haar aandeel in de dividenduitkeringen van de deelnemingen. In de winst-en-verliesrekening wordt het aandeel van North Sea Port in het resultaat van de deelnemingen opgenomen. Indien en voor zover North Sea Port niet zonder beperking uitkering van de positieve resultaten aan haar kan bewerkstelligen, worden de resultaten in een wettelijke reserve opgenomen. Haar aandeel in de rechtstreekse vermogensvermeerderingen en –verminderingen van de deelnemingen wordt ook in de wettelijke reserve opgenomen.

Indien de waarde van de deelneming volgens de netto-vermogenswaarde negatief is, wordt deze op nihil gewaardeerd. Hierbij worden andere langlopende belangen in de deelneming die feitelijk worden aangemerkt als een onderdeel van de netto-investering, ook meegenomen. Indien en voor zover geheel of ten dele voor de schulden van de deelneming wordt ingestaan respectievelijk een feitelijke verplichting bestaat de deelneming tot betaling van haar schulden in staat te stellen, wordt een voorziening opgenomen.

Deelnemingen waarin geen invloed van betekenis op het zakelijke en financiële beleid wordt uitgeoefend, worden gewaardeerd tegen de kostprijs verminderd met bijzondere waardeverminderingen. Het dividend wordt als resultaat aangemerkt en verwerkt onder de financiële baten en lasten.

Verstekte leningen en overige vorderingen

De onder financiële vaste activa opgenomen leningen en overige vorderingen worden bij eerste verwerking gewaardeerd tegen de reële waarde plus transactiekosten. Na de eerste verwerking worden de verstekte leningen en overige vorderingen gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs volgens de effectieve rentemethode. Baten en lasten worden in de winst-en-verliesrekening verwerkt via het amortisatieproces.

Latente belastingvorderingen

Voor belastbare tijdelijke verschillen tussen de commerciële en fiscale balanswaardering, wordt een latente belastingverplichting opgenomen. Voor alle verrekenbare tijdelijke verschillen tussen de commerciële en fiscale balanswaardering en voor beschikbare voorwaartse verliescompensatie wordt een latente belastingvordering opgenomen voor zover het waarschijnlijk is dat er fiscale winst beschikbaar zal zijn voor verrekening. De latente belastingvorderingen en -verplichtingen worden opgenomen onder de financiële vaste activa (indien langlopend) respectievelijk voorzieningen.

De waardering van latente belastingverplichtingen en -vorderingen wordt gebaseerd op de fiscale gevolgen van de door de vennootschap, per balansdatum, voorgenomen wijze van realisatie of afwikkeling van activa, voorzieningen, schulden of overlopende passiva. Hierbij wordt uitgegaan van het geldende belastingtarief. De latente belastingverplichtingen en vorderingen worden gewaardeerd tegen nominale waarde. De latente belastingvorderingen en -verplichtingen worden gesaldeerd indien de vennootschap een in rechte afdwingbaar recht heeft om actuele belastingvorderingen te salderen met actuele belastingverplichtingen en de uitgestelde belastingvorderingen en de uitgestelde belastingverplichtingen verband houden met winstbelastingen die betrekking hebben op dezelfde fiscale eenheid en door dezelfde belastingautoriteit worden geheven.

Vorderingen en overlopende activa

De vorderingen worden bij eerste verwerking opgenomen tegen de reële waarde en vervolgens gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs, welke gelijk kan zijn aan de nominale waarde, onder aftrek van de noodzakelijk geachte voorzieningen voor het risico van oninbaarheid. Deze voorzieningen worden bepaald op basis van individuele beoordeling van de vorderingen.

Beleggingen

North Sea Port heeft een deel van haar liquide middelen belegd. Op 31-12-2024 zijn alle uitzettingen geplaatst met 100% kapitaalsgarantie, dit houdt in dat op eindvervaldag minimaal het ingelegde kapitaal terug ontvangen wordt indien er geen faillissement van de uitgever of garant is. Beleggingen zijn gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs. Door de aandeelhouder bepaalde voorwaarden voor beleggingen zijn vastgelegd in het Treasury Statuut.

Liquide middelen

Liquide middelen worden gewaardeerd tegen de nominale waarde. De liquide middelen bestaan uit banktegoeden en kasgelden.

Langlopende schulden

Opgenomen rentedragende leningen en schulden worden gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs. De langlopende schulden hebben een looptijd van meer dan een jaar. De op korte termijn (binnen een jaar) verschuldigde aflossingen worden opgenomen onder de kortlopende schulden.

Voorzieningen

Voorzieningen worden gevormd indien op balansdatum in rechte afdwingbare of feitelijke verplichtingen bestaan, waarbij het waarschijnlijk is dat een uitstroom van middelen noodzakelijk is en waarvan de omvang op betrouwbare wijze is te schatten. De omvang van de voorziening wordt bepaald door de beste schatting van de bedragen die noodzakelijk zijn om de desbetreffende verplichtingen en verliezen per balansdatum af te wikkelen. Indien het effect van de tijdswaarde van geld materieel is, worden voorzieningen opgenomen tegen de contante waarde.

Voorziening voor opruimingskosten en saneringen

Deze voorziening is gevormd naar aanleiding van besluiten van de vennootschap om binnen afzienbare tijd specifiek aanwijsbare activa buiten gebruik te stellen, te verwijderen of te saneren en waarvoor wetgeving dat in voorkomende gevallen vereist. De omvang van de voorziening wordt mede bepaald aan de hand van ervaringscijfers van eerdere opruiming en saneringen.

De voorziening is gewaardeerd op de nominale waarde van de uitgaven die naar verwachting vereist zullen zijn om de verplichting af te wikkelen.

Pensioenen en overige personeelsregelingen

Richtlijn 271 gaat uit van de 'Verplichtingenbenadering'. Dit heeft als consequentie dat indien de rechtspersoon (additionele) verplichtingen heeft, die in rechte of feitelijk afdwingbaar zijn, er mogelijk een voorziening getroffen dient te worden, bijvoorbeeld in geval van de pensioenregeling en nonactiviteitsregelingen. North Sea Port Netherlands kent een zogenaamde toegezegde pensioenregeling. De pensioenuitvoerder past eenzelfde (Defined Benefit) systeem toe. North Sea Port Netherlands heeft echter geen bijstortverplichting. Dit betekent dat zij aan de pensioenuitvoerder premies betaalt die daarmee de pensioenverplichting aan de werknemers van North Sea Port Netherlands voor eigen risico tot zich neemt. Daarom verwerkt North Sea Port Netherlands de pensioenregeling in de jaarrekening als een Defined Contribution. Behalve de betaling van premies heeft North Sea Port Netherlands geen verdere verplichtingen uit hoofde van deze pensioenregeling. Voor verplichtingen in het kader van non-activiteitsregelingen (w.o. WW/VUT uitkeringen) wordt een voorziening getroffen.

De medewerkers van North Sea Port Netherlands zijn deelnemer aan het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP). De dekkingsgraad van het pensioenfonds was per 31-12-2024 111,9. (2023: 110,5%).

De medewerkers van North Sea Port Flanders nemen deel in Ethias Pensioenfonds (defined benefit) en een AXA pensioenverzekering (defined contribution).

De pensioenbijdragen voor de eerste pijler zijn tweeledig : een basisbijdrage en een responsabiliseringsbijdrage. De basisbijdrage is een wettelijk vastgelegd percentage (45% in 2024) op de statutaire loonmassa. De responsabiliseringsbijdrage wordt berekend op het verschil tussen de basisbijdrage en de reële pensioenlast (indien groter) maal een responsabiliseringscoëfficiënt. Deze bijdragecoëfficiënt ligt nu op 72.90% en is federaal vastgelegd. Op deze responsabiliseringsbijdrage is een korting van 50% opgenomen in het regeerakkoord van de Vlaamse regering.

Voor de contractuele personeelsleden is er, naast hun wettelijk pensioen (door de overheid uitgekeerd), een tweede pensioenpijler voorzien, waarbij er een gelijkschakeling van de pensioenen tussen de contractuelen en statutairen binnen North Sea Port Flanders nagestreefd. Dit pensioenfonds wordt ook beheerd door een pensioenverzekeraar maar is uitdovend. Aangezien de contractuele personeelsleden op heden zijn aangesloten bij de AXA verzekering, Defined Contribution pensioenverzekering.

Defined Contribution pensioenverzekering

De contractuele medewerkers van North Sea Port Flanders worden voortaan enkel nog aangesloten bij deze defined contribution verzekering. De individuele en vrije reserves volstaan nog steeds om aan de verplichtingen te voldoen.

De mutaties aan de voorziening overige personeelsregelingen wordt verantwoord onder de personeelslasten in de winst- en verliesrekening.

De jubileumvoorziening wordt gewaardeerd tegen nominale waarde.

Er zijn voorzieningen getroffen voor toekomstige betalingen inzake de bijdrage in non-activiteitsregelingen. De omvang van de verplichtingen wordt bepaald door het contant maken van de geschatte toekomstige kasstromen, rekening houdend met verwachte salarisontwikkelingen en overlijdenskansen alsmede de inflatieveronderstellingen. Hierbij wordt uitgegaan van de rentetarieven die gelden voor hoge kwaliteit-ondernemingsobligaties.

Voorziening Marktconformiteitstoets

De marktconformiteitstoets vindt haar oorsprong in contractuele verplichtingen met een van de tuinders. Voor deze tuinder bestaat een contract waarin een compensatieregeling is opgenomen indien de kostprijs van de exploitatie van de samenwerking met WarmCo2 hoger uitvalt dan de kostprijs van een traditionele exploitatie.

Grondslag afkoop erfpacht

Voor huurders van terreinen bestaat de mogelijkheid om erfpacht in één keer, voor de gehele contractduur, tegen de contante waarde af te kopen. Het afkoopbedrag wordt berekend op basis van de erfpachtprijs op het afkoopmoment, een indexering voor de komende jaren en een rentepercentage waartegen contant wordt gemaakt. De ontvangen afkoopsommen zijn opgenomen onder de langlopende schulden. De afgekochte erfpacht wordt lineair ten gunste van de erfpachtopbrengsten gebracht.

Grondslag kortlopende schulden

Bij de eerste opname van kortlopende schulden worden deze opgenomen tegen reële waarde verminderd met (in geval van een financiële verplichting die niet tegen reële waarde, met verwerking van waardeveranderingen in de winst-en-verliesrekening, is opgenomen) de direct daaraan toe te rekenen transactiekosten. Na de eerste waardering worden de kortlopende schulden gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs volgens de effectieve-rentemethode. Winst of verlies worden in de winst-en-verliesrekening opgenomen zodra de verplichtingen niet langer op de balans worden opgenomen, alsmede via het amortisatieproces.

Grondslagen voor bepaling van het resultaat

Netto-omzet

Onder netto-omzet wordt verstaan de opbrengst van de in het verslagjaar verleende diensten onder aftrek van de in het jaar verstrekte en verrekende kortingen en de over de omzet geheven belastingen. Deze opbrengsten hebben voor het overgrote deel betrekking op havengelden en inkomsten uit verhuur van terreinen.

Bij erfpacht-, huur- en concessiecontracten worden de betalingen lineair over de erfpachtperiode ten gunste van het resultaat verwerkt, tenzij toerekening aan de periode waarop de betaling betrekking heeft meer representatief is. Contracten worden over het algemeen aangegaan voor een periode van 30 jaar en bevatten verlengingsopties.

Netto bedrijfslasten

Kosten

De kosten worden bepaald op historische basis en toegerekend aan het verslagjaar waarop zij betrekking hebben. (Voorzienbare) verplichtingen en mogelijke verliezen die hun oorsprong vinden voor het einde van het boekjaar worden in acht genomen indien zij voor het opmaken van de jaarrekening bekend zijn geworden en overigens wordt voldaan aan de voorwaarden voor het opnemen van voorzieningen.

Personeelslasten

De uit de arbeidsvoorwaarden voortvloeiende kosten voor lonen, salarissen en sociale lasten worden verantwoord in de winst- en verliesrekening.

Afschrijvingen

Per activacategorie zijn de afschrijvingstermijnen vastgesteld op de (geschatte) economische levensduur en volgens de lineaire afschrijvingsmethode tot nihil afgeschreven. De afschrijvingstermijn is gebaseerd op de verwachte economische levensduur van de activa. De gehanteerde afschrijvingstermijnen zijn uiteengezet bij de toelichting op de Materiële vaste activa. Gedurende het jaar wordt getoetst of zich zodanige wijzigingen hebben voorgedaan in schattingen en veronderstellingen van activa dat een aanpassing van de gebruiksduur noodzakelijk is. Een dergelijke aanpassing wordt toekomstgericht doorgevoerd. Op gronden wordt niet afgeschreven.

Kosten van groot onderhoud

Voor periodiek groot onderhoud wordt de componentenmethode toegepast waarbij groot onderhoud afzonderlijk wordt geactiveerd en afgeschreven.

Activering vindt plaats indien de uitgave voldoet aan de criteria van activering cf. RJ 212.206. De normale lopende kosten in het kader van exploitatie en beheer van activa worden in het jaar van uitgaaf ten laste van de exploitatie gebracht. Hierbij moet worden gedacht aan uitgaven die, gelet op het vorenstaande, niet voor activering in aanmerking komen, alsmede aan jaarlijks terugkerende kosten, die op zich wel tot grote uitgaven leiden, doch naar aard en karakter als jaar-instandhoudings-kosten moeten worden aangemerkt waaronder jaarlijks terugkerend regulier baggerwerk teneinde de toegankelijkheid van de havens en veilig scheepvaartverkeer te borgen.

Aandeel resultaat derden

Als aandeel resultaat derden wordt opgenomen het aan de vennootschap toekomende aandeel in het resultaat van de deelnemingen die meegenomen worden in de geconsolideerde jaarrekening. Dit resultaat wordt bepaald op basis van de bij North Sea Port geldende grondslagen voor waardering en resultaatbepaling.

Vennootschapsbelasting

De belastingen worden berekend op basis van het verantwoorde resultaat uitgaande van het geldende belastingtarief. Voor belastbare tijdelijke verschillen tussen de commerciële en fiscale balanswaardering, wordt een latente belastingverplichting opgenomen. Voor alle verrekenbare tijdelijke

verschillen tussen de commerciële en fiscale balanswaardering en voor beschikbare voorwaartse verliescompensatie wordt een latente belastingvordering opgenomen voor zover het waarschijnlijk is dat er fiscale winst beschikbaar zal zijn voor verrekening. De latente belastingvorderingen en -verplichtingen worden opgenomen onder de financiële vaste activa (voor zover langlopend) respectievelijk voorzieningen.

De waardering van latente belastingverplichtingen en -vorderingen wordt gebaseerd op de fiscale gevolgen van de door de vennootschap, per balansdatum, voorgenomen wijze van realisatie of afwikkeling van activa, voorzieningen, schulden of overlopende passiva. Hierbij wordt uitgegaan van het geldende belastingtarief. De latente belastingverplichtingen en vorderingen worden gewaardeerd tegen nominale waarde. De latente belastingvorderingen en -verplichtingen worden gesaldeerd indien de vennootschap een in rechte afdwingbaar recht heeft om actuele belastingvorderingen te salderen met actuele belastingverplichtingen en de uitgestelde belastingvorderingen en de uitgestelde belastingverplichtingen verband houden met winstbelastingen die betrekking hebben op dezelfde fiscale eenheid en door dezelfde belastingautoriteit worden geheven.

De fiscale eenheid North Sea Port SE is opgebouwd uit de volgende entiteiten:

Fiscale entiteiten	Fiscale eenheid	Belang
North Sea Port SE	FE	100%
North Sea Port Netherlands NV	FE	100%
North Sea Port Netherlands Beheer BV	FE	100%
Van Citters Beheer BV	FE	100%
WarmCO2 CV	transparant	79%
<i>Resultaten worden fiscaal toegerekend aan vennoten</i>		
Blakowi Groene kracht BV	FE	100%
WarmCO Invest BV	FE	100%
WarmCO2 Beheer BV	deelneming	80%
<i>Zelfstandig belastingplichtig</i>		
Valuepark Terneuzen CV	transparant	50%
<i>Commanditair belang North Sea Port Netherlands</i>		

Grondslagen voor de waardering van financiële instrumenten

Onder financiële instrumenten worden zowel primaire financiële instrumenten, zoals vorderingen en schulden, als financiële derivaten verstaan. De financiële instrumenten worden gewaardeerd volgens de geamortiseerde kostprijs.

Derivaten

Het beleid van North Sea Port is om een deel van de renterisico's effectief af te dekken en North Sea Port maakt hierbij gebruik van afgeleide financiële instrumenten die niet beursgenoteerd zijn en waarvan de onderliggende waarde niet beursgenoteerd is.

North Sea Port houdt geen financiële instrumenten voor handelsdoeleinden en geeft deze ook niet uit. Initiële waardering vindt plaats tegen kostprijs (of lagere marktwaarde). North Sea Port voldoet aan de voorwaarden die zijn opgesteld in RJ 290 om kostprijshedge-accounting toe te kunnen passen en past dit ook toe. Indien de hedgerelatie effectief is, blijven waardeveranderingen van de derivaten off-balance. De mate van effectiviteit van de afgesloten derivaten, Interest Rate Swaps, wordt jaarlijks getoetst door het vergelijken van de kritische kenmerken van het hedge-instrument en de afgedekte positie. Indien deze kenmerken niet geheel overeenkomen, is er een indicatie van een mogelijk ineffectief deel en wordt een kwantitatieve ineffectiviteitsmeting uitgevoerd.

Hierbij wordt de verandering van de reële waarde van het afgesloten derivaat vergeleken met de reële waardeverandering van een hypothetisch derivaat waarvan de kritische kenmerken exact overeenkomen met de afgedekte positie(s). Indien het instrument (deels) ineffectief is, wordt dit deel zonder kostprijshedge-accounting gewaardeerd op kostprijs of lagere marktwaarde en wordt de waardemutatie van het ineffectieve deel ten laste of bij mogelijk latere terugname ten gunste van de winst- en verliesrekening gebracht in de financiële baten en lasten.

Grondslagen voor de opstelling van het geconsolideerde kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de indirecte methode.

Er is onderscheid aangebracht tussen de operationele, investerings- en financieringsactiviteiten. De geldmiddelen in het kasstroomoverzicht bestaan uit de liquide middelen. Geactiveerde rentekosten zijn opgenomen in de kasstroom uit investeringsactiviteiten.

Grondslagen voor leasing (lessee)

De beoordeling of een overeenkomst een lease bevat, vindt plaats op grond van de economische realiteit op het tijdstip van het aangaan van het contract. Het contract wordt aangemerkt als leaseovereenkomst als de nakoming van de overeenkomst afhankelijk is van het gebruik van een specifiek actief of de overeenkomst het recht van gebruik van een specifiek actief omvat.

Verplichtingen met betrekking tot operationele leasing worden verwerkt in de winst- & verliesrekening over de looptijd van het contract. De verplichtingen zijn opgenomen onder de niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen.

Toelichting op de geconsolideerde balans

Toelichting op de geconsolideerde balans

(bedragen * € 1.000)

1. Immateriële vaste activa

De post immateriële vaste activa heeft betrekking op software:

	2024	2023
Verkrijgingsprijs per 1-1	7.654	7.242
Cumulatieve afschrijvingen per 1-1	-6.679	-6.384
Boekwaarde per 1-1	975	858
Investerings	108	374
Overboekingen	32	37
Desinvesteringen	-4	0
Afschrijvingen	-254	-295
Boekwaarde per 31-12	856	975
Verkrijgingsprijs per 31-12	7.790	7.654
Cumulatieve afschrijvingen per 31-12	-6.933	-6.679
Boekwaarde per 31-12	856	975
Afschrijvingspercentages	20%	20%

2. Materiële vaste activa

De post materiële vaste activa heeft betrekking op gronden, gebouwen, havenwerken, onderhanden werk en andere bedrijfsmiddelen:

	2024	2023
Verkrijgingsprijs per 1-1	1.029.995	1.000.689
Cumulatieve afschrijvingen per 1-1	-344.232	-330.596
Boekwaarde per 1-1	685.763	670.093
Investerings	18.969	30.711
Overboekingen	-37	-880
Waardeverminderingen	0	0
Desinvesteringen	-2.373	-525
Afschrijvingen	-14.237	-13.636
Boekwaarde per 31-12	688.085	685.763
Verkrijgingsprijs per 31-12	1.046.554	1.029.995
Cumulatieve afschrijvingen per 31-12	-358.469	-344.232
Boekwaarde per 31-12	688.085	685.763

Onderstaand is de splitsing van de post materiële vaste activa per categorie gegeven:

	Gronden en gebouwen	Haven werken	Andere bedr middelen	Onderhanden werk
Verkrijgingsprijs per 1-1	432.224	468.584	80.080	49.107
Cumulatieve afschrijvingen per 1-1	-8.216	-270.522	-65.494	0
Boekwaarde per 1-1	424.008	198.061	14.587	49.107
Investeringsen	42	7.270	541	11.117
Overboekingen	831	46.769	1.148	-48.785
Waardeverminderingen	0	0	0	0
Desinvesteringen	-2.318	0	0	-55
Afschrijvingen	-585	-10.696	-2.956	0
Boekwaarde per 31-12	421.978	241.404	13.319	11.384
Verkrijgingsprijs per 31-12	430.779	522.623	81.768	11.384
Cumulatieve afschrijvingen per 31-12	-8.801	-281.219	-68.449	0
Boekwaarde per 31-12	421.978	241.404	13.319	11.384
Afschrijvingspercentages	0 - 10%	1 - 40%	4 - 33,33%	0%

Het onderhanden werk betreft uitsluitend activa in aanbouw ten behoeve van de eigen bedrijfsvoering van North Sea Port.

Uit te geven gronden (hectare)	31-12-2024	31-12-2023
Nederland	450	490
België	148	177
	598	667

De voorraad uit te geven gronden per 31-12-2024 bevat tevens gecommitteerde gronden, waarvan bekend is dat deze in 2025 tot een uitgifte zullen leiden. De post uit te geven gronden betreft het netto uitgeefbare areaal, exclusief niet uitgeefbare elementen zoals leidingstraten en bufferzones. De voorraad bevat ook gronden die aangehouden worden als toekomstige natuurcompensatie. Deze gronden zijn niet bestemd voor reguliere uitgiftes. Bij de bepaling van de grondvoorraad wordt geen rekening gehouden met reserveringen van grondposities voor toekomstige projecten.

Voor het Belgische deel is ook nog 62 ha (eind 2023 67 ha) uitgeefbare grond in huur van het Vlaams Gewest.

Bedrijfswaarde kasstroom genererende eenheden

KGE North Sea Port

Met betrekking tot het haven- en grondbedrijf in exploitatie is vastgesteld dat er geen aanwijzingen zijn uit interne en externe informatiebronnen om tot een impairment over te gaan. Dit is bevestigd uit de reguliere update van de bedrijfswaarde, waarbij is vastgesteld dat de indirecte opbrengstwaarde (contante waarde van toekomstige kasstromen) van deze KGE boven de boekwaarde van de materiële vaste activa ligt.

Na sanering van het Thermphos terrein is de grondpositie weer volwaardig uitgeefbaar geworden. Er zijn geen indicaties van impairment op de oorspronkelijke boekwaarde in de grondpositie.

KGE Glastuinbouw

Rekening houdend met de nog benodigde investeringen en de reeds gecontracteerde verkoopprijzen ligt de boekwaarde van de resterende grond onder de geschatte verkoopwaarde.

KGE niet in exploitatie genomen gronden

Binnen de niet in exploitatie genomen gronden onderscheiden we de volgende deelgebieden:

- gronden natuurcompensatie
- gronden Westelijke Kanaaloever
- gronden Axelse Vlakte III

Deze eenheden kennen vooralsnog geen exploitatie en zijn in de jaarrekening 2024 tegen verwervingsprijs of op basis van (lagere) taxatie gewaardeerd.

De gronden natuurcompensatie, Westelijke Kanaaloever en Axelse Vlakte III zijn gewaardeerd op basis van landbouwwaarde. In 2024 zijn geen specifieke ontwikkelingen geweest voor deze gronden. Ook vanuit externe bronnen (bijv. heffingen) zijn geen aanwijzingen voor waardevermindering ontvangen. Derhalve is voor deze gronden geen impairment vereist en zal de boekwaarde per 31 december 2024 gehandhaafd worden.

3. Financiële vaste activa

De post financiële vaste activa heeft voornamelijk betrekking op deelnemingen, een latente belastingvordering, kortlopende beleggingen en een verstrekte hypotheek:

	Deelne- mingen	Latente belast.vord.	Overige FVA	Totaal
Boekwaarde per 1-1	22.996	153.997	4.034	181.026
Mutatie lening u/g	0	0	-77	-77
Overige mutaties	0	0	3.991	3.991
Aandeel resultaat deelnemingen	1.221	0	0	1.221
Mutatie actieve belastinglatentie	0	-5.658	0	-5.658
Boekwaarde per 31-12	24.216	148.339	7.948	180.503
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	0	0	0	0

De mutatie onder overige financiële vaste activa heeft betrekking op de toename van de beleggingen met een looptijd langer dan een jaar: toename van € 4,0 mln in 2024.

Actieve latentie North Sea Port Netherlands

De mutatie van de actieve belastinglatentie heeft betrekking op de herrekende positie per 31-12-2024, met inachtneming van de toekomstige belastingvoordelen. Op 5 februari 2024 werd de vaststellings-overeenkomst tussen de belastingdienst en North Sea Port Netherlands getekend.

Actieve latentie North Sea Port Flanders

De actieve latentie is voornamelijk gevormd op basis van de fiscale overgangswet voor havens in 2018. De fiscaal vrijgestelde afschrijvingen van vast actief herwaarderingen en bepaalde kapitaalsubsidies worden jaarlijks herrekend. In 2024 is er een vrijval van € 3.779K (2023: € 3.958K).

Deelnemingen:

	31-12-2024	31-12-2023
Valuepark Terneuzen C.V.	9.664	8.449
Valuepark Terneuzen Beheer B.V.	14	14
Pipelink N.V.	14.471	14.471
Zeeland Airport B.V.	67	62
Totaal	24.216	22.996

Overige financiële vaste activa:

	31-12-2024	31-12-2023
Lening u/g	58	135
Overige Financiële Vaste activa	2.390	2.398
Beleggingen >1j	5.500	1.500
Totaal	7.948	4.034

De post Lening u/g betreft op het havengeld verleende korting. Met de debiteur zijn afspraken gemaakt over terugbetaling van de korting.

De overige financiële vaste activa betreft minderheidsparticipaties in TMVW (€ 2.283.598), Ethias, waterdistributeur VMW en Jobpunt/Poolstok. Daarnaast is een financiële borg aan OVAM (BE) opgenomen.

4. Vorderingen en overlopende activa

	31-12-2024	31-12-2023
Debiteuren	24.215	21.766
Af: voorziening dubieuze debiteuren	-412	-3.792
	23.803	17.974
Vorderingen op participanten en deelnemingen	5.000	10.849
Belastingen en premies sociale verzekeringen	1.095	19.334
Overige vorderingen	1.313	412
Overige vorderingen - Termijndeposito's < 1 jaar	22.500	0
Overlopende activa	12.039	9.392
	65.750	57.961

De post belastingen had in 2023 hoofdzakelijk betrekking op de teruggave van de in 2022 opgelegde voorlopige aanslagen Vpb incl. heffingsrente voor de periode 2017 t/m 2023.

De vorderingen op participanten en deelnemingen betreft een verstrekte kasgeldlening aan Valuepark Terneuzen. Over de kasgeldlening wordt de werkelijke rente (op basis van euribor + opslag) inclusief een garantievergoeding van 0,8% doorberekend. De looptijd van de vorderingen en overlopende activa is korter dan een jaar.

5. Beleggingen

Overzicht beleggingen met een looptijd korter dan een jaar:

	Koers 31-12-2024	Markt waarde	Nominale waarde
Business account/notes	100,00%	3.500	3.500
		3.500	3.500

De beleggingen hebben een looptijd van minder dan een maand. De beleggingen staan geheel ter vrije beschikking van de vennootschap.

6. Liquide middelen

	31-12-2024	31-12-2023
Bank Nederlandse Gemeenten- rekening courant	4.577	10.209
Bank BNP Paribas - rekening courant	5.963	3.806
Bank BNP Paribas - spaarrekening	20.500	0
Overige banken - rekening courant	2.868	2.688
Overige banken - spaarrekening	9.712	0
Kas	0	3
	43.620	16.706

Van de liquide middelen staat € 554K niet ter vrije beschikking van de vennootschap, de overige liquide middelen staan ter vrije beschikking van de vennootschap.

De mutaties in de liquide middelen zijn opgenomen in het kasstroomoverzicht.

7. Groepsvermogen

	2024	2023
Aandeel rechtspersoon in het eigen vermogen:		
Stand per 1-1	638.715	600.944
Aandeel resultaat rechtspersoon	37.625	37.771
	676.340	638.715
Aandeel van derden in het eigen vermogen:		
Stand per 1-1	340	305
Aandeel derden in resultaat	-1	35
Stand per 31-12	339	340

8. Voorzieningen

	31-12-2024	31-12-2023
Voorziening afscheidspremie	56	64
Voorziening getrouwheidspremie	105	154
Voorziening marktconformiteitstoets	2.000	0
Pensioenvoorziening	0	78
Saneringsvoorziening	6.870	6.885
Jubileumvoorziening	129	113
	9.160	7.295

De saneringsvoorziening betreft de voormalige marinierskazerne in Vlissingen.

In onderstaand overzicht is per voorziening het verloop in 2024 inzichtelijk gemaakt. De voorzieningen zijn overwegend langlopend van aard.

	Afscheidspremie	Getrouwheidspremie	Pensioenen
Stand per 1-1	64	154	78
Besteding	-11	-57	-78
Toevoeging	3	8	0
Stand per 31-12	56	105	0

	Jubileum voorz	Sanering	Markt- conformiteit
Stand per 1-1	113	6.885	0
Besteding	-6	-15	0
Toevoeging	22	0	2.000
Stand per 31-12	129	6.870	2.000

9. Langlopende schulden

	31-12-2024 Totaal	31-12-2024 > 5 jaar	31-12-2023 Totaal	31-12-2023 > 5 jaar
Vaste geldleningen	148.750	104.250	160.167	115.603
Rollover leningen	26.389	4.167	31.944	9.722
Waarborg financiering	-2.912	0	-4.068	-1.068
Afkoop erfpacht	17.500	14.059	7.911	7.255
Overige langlopende schulden	439	439	439	439
	190.166	122.915	196.392	131.952

	Vaste geld- leningen	Rollover leningen	Waarborg financiering	Afkoop erfpacht
Stand per 1-1	160.167	31.944	-4.068	7.911
Opname lening	0	0	0	0
Aflossing lening	-11.417	-5.556	0	0
Ontvangen afkoop erfpacht	0	0	0	10.472
Overige mutaties	0	0	0	-882
Toerekening verg. publieke taken	0	0	-556	0
Toerekening waarborgsom financiering	0	0	1.712	0
Stand per 31-12	148.750	26.389	-2.912	17.500

	Overig langlopend
Stand per 1-1	439
Overige mutaties	0
Stand per 31-12	439

De waarborg financiering betreft de aan de Nederlandse aandeelhouders in 2011 betaalde vergoeding ten behoeve van de garantstelling voor het vreemd vermogen tot het jaar 2028 conform afgesproken staffel. De waarborg financiering betreft een totaalbedrag van € 36 mln onder aftrek van een vergoeding voor publieke taken ad € 10 mln met een looptijd tot en met 2028. De vrijval van deze waarborg binnen 12 maanden na afloop van het boekjaar bedraagt € 1.000K.

10. Kortlopende schulden en overlopende passiva

	31-12-2024	31-12-2023
Schulden aan kredietinstellingen - Nederland	48.439	57.461
Schulden aan kredietinstellingen - België	333	333
Schulden aan leveranciers en handelskredieten	9.567	6.066
Schulden aan verbonden partijen	600	509
Belastingen en premies sociale verzekeringen	8.353	1.731
Vooruitgefactureerde omzet	19.940	18.741
Overige schulden	4.870	2.417
Overlopende passiva	14.205	14.931
	106.308	102.190

De kortlopende schulden hebben een looptijd < 1 jaar.

De post schulden aan kredietinstellingen betreft kasgeldleningen die onder garantie van de Nederlandse aandeelhouders worden aangetrokken. Het garantieplafond bedraagt € 340 mln. De kasgeldleningen worden aangetrokken op basis van een langjarige kasgeldkrediet arrangement met als grondslag Euribor + variabele opslag. Daarnaast staan de Nederlandse aandeelhouders secundair garant voor een bedrag van € 65 mln i.v.m. schulden van WarmCO2 C.V. De primaire garantstelling voor deze schulden is afgegeven door North Sea Port SE.

De overlopende passiva betreffen voornamelijk nog te ontvangen facturen inzake kosten en investeringen gedurende het boekjaar en kostenegalisatie inzake het havenafvalplan.

Niet uit de balans blijkende rechten en verplichtingen

Niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen

Financiële instrumenten risicobeheersing

Algemeen

De in deze toelichting opgenomen gegevens verschaffen informatie die behulpzaam is bij het inschatten van de omvang van risico's die verbonden zijn aan zowel de in de balans opgenomen als de niet in de balans opgenomen financiële instrumenten.

De financiële instrumenten van North Sea Port, anders dan derivaten, dienen ter financiering van de operationele activiteiten van North Sea Port of vloeien direct uit deze activiteiten voort. North Sea Port maakt daarnaast gebruik van swaps om renterisico's af te dekken. Kaders, richtlijnen en spelregels zijn geformuleerd in het Treasury Statuut. De berekende marktwaarde van deze derivaten bedraagt ultimo 2024 -/- € 1,2 mln (2023 -/- € 1,9 mln). North Sea Port past kostprijs-hedge-accounting toe (zie paragraaf 'Derivaten'). Deze instrumenten blijven derhalve off balance.

Renteswaps

Per einde boekjaar heeft North Sea Port contracten inzake renteswaps uitstaan met een marktwaarde per 31-12-2024 van -/- € 1,2 mln. North Sea Port heeft uit hoofde van de renteswap geen bijstortverplichtingen en loopt uit dien hoofde derhalve geen liquiditeitsrisico. Op grond van het contract betaalt North Sea Port per kwartaal rente over een per periode vastgesteld notional amount. Dit nominale bedrag is € 72 mln per 31-12-2024. De te betalen vaste rente is gemiddeld 4,28%. Daarnaast ontvangt North Sea Port een marktrente gelijk aan 3-maands Euribor over dit nominale bedrag. De renteswap dient ter dekking van het renterisico dat North Sea Port loopt op haar variabel rentende leningen die uitstaan bij kredietinstellingen alsmede de lange termijn financieringsbehoefte. Deze financieringsbehoefte, die volgt uit de strategische ambities van North Sea Port, wordt naar de huidige inzichten als zeer waarschijnlijk ingeschat.

Swap positie per 31-12	Coupon	Markt waarde	Afgedekte waarde
<u>Swaps tbv North Sea Port Netherlands:</u>			
01/12/2004 - 02/01/2025	4,23%	-64	27.500
25/09/2006 - 01/01/2027	4,38%	-1.078	36.000
<u>Swaps tbv Valuepark Terneuzen:</u>			
01/11/2005 - 02/01/2026	4,01%	-106	8.500
		-1.248	72.000
	2024	2023	
Vaste geldleningen > 1 jaar	148.750	160.167	
Rolloverleningen > 1 jaar	26.389	31.944	
Vaste geldleningen < 1 jaar	11.417	11.939	
Rolloverleningen < 1 jaar	5.556	5.556	
Kasgeldleningen	26.800	29.800	
Kasgeldleningen Valuepark	5.000	10.500	
Totaal portefeuille per 31-12	223.911	249.905	
Af: vaste geldleningen	-160.167	-172.105	
Af: afgedekt middels derivaten	-72.000	-91.000	
Restant portefeuille met variabele rente	-8.256	-13.200	
Hedgeratio per 31-12	104%	105%	

De looptijd van de derivaten is mede afgestemd op het verwachte verloop van de toekomstige financieringsbehoefte, waaronder de kasgeldleningen.

Volgens het Treasurystatuut van North Sea Port dient minimaal 60% van de totale portefeuille tegen een rentevast periode langer dan 1 jaar afgedekt te worden. Deze hedgeratio bedraagt per 31 december 2024 104% (in 2023: 105%).

Op basis van de meerjarenprognose mag verondersteld worden dat de hoofdsom van de afgedekte positie (leningen met variabele rente) groter zal zijn dan de totale hoofdsom van de swapportefeuille. Momenteel is daarvan geen sprake door vertraging in het investeringsprogramma. Naar verwachting is sprake van een tijdelijke situatie die zal normaliseren na uitvoering van grote projecten. North Sea Port verwacht daarom dat de ingezette instrumenten (interest rate swaps) over de afgesloten looptijd alsnog effectief zullen zijn.

Omdat de Euribor basis en betaaldatum van de swaps en afgedekte positie niet geheel overeenkomen, wordt periodiek een kwantitatieve ineffectiviteitsmeting uitgevoerd waarbij de cumulatieve reële waardeveranderingen van dit hypothetische derivaat worden vergeleken met de cumulatieve reële waardeveranderingen van het werkelijke derivaat. De conclusies van de ineffectiviteitstoets zijn: de kwalitatieve analyse inzake de hedge effectiviteit laat zien dat er een kwantitatieve toetsing nodig is van de hedge relaties, daar er bij de kwalitatieve toetsing mismatches zijn vastgesteld voor verschillende kritische kenmerken. De kwantitatieve toets resulteert in een hedge ineffectiviteit van € 17K, die verantwoord en toegelicht is in de jaarrekening.

Risico's

De belangrijkste financiële marktrisico's zijn:

Renterisico

Het beleid van North Sea Port is erop gericht dat minimaal 60% van het renterisico op opgenomen leningen is gebaseerd op een vaste rente. Bij het bepalen van het renterisico op opgenomen leningen kan North Sea Port rekening houden met beschikbare liquiditeiten die het renterisico van variabel rentende leningen kunnen neutraliseren. North Sea Port maakt gebruik van derivaten zoals renteswaps om het renterisico te beperken. Renterisico's worden centraal beheerd. Het aanhouden van renteposities is gereguleerd en speculatieve posities worden niet ingenomen. Zie ook de toelichting hierboven bij financiële instrumenten risicobeheersing.

Valutarisico

North Sea Port is hoofdzakelijk werkzaam in Nederland en België. Derhalve is er een beperkt valutarisico.

Tegenpartij kredietrisico

North Sea Port handelt enkel met kredietwaardige partijen en heeft procedures opgesteld om de kredietwaardigheid te bepalen. Tevens heeft North Sea Port richtlijnen opgesteld om de omvang van het kredietrisico bij elke partij te beperken. Bovendien bewaakt North Sea Port voortdurend haar vorderingen en hanteert de groep een strikte aanmaancode of procedure. Door de bovenstaande maatregelen is het kredietrisico voor North Sea Port beperkt. Verder zijn er geen belangrijke concentraties van kredietrisico binnen North Sea Port.

North Sea Port heeft vorderingen verstrekt aan maatschappijen waarin wordt deelgenomen. Bij deze partijen is geen historie van wanbetaling bekend.

Liquiditeitsrisico

North Sea Port maakt gebruik van meerdere banken en beschikt over een verscheidenheid aan financieringsarrangementen waaruit leningen kunnen worden opgenomen.

Niet uit de balans blijkende rechten en verplichtingen

Samenwerking met DOW Benelux in Valuepark Terneuzen

North Sea Port en Dow Benelux hebben een samenwerkingsovereenkomst gesloten om gezamenlijk de ontwikkeling van de Mosselbanken en de Braakmanpolder ter hand te nemen. De partners hebben besloten hun samenwerking te doen plaatsvinden in een speciaal voor dat doel opgerichte vennootschap; Valuepark Terneuzen C.V. Valuepark Terneuzen heeft de Braakmanpolder van North Sea Port Netherlands tegen kostprijs in eigendom verworven inclusief de reeds in dit gebied gedane investeringen. De Mosselbanken blijven echter eigendom van Dow Benelux, maar Valuepark Terneuzen verwerft het recht om op de Mosselbanken terreinen aan derden in erfpacht uit te geven. In de samenwerkingsovereenkomst worden de rechten en plichten van beide partners beschreven.

Borgstelling Valuepark Terneuzen c.v.

Op basis van de samenwerkingsovereenkomst met Dow Benelux B.V. staat North Sea Port borg voor de nakoming van de verplichtingen volgend uit de aan Valuepark Terneuzen C.V. verleende kredietfaciliteit. Op basis van het bedrijfsplan Valuepark bedraagt de maximale vreemd vermogenspositie € 70,2 mln (jaar 2027). North Sea Port staat per 31-12-2024 borg voor maximaal € 5,0 mln, namelijk 100% van de financieringspositie van Valuepark Terneuzen C.V.

Milieumaatregelen

Op verschillende locaties binnen het beheersgebied is sprake van bodemverontreiniging. Van de aard en de omvang hiervan bestaat geen volledige inventarisatie. Of en in hoeverre hieraan toekomstige financiële consequenties zijn verbonden is onder meer afhankelijk van mogelijk noodzakelijk blijkende werkzaamheden en/of milieumaatregelen, mede in relatie tot ontwikkelingen in de op dat moment vigerende regelgeving. Daarbij geldt dat de eventuele kosten van sanering in rekening zijn bij de voormalig erfpachter of huurder. Voor de verontreiniging van deze overige gronden, rechtstreeks in bezit van North Sea Port, is dan ook geen voorziening gevormd. Een uitzondering is gemaakt voor de uit te voeren saneringswerkzaamheden in de Buitenhaven in Vlissingen, zie ook saneringsvoorziening in de toelichting op de balans. Tegenover deze sanering staat een eenmalige opbrengst van een afgekocht erfpachtrecht in 2021.

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. heeft een bedrag van 88,6 miljoen euro bijgedragen (berekend op 15% van de bouwbijdrage van het Vlaams Gewest). De beide bijdragen zijn in de groeps cijfers van 2017 reeds verwerkt als verplichting. North Sea Port participeert in de Stuurgroep en houdt in deze hoedanigheid gedetailleerd zicht op werkzaamheden en projectkosten. De bijdragen van North Sea Port Netherlands én van North Sea Port Flanders zijn inmiddels volledig voldaan, zie onderstaand schema (bedragen x € mln.):

2019 (betaald)	2020 (betaald)	2021 (betaald)	2022 (betaald in 2021)
€25,7	€28,7	€19,7	€ 14,7

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

De bouw van infrastructurele werken brengt inherente risico's met zich. Of en wanneer alsmede in welke mate deze risico's zich voor doen is onzeker. In het projectbudget is een risicoreservering inbegrepen. De risicoreservering is bestemd voor onvoorziene uitgaven waaronder "Verzoeken tot Wijziging" alsmede inherente risico's.

Het voortschrijdend inzicht ter zake de toereikendheid van de risicoreserve wordt mede verkregen op basis van schattingen (RJ 252.201). Deze schattingen zijn gebaseerd op onzekere verwachtingen en scenario's (RJ 252.508).

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 (RJ 252.201).

In de loop van 2022 is bevestigd dat de CEF-subsidie voor het maximaal bedrag van € 48.095.000 verleend wordt aan het project. Deze 100% toekenning is pro rata te verdelen over de projectpartners. Vanuit dat standpunt heeft NSP Flanders € 2,9 mln te veel bijgedragen in het verleden. Deze gunstige ontwikkeling zal een eventuele extra bijdrage gedeeltelijk kunnen compenseren.

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

Samenwerkingsovereenkomst WarmCO2 en garantstelling

North Sea Port Netherlands en Yara Sluiskil hebben een samenwerking onder de naam WarmCO2 met als doel de ontwikkeling van glastuinbouw te ondersteunen met of door het verstrekken van warmte en CO2. North Sea Port staat direct voor € 65 mln garant voor de door banken verstrekte financiering aan de deelneming WarmCO2 c.v. In de verzelfstandigingsovereenkomst en de garantie- en dienstverleningsovereenkomst is vastgelegd dat het primaire risico voor de financiering bij North Sea Port ligt en het secundaire risico bij de Nederlandse aandeelhouders van North Sea Port. Warmco Beheer BV is als beherend vennoot aansprakelijk voor de schulden van de CV jegens derden.

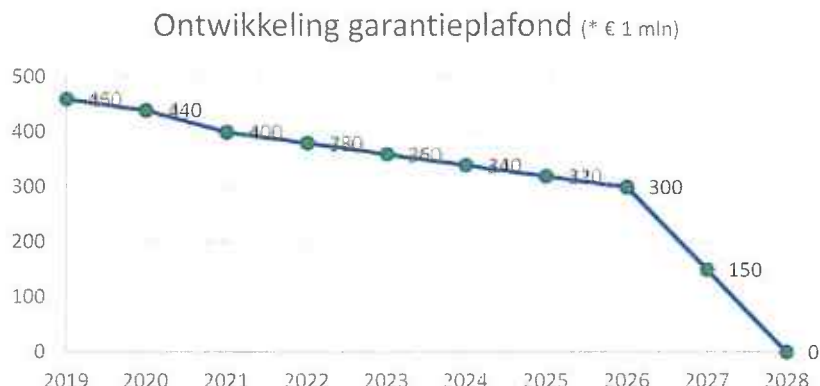
Garantieovereenkomst 2019/opheffing GR Zeeland Seaports

Het Algemeen Bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Zeeland Seaports (GR) heeft de Gemeenschappelijke Regeling op 26 juni 2019 te ontbonden. Sinds de ontbinding staan de afzonderlijke Nederlandse Gemeenten en de Provincie Zeeland direct garant voor de schulden van North Sea Port Netherlands. De banken waarden deze garantie gelijk aan de garantie afgegeven door de Gemeenschappelijke Regeling.

Voorafgaand aan de daadwerkelijke opheffing heeft de GR haar aandelen in North Sea Port SE overgedragen aan individuele deelnemers naar rato van ieders deelname in de GR. Dit betekent dat de provincie Zeeland 25 % van de aandelen van de Holding heeft verkregen, de Gemeenten Terneuzen, Borsele en Vlissingen ieder 8,33%. Hierdoor is direct aandeelhouderschap ontstaan voor de deelnemers in de GR en is er sprake van gelijkwaardigheid met de Vlaamse aandeelhouders in de Holding.

De opheffing van de GR heeft tot gevolg dat de overgedragen bevoegdheden "van rechtswege" terugkeerden naar de afzonderlijke gemeenten. Dit betekent dat de gemeenteraden en de colleges van B&W voorafgaand aan daadwerkelijke opheffing van de GR zelf een Havenverordening en -reglement hebben vastgesteld en daarnaast de noodzakelijke aanwijzings- en mandaatbesluiten hebben genomen. De notariële afwikkeling heeft plaatsgevonden op 26 juni 2019. Op die datum is de bestaande garantie- en dienstverleningsovereenkomst vervangen door een nieuwe Garantieovereenkomst 2019.

Na ondertekening van de Garantieovereenkomst 2019 ziet het garantieplafond er als volgt uit:



North Sea Port Netherlands NV verplicht zich verder de bedrijfsvoering zodanig in te richten dat op zo kort mogelijke termijn deze garanties afgebouwd worden. Het bedrag voor de garantstelling van € 26 mln is opgenomen onder de langlopende schulden als 'Waarborg financiering' voor € 36 mln onder aftrek van € 10 mln, welke ook vermeld staat onder langlopende schulden als 'Vergoeding voor publieke taken'. In 2021 heeft een herfinanciering plaatsgevonden waarbij de garantie overgaat in een hypothecaire zekerheid. De garantie zoals hierboven aangegeven blijft van toepassing gedurende deze periode.

Belastingverplichtingen

Het hoofd van de fiscale eenheid is hoofdelijk aansprakelijk jegens de Belastingdienst voor de schulden van de deelnemers in de fiscale eenheid.

Dispuut afwikkeling faillissement Zalco

In beginsel heeft North Sea Port na het arrest van het gerechtshof en de uitspraak van de Hoge Raad inzake het achtergebleven aluminium in de ovens van voormalig Zalco een vordering van € 1.394K te vermeerderen met wettelijke rente vanaf 2016. Uit het oogpunt van voorzichtigheid is geen vordering opgenomen in deze zaak, omdat de kans bestaat dat de zaak -mogelijk- alsnog in een andere richting ontwikkelt.

Restproducten sanering Van Citters Beheer

Na de sanering van het voormalig Thermphos terrein resteert een voorraad slakken van 136.700 ton. In de jaarrekening van VCB werd in 2021 een voorziening gevormd van € 2 mln voor het afvoeren van deze restproducten. Inmiddels is duidelijk geworden dat de slakken bruikbaar zijn voor infrastructurele werken in de haven, zodat de voorziening bij VCB in 2022 kon vrijvallen. De slakken vertegenwoordigen op zich geen waarde en werden om die reden niet gewaardeerd in de balans.

Inmiddels heeft het havenbedrijf toestemming ontvangen van het bevoegd gezag om de producten ook voor droge werken in te zetten waardoor het aantal mogelijke toepassingen aanzienlijk ruimer is en de voorraad mogelijk sneller verwerkt kan worden.

De restproducten zijn niet op korte termijn inzetbaar (bij gebrek aan voldoende geschikte projecten), zodat een toekomstscenario denkbaar is waarin de slakken niet bruikbaar zijn en afgevoerd moeten worden naar een afvalverwerker. De eventuele kosten hiervan zijn op dit moment niet betrouwbaar in te schatten.

Operationele leaseverplichtingen

De aangegane lease- en huurverplichtingen per 31 december 2024 zijn als volgt:

	Totaal	< 1 jaar	1 - 5 jaar	> 5 jaar
Bedrijfswagens	224	98	126	0
Kantoor North Sea Port SE	97	30	67	0
	321	128	193	0

Het contract voor de huur van het kantoorpand van de SE te Sas van Gent is op 31 maart 2023 verlengd voor een nieuwe huurperiode van 5 jaar. Na deze periode zal de huur worden gecontinueerd voor onbepaalde tijd, tenzij partijen de overeenkomst opzeggen.

Lopende claims en geschillen

Per balansdatum heeft North Sea Port meerdere juridische geschillen onderhanden met verschillende partijen. Deze geschillen zijn onderdeel van lopende juridische procedures. Er wordt geen uitstroom van middelen verwacht in het kader van lopende claims en geschillen.

Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening

Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening

(bedragen * € 1.000)

11. Totaal bedrijfsopbrengsten

	2024	2023
Nautische omzet	48.829	46.718
Erfpacht en huur	74.878	68.299
Overige opbrengsten	13.939	16.472
Totaal bedrijfsopbrengsten	137.646	131.489

	2024 Nederland	2024 België	2023 Nederland	2023 België
Nautische omzet	27.643	21.186	26.192	20.525
Erfpacht en huur	41.461	33.417	38.077	30.222
Overige opbrengsten	10.516	3.423	14.006	2.466
Totaal omzet	79.620	58.026	78.275	53.214
	137.646		131.489	

De nautische omzet is met 4,5% toegenomen door gestegen volumes zeevaart (+0,7%) en binnenvaart (+4,4%). Het effect van volumestijging werd verstrekt door de tariefstijging (+2,7%). De grondomzet stijgt in 2024 met 9,7% door nieuwe uitgiftes, contractherzieningen en prijsindexeringen. De resterende looptijd van de erfpacht-, huur- en concessiecontracten is overwegend langer dan 5 jaar.

Overige opbrengsten:

	2024	2023
Omzet WarmCO2	7.244	8.951
Verhuur bedrijfsmiddelen	2.129	2.212
Toerekening vergoeding uitvoering publieke taken	1.962	1.962
Overige baten	2.604	3.347
	13.939	16.472

De overige opbrengsten dalen door omzetvermindering bij deelneming WarmCO2. De hoogte van de overige baten wordt, zowel in 2024 als in 2023, met name bepaald door boekwinsten op incidentele grondtransacties.

12. Kosten van grond- en hulpstoffen

	2024	2023
Kostprijs ingekochte warmte en CO2	2.370	1.932

13. Personeelslasten

Personeelslasten:

	2024	2023
Lonen en salarissen	19.485	17.394
Sociale lasten	7.874	7.137
Overige personeelslasten	5.596	5.226
	32.956	29.756

Lonen en salarissen:

	2024	2023
Brutosalarissen	19.638	17.433
Vergoeding TZO	104	95
VUT/WW-uitkeringen	0	32
Doorberekende personeelskosten	-256	-166
	19.485	17.394

Het aantal fte bedraagt 231,8 ultimo 2024 (222,0 fte 2023). Het aantal fte bij North Sea Port Flanders bedraagt 128,6 ultimo 2024 (127,3 fte 2023). Het aantal fte bij North Sea Port Netherlands bedraagt 103,2 ultimo 2024 (94,7 fte 2023).

De kosten stijgen door uitbreiding van het aantal fte en door indexering van de salarissen, vastgelegd in CAO.

Sociale lasten:

	2024	2023
Pensioenlasten	3.719	3.473
Sociale lasten	4.106	3.651
Eindheffingen	50	13
	7.874	7.137

De medewerkers van North Sea Port Netherlands zijn aangesloten bij het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP). De dekkingsgraad van het pensioenfonds was op 31-12-2024 111,9%. (2023: 110,5%).

De medewerkers van North Sea Port Flanders nemen deel in het Ethias Pensioenfonds. De dekkingsgraad op 31-12-2024 van het pensioenfonds is zowel voor de eerste pijler als voor de tweede pijler (contractuele medewerkers) voldoende om de verbintenissen bij onveranderde regelgeving in de toekomst 100% te dekken.

Bezoldiging bestuurders:

	2024	2023
Directie	1.280	1.097

De vergoeding voor de leden van het Toezichthoudend Orgaan bedraagt € 101K in 2024 (€ 91K in 2023).

Overige personeelslasten:

	2024	2023
Uitzendkrachten en inhuur	2.446	1.814
Reis- en verblijfkosten	1.509	1.301
Opleidingskosten	324	342
Wervingskosten	243	202
Overige personeelskosten	1.075	1.567
	5.596	5.226

14. Afschrijvingen immateriële en materiële vaste activa

Afschrijvingskosten immateriële vaste activa:

	2024	2023
Afschrijving software	245	294

Afschrijvingskosten materiële vaste activa:

	2024	2023
Afschrijving gebouwen	669	631
Afschrijving haveninfrastructurele werken	11.010	10.396
Afschrijving andere bedrijfsmiddelen	2.568	2.610
	14.246	13.637
Totaal afschrijvingen	14.491	13.931

Onder afschrijving andere bedrijfsmiddelen worden de afschrijvingskosten op de installatie en het leidingwerk van WarmCO2 vermeld.

15. Overige bedrijfslasten

Het totaal van de overige bedrijfslasten bestaat uit onderstaande componenten:

	2024	2023
Onderhoud en beheer	16.020	18.029
Onderzoek en gebiedsontwikkeling	3.405	1.701
Nautische diensten	519	564
Informatisering en automatisering	3.956	2.899
Communicatie-, acquisitie- en representatiekosten	3.250	3.097
Accountants- en advieskosten	1.548	3.467
Diverse overige kosten	3.928	3.597
	32.625	33.353

Onderhoud en beheer:

	2024	2023
Baggerwerken	4.757	4.776
Sporen	446	593
Wegen en terreinen droog	5.575	4.580
Kades en terreinen nat	1.945	3.294
Bodemsaneringen en sloopkosten	-94	1.524
Overige beheers- en onderhoudskosten	417	444
Overige kosten haveninfrastructuur	1.526	1.480
Overige bedrijfsmiddelen	1.447	1.338
	16.020	18.029

De afname ontstaat door in 2024 doorberekende kosten van sanering uit 2023 en gedaalde kosten onderhoud kades.

Onderzoek en gebiedsontwikkeling:

	2024	2023
Duurzaamheid en innovatie	1.413	586
Onderzoek ogv veiligheid en marktontwikkeling	37	56
Haalbaarheidsonderzoeken	1.955	1.060
	3.405	1.701

Nautische diensten:

	2024	2023
Nautische diensten	519	564

Informatisering en automatisering:

	2024	2023
Licenties en onderhoud software	1.342	1.243
Berichtenverkeer en telefoon	407	356
Onderzoek en advieskosten ICT	849	179
Servicecontracten en kosten infrastructuur	1.326	1.063
Overige automatiseringskosten	31	58
	3.956	2.899

Dit betreft kosten voor onderhoud van software, hardware, (glasvezel)infrastructuur, data-communicatie, kopieerapparatuur, servicecontracten voor het nautisch verkeersbegeleidingscentrum en onderzoek en advies ICT.

	2024	2023
Advertenties en mediacampagnes	14	11
Beurzen e.d.	597	618
Promotiemateriaal	542	343
Sponsoring en donaties	1.237	1.322
Evenementen en representatiekosten	732	692
Reis- en verblijfkosten acquisitie	128	111
	3.250	3.097

Accountants- en advieskosten:

	2024	2023
Accountants- en advieskosten	1.548	3.467

In 2023 werd additioneel extern advies gevraagd vanwege acquisitie deelneming Pipelink, studies nieuw kantoorgebouw en advisering op het vlak van asset management.

De post accountants- en advieskosten betreft onder andere de kosten van de controlerend accountant. De controle van de jaarrekening wordt met ingang van 2019 verzorgd door Deloitte accountants. De kosten van de controle worden toegerekend aan het jaar waarop ze betrekking hebben.

Onderstaand overzicht bevat een weergave van de dienstverlening van Deloitte, gebaseerd op daadwerkelijke bestedingen.

	2024	2023
Controle van de jaarrekening	162	223
Andere controleopdrachten	0	17
Adviesdiensten op fiscaal terrein	117	196
Andere niet-controlediensten	93	0
	373	436

Diverse overige kosten:

	2024	2023
Energiekosten	687	716
Huur bedrijfsmiddelen	298	165
Verzekeringen	517	379
Belastingen	1.259	1.462
Overige exploitatiekosten	69	81
Boetes (niet aftrekbaar)	10	0
Abonnementen, lidmaatschappen en vakliteratuur	359	340
Kantoorbenodigdheden en porti	12	16
Kleine benodigdheden en onderhoud inventaris	59	54
Overige bureaunkosten	0	1
Diverse kosten	656	383
	3.928	3.597

De post belastingen betreft onroerend zaak belasting en waterschapslasten. Hierop zijn de aan de klanten doorberekende belastingen in mindering gebracht.

16. Resultaat deelnemingen

	2024	2023
Resultaat Valuepark beheer BV	0	1
Resultaat Valuepark cv	1.215	1.301
Resultaat Flushing Service Park	0	7.919
Resultaat Zeeland Airport BV	6	0
	1.221	9.220

Het belang in Flushing Service Park werd in 2023 afgestoten, nadat deze deelneming zijn grondpositie heeft verkocht aan een derde partij. Deze verkoop heeft tot een aanzienlijke waardestijging van de deelneming geleid. De waarde van de deelneming werd volledig afgeboekt, waarna een incidentele bate resteert van € 7,9 mln ten gunste van het resultaat 2023. De inkomende kasstroom in verband met deze transactie bedroeg € 11,9 mln.

17. Financiële baten en lasten

Rentebaten en soortgelijke opbrengsten:

	2024	2023
Rente verstrekte leningen deelnemingen	319	515
Vergoedingen garantstelling Valuepark Terneuzen	61	108
Rente rekening-courant	134	102
Ontvangen dividend financiële vaste activa	698	0
Overige rentebaten	699	1.831
	1.910	2.556

De rente verstrekte leningen deelnemingen betreft de rente van kasgeldleningen die verstrekt zijn aan Valuepark Terneuzen CV. North Sea Port Netherlands ontvangt van Valuepark Terneuzen een vergoeding die de marktconformiteit garandeert van de te betalen rentelasten door de vennootschappen.

Het ontvangen dividend financiële vaste activa betreft de in 2024 ontvangen dividend-uitkering van deelneming Pipelink N.V..

Onder de overige rentebaten is de terug te ontvangen heffingsrente Vpb opgenomen die in 2022 is betaald aan de belastingdienst.

Rentelasten en soortgelijke kosten:

	2024	2023
Rente vaste geldleningen	-690	-726
Rente rolloverleningen	-1.430	-1.456
Rente kasgeldleningen	-1.425	-1.529
Derivaten	-384	-761
Toerekening waarborgsom financiering	-1.712	-1.848
Overige rentelasten en bankkosten	-567	-34
	-6.207	-6.354
Totaal financiële baten en lasten	-4.298	-3.798

In de overige rentelasten 2024 is heffingsrente opgenomen voor een bedrag van € 546K in verband met de afwikkeling van correctie omzetbelasting vanaf 2019.

Door de gestegen marktrente wordt minder rente betaald op derivaten (marktrente ligt dicht bij gecontracteerde rente). Het rente effect van de aflossing op rollover leningen wordt teniet gedaan door de -ten opzichte van voorgaande jaren- gestegen variabele rente.

18. Belastingen

	2024	2023
Vennootschapsbelasting	-14.503	-20.132

De effectieve belastingdruk bedraagt in 2024 27,8% (voorgaand jaar 34,8%). In de berekeningen zijn de afspraken met de Nederlandse belastingdienst verwerkt zoals vastgelegd in de vaststellings-overeenkomst. In onderstaande tabel wordt de relatie tussen de nominale belastingdruk en de effectieve belastingdruk nader uitgewerkt.

	%	2024	%	2023
Winst voor belastingen		52.128		57.903
Belastinglast op basis van gemiddeld nominaal tarief	25,8%	13.449	25,8%	14.939
Toepassing lokale nominale tarieven	-0,4%	-214	-0,3%	-174
Fiscaal niet-afrekbare kosten / overige verschillen	0,0%	-4	-0,1%	-30
Nagekomen lasten (baten) vorige jaren	2,4%	1.271	-25,3%	-14.637
Vennootschapsbelasting kasbasis	27,8%	14.503	0,2%	98
Aanpassing belastinglatentie agv vaststellingsovereenkomst	0,0%	0	34,6%	20.034
Vennootschapsbelasting	27,8%	14.503	34,8%	20.132

Vennootschappelijke balans

Vennootschappelijke winst- en verliesrekening

Vennootschappelijke balans per 31-12-2024

(voor resultaatbestemming (bedragen * € 1.000))

		31-12-2024	31-12-2023
Vaste activa			
Materiële vaste activa	1	579	225
Financiële vaste activa	2	<u>676.739</u>	<u>639.012</u>
		677.318	639.237
Viottende activa			
Vorderingen en overlopende activa	3	240	384
Liquide middelen	4	<u>13</u>	<u>0</u>
		253	385
Totaal activa		677.571	639.621
Eigen vermogen			
Eigen vermogen	5	638.715	600.944
Te bestemmen resultaat	5	<u>37.625</u>	<u>37.771</u>
		676.340	638.715
Viottende passiva			
Kortlopende schulden	6	1.231	906
Totaal passiva		677.571	639.621

Vennootschappelijke winst- en verliesrekening over 2024

(bedragen * € 1.000)

		2024	2023
Personeelslasten	7	263	100
Afschrijvingen	8	44	44
Overige bedrijfslasten	9	-168	-282
Totaal bedrijfslasten		139	-137
Bedrijfsresultaat		-139	137
Resultaat deelnemingen	10	37.727	37.633
Financiële baten en lasten		2	0
Resultaat voor belastingen		37.589	37.771
Belastingen	11	-35	0
Resultaat na belastingen		37.625	37.771

Grondslagen voor de financiële verslaggeving

De enkelvoudige jaarrekening is opgesteld volgens de bepalingen van Titel 9 Boek 2 BW. Voor de algemene grondslagen voor de opstelling van de jaarrekening, de grondslagen voor de waardering van activa en passiva en de bepaling van het resultaat wordt verwezen naar de toelichting op de geconsolideerde jaarrekening.

Toelichting op de vennootschappelijke balans

Toelichting op de vennootschappelijke balans

(bedragen * € 1.000)

1. Materiële vaste activa

De post materiële vaste activa heeft betrekking op inrichting en renovatie van het hoofdkantoor van de holding aan de Westkade in Sas van Gent. Het pand wordt met ingang van 2018 gehuurd van de Gemeente Terneuzen. In het contract is een optie tot koop opgenomen.

	2024	2023
Verkrijgingsprijs per 1-1	459	459
Cumulatieve afschrijvingen per 1-1	-235	-190
Boekwaarde per 1-1	225	269
Investeringsen	399	0
Afschrijvingen	-44	-44
Boekwaarde per 31-12	579	225
Verkrijgingsprijs per 31-12	858	459
Cumulatieve afschrijvingen per 31-12	-279	-235
Boekwaarde per 31-12	579	225
Afschrijvingspercentages	10%	10%

2. Financiële vaste activa

North Sea Port SE is een naar Nederlands recht opgerichte Europese vennootschap die aan het hoofd staat van een groep met twee in de Benelux gevestigde werkmaatschappijen:

- North Sea Port Flanders, een N.V. naar Belgisch recht met vestigingsplaats Gent
- North Sea Port Netherlands, een N.V. naar Nederlands recht met vestigingsplaats Terneuzen

De jaarrekening van North Sea Port Flanders is opgesteld conform het Belgisch jaarrekeningrecht. Voorafgaand aan de opname in de Nederlandse consolidatiekring heeft de holding een aantal adjustments uitgevoerd op de door North Sea Port Flanders opgestelde jaarrekening, zodat de cijfers van de dochter conform de in Nederland aanvaarde grondslagen van waardering en resultaatbepaling in de geconsolideerde jaarrekening worden gepresenteerd.

	31-12-2024	31-12-2023
<u>Deelneming North Sea Port Netherlands N.V.</u>		
Boekwaarde per 1-1	302.966	281.563
Bij: resultaat North Sea Port Netherlands N.V.	17.399	21.402
Boekwaarde per 31-12	320.364	302.966
<u>Deelneming North Sea Port Flanders N.V.</u>		
Boekwaarde per 1-1	336.046	319.815
Bij: resultaat North Sea Port Flanders N.V.	20.328	16.231
Boekwaarde per 31-12	356.374	336.046
Boekwaarde deelnemingen per 31-12	676.739	639.012
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	0	0

North Sea Port SE bezit 100% aandelen in het geplaatste kapitaal van North Sea Port Flanders N.V. van publiek recht -statutaire zetel Gent- en 100% aandelen in het geplaatste kapitaal van North Sea Port Netherlands N.V. -statutaire zetel Terneuzen.

3. Vorderingen en overlopende activa

	31-12-2024	31-12-2023
Vorderingen op groepsmaatschappijen	139	179
Belastingen en premies sociale verzekeringen	46	205
Overlopende activa	55	0
	240	384

4. Liquide middelen

	31-12-2024	31-12-2023
Bank Nederlandse Gemeenten	13	0

De liquide middelen staan geheel ter vrije beschikking van de vennootschap.

5. Eigen vermogen

	2024	2023
Stand per 1-1	638.715	600.944
Aandeel resultaat rechtspersoon	<u>37.625</u>	<u>37.771</u>
Stand per 31-12	676.340	638.715

In onderstaand overzicht is de samenstelling en het verloop van het eigen vermogen weergegeven.

	2024	2023
Gestort aandelenkapitaal	300	300
Agioreserve	174.423	174.423
Wettelijke reserve deelnemingen	61.547	64.439
Overige reserve	364.674	326.561
Aandeel resultaat rechtspersoon	<u>37.771</u>	<u>35.221</u>
Stand eigen vermogen 1-1	638.715	600.944
Wettelijke reserve deelnemingen	-3.077	-2.892
Overige reserve	40.848	38.113
Aandeel resultaat rechtspersoon	<u>-146</u>	<u>2.550</u>
Mutatie eigen vermogen	37.625	37.771
Gestort aandelenkapitaal	300	300
Agioreserve	174.423	174.423
Wettelijke reserve deelnemingen	58.471	61.547
Overige reserve	405.522	364.674
Aandeel resultaat rechtspersoon	<u>37.625</u>	<u>37.771</u>
Stand eigen vermogen 31-12	676.340	638.715

Bestemming van het resultaat over het boekjaar 2023

De jaarrekening 2023 is vastgesteld in de Algemene Vergadering conform het daartoe gedane voorstel.

Voorstel tot bestemming van het resultaat over het boekjaar 2024

De directie stelt aan de Algemene Vergadering het volgende voor: het resultaat over het boekjaar 2024 wordt ten gunste van de overige reserves gebracht rekening houdend met de verplichte mutatie in de wettelijke reserve deelnemingen.

6. Kortlopende schulden

	31-12-2024	31-12-2023
Schulden aan leveranciers	52	35
Schulden aan groepsmaatschappijen	1.169	865
Overige schulden	11	6
	<u>1.231</u>	<u>907</u>

Dit betreft een schuld aan North Sea Port Netherlands N.V. in verband met de investeringen en exploitatiekosten van de holding.

Niet uit de balans blijkende rechten en verplichtingen

Er zijn voor de vennootschap geen niet uit de balans blijkende rechten en verplichtingen.

Toelichting op de vennootschappelijke winst- en verliesrekening

Toelichting op de vennootschappelijke winst- en verliesrekening (bedragen * € 1.000)

7. Personeelslasten

	2024	2023
Brutosalarissen	157	0
Vergoedingen TZO	104	95
Sociale lasten	2	0
Overige personeelskosten	0	5
	263	100

De kosten van de bestuurders zijn opgenomen in de deelnemingen en worden gerapporteerd in de toelichting op de personeelslasten in de geconsolideerde winst- en verliesrekening.

8. Afschrijvingen

	2024	2023
Afschrijvingen	44	44

9. Overige bedrijfslasten

	2024	2023
Onderhoud en beheer	64	22
Diverse exploitatiekosten, oa huur kantoor	127	38
IT	12	9
Bureaunkosten	2	1
Controle van de jaarrekening	5	6
Doorbelaste kosten		
dienstverleningsovereenkomst	-378	-359
	-168	-282

In de vennootschappelijke jaarrekening is een verschuiving zichtbaar van kosten naar de deelnemingen NL en FL. Het doel van deze transactie is het beschikbaar maken van financiële middelen voor de holding. In de geconsolideerde jaarrekening vallen de vorderingen en schulden van de groep tegen elkaar weg en heeft deze post geen invloed op de geconsolideerde balanspositie.

De controle van de jaarrekening wordt met ingang van 2019 verzorgd door Deloitte accountants. De accountantskosten van de dochters worden effectief verwerkt in de enkelvoudige jaarrekeningen van deze vennootschappen.

10. Resultaat deelnemingen

	2024	2023
Resultaat North Sea Port Netherlands N.V.	17.399	21.402
Resultaat North Sea Port Flanders N.V.	20.328	16.231
	<u>37.727</u>	<u>37.633</u>

11. Belastingen

	2024	2023
Vennootschapsbelasting	-35	0

Gebeurtenissen na balansdatum

Er zijn geen vermeldenswaardige gebeurtenissen na balansdatum.

Ondertekening van de jaarrekening

Sas van Gent, 21 mei 2025

Directie:

mevr. S. Monteyne	dhr. M. den Dekker
dhr. P. Van Parys	

Toezichthoudend orgaan:

dhr. W.R.L. Nielen	mevr. S. Bracke
dhr. A. Vader	dhr. F.J. Watteeuw
dhr. S. Ronsse	mevr. E.J. Sinke
dhr. P.L.B.A. van Geel	mevr. A.E. Vereecke

Deel 3:

Overige gegevens

Statutaire bepalingen inzake de resultaatbestemming

Volgens artikel 26 (pay-out ratio) en artikel 27.1 (winst en uitkeringen) van de statuten is het bestuur bevoegd tot bestemming van de winst die door vaststelling van de jaarrekening is bepaald, zulks onder voorbehoud van de wettelijke bepalingen terzake resultaatbestemming.

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Hiervoor wordt verwezen naar de hierna opgenomen verklaring.