

NORTH SEA PORT SE



JAARVERSLAG 2019



Inhoudsopgave

Deel 1: Bestuursverslag

Deel 2: Jaarrekening

Deel 3: Overige gegevens



Deel 1:
Bestuursverslag

2019

North Sea Port SE



Inhoud:

- **Voorwoord van de directie** pg. 3

- **Verslag van het Havenbedrijf**
 - Introductie: North Sea Port in 2019 pg. 5
 - 1) De Haven in Cijfers pg. 6
 - 2) Over North Sea Port pg. 10
 - 3) De Haven in ontwikkeling pg. 17
 - 4) Nautisch Beheer pg. 27
 - 5) Personeel en Organisatie pg. 30
 - 6) Financiën pg. 33

- **Bericht van het Toezichhoudend Orgaan** pg. 45



Voorwoord directie

Wanneer we nu, in mei 2020, in dit jaarverslag terugkijken naar het jaar 2019 lijkt het wel of we inmiddels in een andere wereld zijn terecht gekomen, met een corona-pandemie die velen van ons letterlijk en figuurlijk overvallen heeft. De consequenties voor North Sea Port en de bedrijven in de haven, laat staan voor de ganse gemeenschap in beide landen en voor de mondiale economie, zijn nu nog niet goed te voorspellen. Door de bedrijven in de haven en het havenbedrijf wordt in goed overleg met elkaar, met veel inzet en creativiteit gewerkt om de negatieve impact van de pandemie voor bedrijven en de werknemers zoveel als mogelijk te mitigeren.

Dat deze situatie vreemd aandoet kan geen verwondering wekken omdat het jaar 2019 voor North Sea Port en de bedrijven in de haven nog een nieuw recordjaar in overslag betekende. Dit betrof zowel de maritieme overslag als de overslag via binnenvaart. Ook in het aantrekken van nieuwe bedrijven, de uitbreidingen bij bestaande bedrijven in het havengebied en de uitgifte van bedrijfsterreinen scoorde North Sea Port weer bijzonder goed. Daarmee wordt de verdere ontwikkeling van de grensoverschrijdende regio en het havenecosysteem ondersteund.

De groei in overslag en uitgifte van gronden vertaalde zich ook in goede financiële resultaten voor North Sea Port. De EBITDA was zonder meer goed en de cashflow was slechts beperkt negatief. Dit ondanks zware financiële bijdrages in twee grote projecten van bijzonder belang, namelijk de bouw van de Nieuwe Sluis in Terneuzen en de zeer grote saneringsoperatie van het voormalige Thermphos-terrein. Beide projecten verlopen voorspoedig, en dat is goed nieuws.

Naast de commerciële en operationele successen zijn goede verdere stappen genomen in het integratieproces tussen de twee voormalige bedrijven, Zeeland Seaports en Havenbedrijf Gent. In goed overleg met de ondernemingsraad zijn integratieplannen goedgekeurd en geheel of gedeeltelijk geïmplementeerd. North Sea Port zit daarmee op koers van de oorspronkelijke planning van de integratie van de twee oorspronkelijke havenbedrijven tot één grensoverschrijdend havenbedrijf.

Binnen North Sea Port werd ook afgelopen jaar bijzonder veel aandacht besteed aan de verdere ontwikkeling van de verduurzaming van de haven. De hoge toegevoegde waarde die in het havengebied wordt gecreëerd gaat nog vaak gepaard met hoge CO₂-uitstoot en het gebruik van fossiele brandstoffen. North Sea Port is actief betrokken bij verschillende initiatieven die aan beide kanten van de grens zijn opgezet in het kader van de energietransitie en de klimaatplannen van beide landen. De betrokkenheid van North Sea Port in die initiatieven zal naar verwachting alleen maar toenemen, want in het havenecosysteem liggen vaak zeer belangrijke sleutels van de oplossing voor deze problematiek.

De aandacht voor North Sea Port in het publieke domein is onverminderd hoog gebleven. Dankzij de fusie kan het havenbedrijf zich meer en beter manifesteren op verschillende fora en platforms en daardoor ook meer impact hebben op besluitvorming ten behoeve van de ontwikkeling van het havenecosysteem.

In 2019 is ook een aanvang gemaakt met een nieuw strategisch masterplan. Een behoorlijk aantal doelstellingen uit het strategisch plan is veel eerder dan ingeschat behaald. Hierdoor drong de nood aan een nieuw plan zich op. Met het project "Haven met een Toekomst" zijn de belangrijkste trends die elk van de actoren in het havenecosysteem in de toekomst zal raken in beeld gebracht met



mogelijke scenario's wat dat voor het ecosysteem kan inhouden. Deze analyse heeft in samenspraak met verschillende actoren uit het havenecosysteem invulling gekregen. Daarmee is een eerste belangrijke bouwsteen van het nieuwe strategische plan, dat zijn beslag moet krijgen voor einde 2020, klaargestoomd.

Post-corona worden de uitdagingen ongetwijfeld erg groot. Het gefuseerde havenbedrijf is nu beter dan ooit – en beter dan de afzonderlijke havenbedrijven voorheen - gewapend om met de bedrijven en andere actoren die uitdagingen aan te gaan. Daarmee kunnen we gezamenlijk verder de belangrijke motorfunctie spelen voor de duurzame economische ontwikkeling van het grensoverschrijdende havengebied.

Er rest ons hier alleen nog een dankwoord uit te spreken aan allen die hun bijdrage hebben geleverd om deze resultaten te behalen: medewerkers, ondernemingsraad, leden van het Toezichtsorgaan, aandeelhouders, Business Advisory Board en nog vele anderen. Het goed functioneren en nuttig ontwikkelen van een duurzaam havenecosysteem vereist een bijdrage van elk van de actoren. Samenwerking is daarbij een sleutel tot succes. Smarter, Together.

Sas van Gent, 27 mei 2020

Jan Lagasse, CEO

Daan Schalck, CEO



Inleiding: North Sea Port in 2019

In 2018 fuseerden Havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports tot North Sea Port. Hierdoor ontstond één grensoverschrijdende haven. Het grensoverschrijdende North Sea Port behoort tot de top 3 havengebieden van Europa qua toegevoegde waarde van 14,5 miljard euro en biedt werkgelegenheid aan bijna 100.000 mensen. North Sea Port is één van de snelst groeiende havens in Europa en werkt ambitieus samen met bedrijven en stakeholders aan duurzaamheid, innovatie en vernieuwend ondernemen. Dit komt ook naar voren in het eerste hoofdstuk van dit verslag waar ook qua overslagcijfers North Sea Port in de Hamburg Le Havre range, naar een prominente 5e positie is gestegen.

North Sea Port toont zich ook in 2019 een veelzijdige haven, omdat het naast een vestigingsplaats voor een groot industrieel cluster het ook een sterk logistiek cluster omvat, waar zeer uiteenlopende soorten goederen worden behandeld. North Sea Port is ook een multimodale haven, omdat het achterland ontsloten wordt via alle modaliteiten: weg, zeevaart, binnenvaart, rail en buisleiding.

De havenfusie heeft schaalvoordelen gebracht op het gebied van positionering, massa en efficiëntie. Als gevolg daarvan groeit de bedrijvigheid en goederentrafiek in de haven, onder meer door uitgifte van nieuwe bedrijfslocaties. Er is veel potentie om de regio van Gent tot Vlissingen te ontwikkelen als één grensoverschrijdende economische regio. Er zijn ambities voor één grensoverschrijdende arbeidsmarkt, één woningmarkt, maar ook op gebied van cultuur en zorg speelt de grens een steeds minder dominante rol. In het kielzog van de fusie tot North Sea Port zijn in de regio volop kansen en synergiën gegenereerd, met potentie voor verdere groei van de economie en de haven.

Het havenbedrijf North Sea Port initieert, faciliteert en ondersteunt ook in 2019 waar mogelijk op diverse terreinen initiatieven die de toegevoegde waarde van de fusie van het havenbedrijf voor de regio, Nederland en Vlaanderen verder inhoud geven. In dit bestuursverslag worden de diverse aspecten van het havenbedrijf en havengebied langs de lijnen van het strategisch plan 2018-2022 weergegeven.

In het *eerste hoofdstuk* wordt cijfermatige inzicht geboden in omzetontwikkelingen en de positie van de haven tegenover andere havens. In het *tweede hoofdstuk* wordt de structuur en governance van de organisatie omschreven. In het *derde hoofdstuk* staan we stil bij de ontwikkelingen van het havengebied langs de lijnen van de drie hoofddoelstellingen van het strategisch plan 2018-2022 van North Sea Port. In het *vierde hoofdstuk* wordt ingegaan op de ontwikkelingen rondom nautische beheer en het veiligheidsbeheer in het havengebied. In het *vijfde hoofdstuk* wordt stilgestaan bij de organisatie en ontwikkeling van de human resources. In het laatste *hoofdstuk 6* wordt de financiële positie van North Sea Port weergegeven. Hier wordt, met het oog op de impact, ook alvast een voorlopige stand van zaken – anno mei 2020 - gegeven van de impact van de huidige Covid-19 crisis. Tenslotte is opgenomen het afsluitend bericht van het Toezichthoudend Orgaan van North Sea Port.

Hoofdstuk 1: De Haven in Cijfers

1.1 Toegevoegde waarde en werkgelegenheid

Nederland

In verband met een wijziging in de onderzoeksopzet van de Havenmonitor, zijn er in 2019 geen nieuwe cijfers met betrekking tot de toegevoegde waarde en werkgelegenheid door het Ministerie van I&W gepubliceerd. Uitgaande van de meest recente cijfers kennen de havendelen gelegen in Zeeland een directe werkgelegenheid van 16.474 personen en € 3,595 miljard directe toegevoegde waarde. De indirecte werkgelegenheid betreft 16.576 personen en de indirecte toegevoegde waarde € 1,884 miljard. In de nieuwe Havenmonitor die naar verwachting in november 2020 zal worden gepubliceerd, zullen als gevolg van de wijziging van de onderzoeksopzet waarschijnlijk aangepaste cijfers worden gepubliceerd.

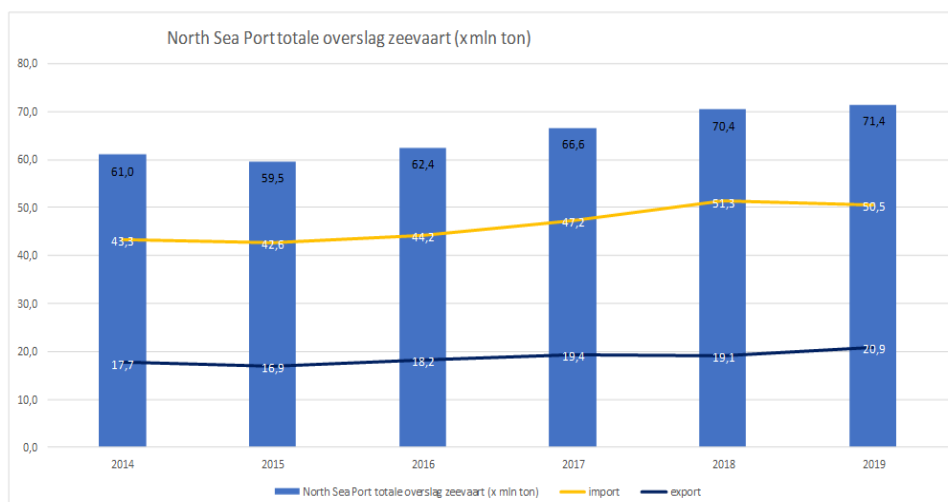
België

Uit het jaarlijks onderzoek dat wordt uitgevoerd door de Nationale Bank van België blijkt voor het in Vlaanderen gelegen havendeel een directe werkgelegenheid van 28.262 voltijds equivalenten en een directe toegevoegde waarde van € 4,374 miljard. De indirecte werkgelegenheid betreft 36.233 voltijds equivalenten en de indirecte toegevoegde waarde € 4,610 miljard.

1.2 Uitgegeven bedrijfsterreinen

In 2019 is er 44,3 hectare grond uitgegeven. Dit leidt ertoe dat er een actuele stand per 31-12-2019 is dat er in Nederland nog 533 hectare uit te geven gronden zijn en in Vlaanderen 210 hectare.

1.3 Aan- en afvoer over zee van goederen x 1.000 ton.





Toelichting overslag zeescheepvaart

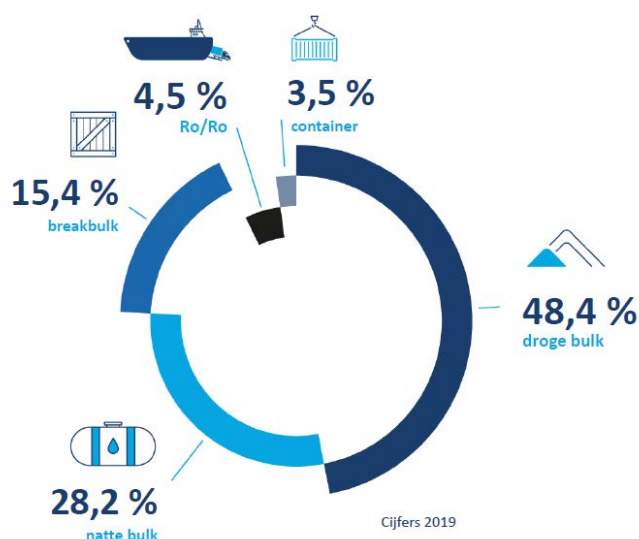
Voor het derde jaar op rij registreert North Sea Port een recordjaar. De bedrijven boeken een goederenoverslag via zeevaart van 71,4 miljoen ton, een stijging met 1,5%. De groei doet zich voornamelijk voor bij droge bulk en containers.

Voor 2019 gaat North Sea Port met 71,4 miljoen ton bovendien voor de tweede maal over de kaap van 70 miljoen. De stijging is vooral te danken aan de groei van de export (+9,9%). North Sea Port handhaaft - twee jaar na de start als fusiehaven – zijn positie als een echte bulkhaven en boekt vooruitgang als draaischijf voor containers tussen zeevaart en binnenvaart.

Bijna de helft van de goederenoverslag die North Sea Port boekt via zeevaart is droge bulk. Die stijgt naar 34,6 miljoen ton (+5,4%). Op twee jaar dikt dit segment met 10% aan. Een sterke bouwmarkt zorgt ook in 2019 voor meer overslag van zand, grint en bouwmaterialen. De kolenoverslag - vooral voor de procesindustrie – en de landbouwproducten handhaven zich. Schroot en ertsen kennen een kleine daling.

Containers in de lift

Met een zeer sterke groei van 48,7% komt de containeroverslag via zeevaart op een totaal van 2,5 miljoen ton en 330.000 TEU. Dit segment wist zich op twee jaar tijd te verdubbelen. Ook dit jaar is dit het gevolg van het aantrekken van nieuwe diensten en een toename van koelcontainers. North Sea Port groeit zo bovendien verder als draaischijf voor containers tussen zeevaart en het vervoer ervan landinwaarts via binnenvaart.



Overige ontwikkelingen in 2019

- De overslag van natte bulk daalt licht tot 20,1 miljoen ton (-2,2%). De afname laat zich voornamelijk zien in de (petro-)chemische sectoren, grotendeels door een onderhoudsstop. Er wordt wel een sterke stijging (+42%) in de overslag van biodiesel en plantaardige olie genoteerd.



- De overslag van conventioneel stukgoed komt op 11 miljoen ton (-6,6%). De daling doet zich onder meer voor bij fruit omdat dit meer en meer in containers wordt vervoerd. De overslag van machines zit wel in de lift.
- Ro/ro daalt tot 3,2 miljoen ton (-9,6%) wat te merken is bij voertuigen en trailers.
- Bovendien mag er nog 15 tot 16 miljoen ton overslag via pijpleidingen worden bijgeteld.
- North Sea Port richt zich zowel op de Europese kustvaart (short sea shipping) als op trans-Atlantisch goederenverkeer. Het aandeel van de short sea shipping in de goederenoverslag via zeevaart bedraagt ook nu 63%. Het goederenverkeer met Europa en Noord- en Zuid-Amerika is ook dit jaar goed voor ruim 90% van de totale overslag (93,5%).

1.5 Marktaandeel Hamburg-Le Havre range

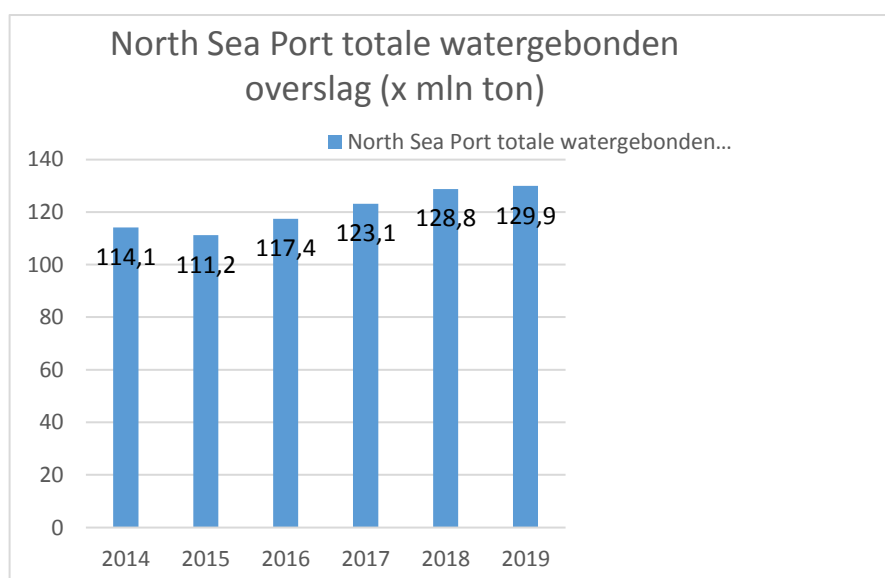
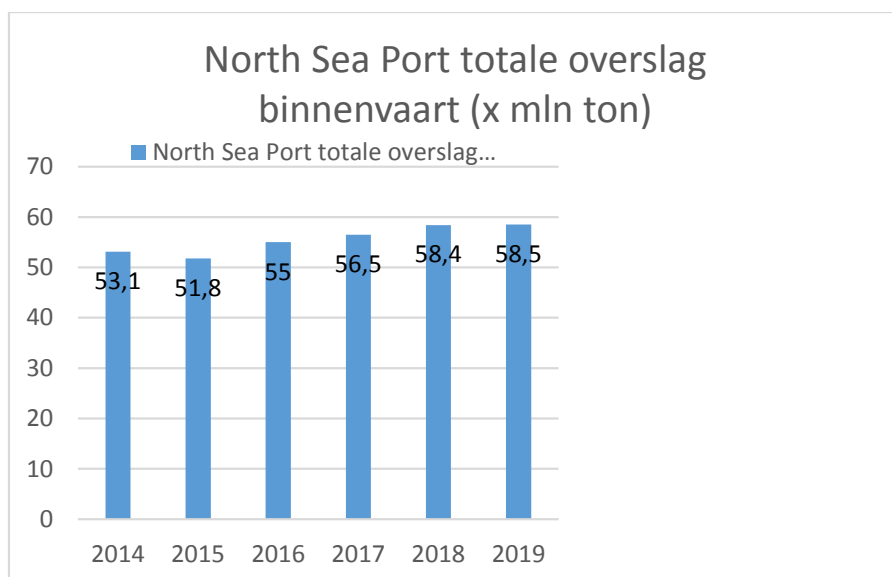
Het marktaandeel van North Sea Port in de Hamburg Le Havre range is niet alleen in absolute cijfers maar ook in relatieve zin verbeterd. Ten opzichte van het jaar 2018 is North Sea Port 2 posities gestegen naar een top 5 positie. Dit biedt een ondersteuning in het profileren van onze vooraanstaande positie en merk.

Hamburg Le Havre: actuele cijfers 2019

Haven	2017 totaal	2018 totaal	2019 totaal
Rotterdam	467 354 000	469 000 000	469 400 000
Antwerpen	223 655 000	235 200 000	238 200 000
Hamburg	136 476 161	135 098 308	136 643 474
Amsterdam	100 804 000	101 800 000	105 000 000
North Sea Port	66 647 000	70 386 927	71 400 000
Bremen/Bremerhaven	73 104 000	74 033 000	69 430 000
Le Havre	72 041 841	70 852 390	65 835 279
Dunkerque	50 198 000	51 602 000	53 000 000
Zeebrugge	37 114 000	40 100 000	45 800 000

1.7 Totale watergebonden overslag

De totale watergebonden overslag, dat is de gecumuleerde resultaten van de overslag binnenvaart en zeevaart, is in 2019 met 1,1 miljoen ton gegroeid.



1.8 Ontvangen schepen 2018-2019

Het aantal schepen dat North Sea Port ontving in 2019 kende een groei van 0,7%.

Aantal ontvangen schepen	Aantallen
2018	9.372
2019	9.436
Groei aantallen	64
Groei %	0,7%



Hoofdstuk 2: Over North Sea Port

2.1 *Visie North Sea Port*

Het strategisch plan van de nieuwe fusiehaven is vastgelegd door de aandeelhouders in de fusieovereenkomst van 29 juni 2018. Dit strategisch plan is de basis van alle activiteiten van het havenbedrijf. Ook de visie van North Sea Port is hierin omschreven. Als visie van North Sea Port geldt: “Als een nieuwe haven in de Europese top, door kwalitatief hoogstaande dienstverlening de nieuwe regio laten groeien in duurzame economische bedrijvigheid met hoge toegevoegde waarde.”

Op welk wijze North Sea Port deze topositie invult en de haven laat groeien wordt in het strategisch plan verder toegelicht. Hoe dat in 2019 heeft uitgewerkt, zal in het derde hoofdstuk worden toegelicht. In dit hoofdstuk wordt de stand van zaken in de fusie en de ontwikkeling in de vormgeving van de governance in 2019 omschreven.

2.2 *Stand van zaken fusie en integratie*

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

Tijdens het fusietraject is de specifieke afdeling “Transitie en integratie” opgericht, ook wel het Post Merger Integration team (PMI-team) genoemd. Dit team kreeg de opdracht de integratie tot een goed einde te brengen zodat er een goed functionerend bedrijf met verder geprofessionaliseerde dienstverlening is gerealiseerd. In 2018 heeft het team een gedetailleerd plan van aanpak opgesteld voor de integratie van de afzonderlijke organisaties tot 1 geïntegreerde organisatie.

Het PMI-team werkt vanuit 3 sporen die elk een eigen tijdlijn volgen; de integratie van de 12 afdelingen en clusters, het uitwerken van de bedrijfsprocessen en een cultuurtraject.

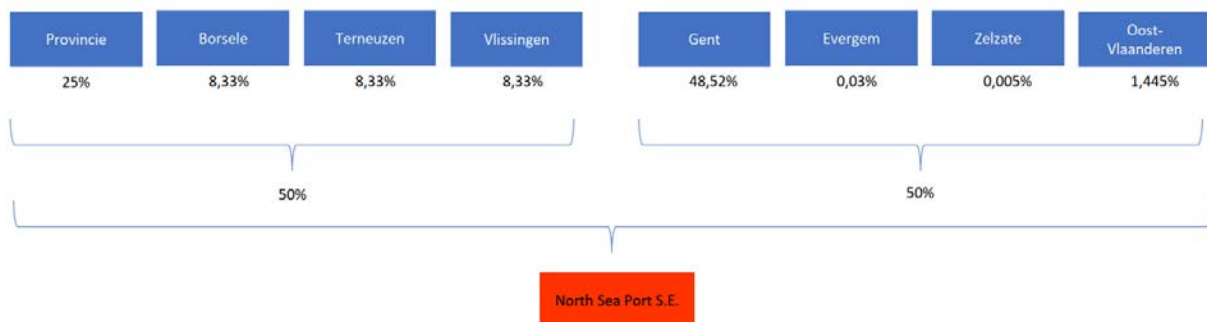
- De integratie van de afdelingen verloopt bottom up en wordt geborgd in integratieplannen. Het uitwerken van de integratieplannen heeft in 2019 flinke voortuitgang geboekt. Voor 11 van de 12 afdelingen is inmiddels een integratieplan opgesteld en is ter advisering aangeboden aan de SE OR. De integratieplannen zijn, na positief advies van de SE OR, geïmplementeerd en in uitvoering. In het najaar is een start gemaakt met de voorbereidingen om de integratieplannen te evalueren.
- Voor de bedrijfsprocessen is een werkgroep processen en systemen opgericht die de opdracht heeft de processenarchitectuur voor het nieuwe havenbedrijf North Sea Port te ontwikkelen en te bewaken. Van alle afdelingen waarvan een integratieplan is opgesteld zijn in 2019 een aantal belangrijke geharmoniseerde processen beschreven.
- Het laatste spoor is het cultuurtraject wat een langere looptijd heeft. Hiervoor is een overkoepelend changemanagementplan opgesteld om dit op een gestructureerde wijze,



bottom up, aan te pakken. Vanuit dit plan heeft in 2019 een cultuurmeting plaatsgevonden onder de medewerkers om beter inzicht te krijgen in de cultuur van de organisatie. Hierbij is zowel de 'oude' cultuur onderzocht maar is ook gepeild aan welke toekomstige organisatiecultuur medewerkers belang hechten. De nieuwe bedrijfscultuur maar ook de waarden worden verder uitgewerkt met een groep enthousiaste ambassadeurs vanuit alle afdelingen, clustermanagers en MT.

2.3 Aandeelhoudersstructuur

Het aandeelhouderschap van North Sea Port SE is paritair verdeeld tussen Vlaamse en Nederlandse aandeelhouders. Bij de fusie waren de Nederlandse aandeelhouders verenigd in een Gemeenschappelijke Regeling. In uitvoering van het besluit van het Algemeen Bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Zeeland Seaports van december 2018 werd deze Gemeenschappelijke Regeling (verder: GR) opgeheven op 18 december 2019. Consequenties van deze opheffing zijn de hoofdelijke overname van de Garanties door de participanten van de GR, overdracht van de aandelen in North Sea Port Netherlands aan individuele deelnemers in de vroegere GR en tot slot overdracht van de publieke bevoegdheden naar de afzonderlijke gemeenten. Volgens de statuten van North Sea Port SE dienen besluiten over de GR Garantie of met effect op de GR Garantie als 'Belangrijk besluit' te worden goedgekeurd door de algemene vergadering van North Sea Port SE met 76 % meerderheid. De goedkeuring van de ondertekening van overeenkomsten door North Sea Port SE en North Sea Port Netherlands die de aangepaste regeling rond de garanties bevat, is daarom voorgelegd aan de Algemene vergadering van de SE op 18 april 2019.



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

Het Vlaamse decreet dat de wijziging van de maatschappelijke benaming van Havenbedrijf Gent mogelijk moest maken is eind juni 2019 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad, zodat de naamswijziging naar 'North Sea Port Flanders' op 4 juli 2019 is doorgevoerd.

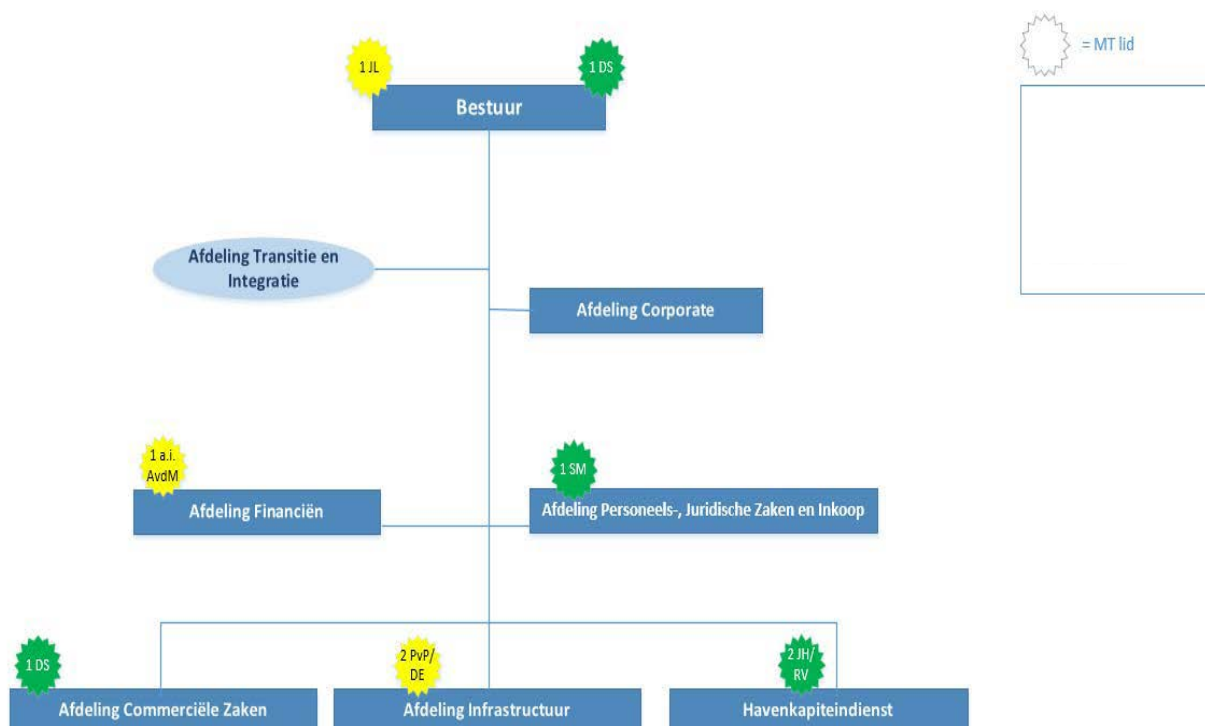
2.4 Organisatie en Governance

Organisatiemodel

Naast beide CEO's telde het managementteam van North Sea Port in 2019 nog 6 leden, die instaan voor de leiding van de respectieve afdelingen binnen North Sea Port. Elk managementteam lid stuurt een geïntegreerd team aan van Nederlandse en Vlaamse medewerkers.



Het organigram ziet er als volgt uit:



Eenheid van leiding

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

Concreet wordt de personele unie ingevuld door Daan Schalck en Jan Lagasse, de vroegere CEO's van Havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports. Beiden zijn benoemd als de enige leden van de bestuursorganen van North Sea Port Flanders N.V. van publiek recht (raad van bestuur), North Sea Port Netherlands N.V. (bestuur) en North Sea Port SE (bestuur).

Als zodanig staan beide co-CEO's in voor de dagelijkse leiding van de fusiegroep, dit onder toezicht van het toezichthoudend orgaan van North Sea Port SE.

Dualistisch bestuursmodel

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

Het TZO is in lijn met het aandeelhouderschap paritair samengesteld. De helft van de (acht) TZO-leden wordt aangeduid op voordracht van de Vlaamse aandeelhouders (Leden V), de andere helft op voordracht van de Nederlandse aandeelhouders (Leden N). Per aandeelhoudersgroep worden hierbij



telkens minimaal twee onafhankelijken en ten hoogste twee politieke vertegenwoordigers benoemd. Voor de onafhankelijke leden van het TZO is een profielschets opgemaakt.

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

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

Voor wat de leden van het TZO betreft met een politiek mandaat vervalt het mandaat op de algemene vergadering in juni volgend op de verkiezingen van het beleidsniveau waarvoor het lid is verkozen. Langs Vlaamse kant verviel bijgevolg wegens de gemeenteraadsverkiezingen in oktober 2018 het mandaat van de heer De Clercq en de heer Termont. Voor deze vacatures werden mevrouw Bracke en de heer Watteeuw voorgedragen. Langs Nederlandse kant verviel het mandaat van mevrouw Schönknecht wegens de Provinciale Statenverkiezingen van maart 2019. Voor deze vacature werd mevrouw Pijpelink voorgedragen. Langs Vlaamse kant is conform het rooster van aftreden van de onafhankelijke leden van het TZO mevrouw Dua afgetreden. Voor de invulling van deze vacature werd een oproep uitgezet via Guberna, het Instituut voor Bestuurders. De heer Colpaert kwam hierbij als meest geschikte kandidaat naar voren. De vier nieuwe TZO leden werden benoemd in de Algemene Vergadering van 28 juni 2019. In september 2019 nam de heer Samsom ontslag als lid van het TZO gelet op het feit dat zijn nieuwe functie als kabinetschef van Eurocommissaris F. Timmermans niet verenigbaar was met het lidmaatschap van het TZO. Aan Nederlandse kant diende bijgevolg een nieuw onafhankelijk TZO lid te worden aangezocht. De heer van Geel werd als nieuw onafhankelijk TZO lid benoemd eind januari 2020.

Eind december 2019 was de samenstelling van het TZO als volgt:

- (a) Mevr. A. Pijpelink, als lid N;
- (b) De heer A. A. Vader, als lid N;
- (c) De heer M.J.H. Jetten, als onafhankelijk lid N;
- (d) Mevrouw S. Bracke, als lid V;
- (e) De heer F.J. Watteeuw, als lid V;
- (f) Mevr. A. E. Vereecke, als onafhankelijk lid V; en
- (g) De heer A.P. Colpaert, als onafhankelijk lid V,

Besluitvorming

De besluitvorming binnen de groep is opgebouwd in 3 lagen.

- Besluiten waarvoor goedkeuring of besluit van aandeelhouders benodigd is (Belangrijke Besluiten);
- Besluiten waarvoor goedkeuring of 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 gemeentes 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), dividenduitkering 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 2019 uit 2 mannelijke bestuurders. 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 laten zien, met ten minste 30% vrouwelijke leden. Voor de huidige invulling van het bestuur is echter omwille van de noodzaak tot continuïteit binnen de gefuseerde onderneming en het integratieproces na de fusie de keuze gemaakt om beide vroegere CEO's van Zeeland Seaports en Havenbedrijf Gent als bestuurder te benoemen. Beide CEO's vormen ook het bestuur van North Sea Port Netherlands N.V. en North Sea Port Flanders NV van publiek recht omwille van de vereiste van eenheid van leiding in de groep North Sea Port. Indien zich in de toekomst een wijziging van het bestuur voordoet, zal getracht worden een evenwichtige verdeling te realiseren. Van belang hierbij is dat gelet op het belang van de vennootschap de kwaliteit van eventuele kandidaten voorop staat.

Corporate Governance Code

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

In 2019 is de code op de volgende wijze toegepast:

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



2.5 Samenwerkingsverbanden en overlegstructuren

Public Affairs

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

- (i) informeel overleg ter zake van (de uitoefening van) aandeelhoudersbevoegdheden in Holding; en
- (ii) toelichting over de strategie en ontwikkeling binnen de Fusiegroep en algemene haven gerelateerde thema's.

In 2019 kwam de aandeelhouderscommissie driemaal bijeen, nl. op 1 april 2019, op 18 juni 2019 en op 6 december 2019. Bilateraal is er op geregelde basis bestuurlijk overleg met de aandeelhouders als bevoegd gezag. In dit overleg is o.a. ruimte voor de bespreking van voorgenomen ontwikkeling die specifiek het grondgebied van de aandeelhouder betreffen. Ook neemt North Sea Port deel aan het Kanaalzonegemeenten-overleg, inmiddels het North Sea Port District, waarin de overheden in het havengebied gemeenschappelijke beleidsontwikkelingen bespreken en besluiten.

Verder overlegt het Bestuur met haar stakeholders via de Business Advisory Board (BAB). Doel van de BAB is de stakeholders van North Sea Port langs beide kanten van de grens een platform te bieden om middels dialoog met het bestuur van North Sea Port invloed uit te oefenen op het beleid en 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 afdrukken bij de BAB. In 2019 is de BAB viermaal samengekomen.

Leden van de BAB zijn:

North Sea Port

Jan Lagasse
Daan Schalck

PORTIZ

Frank de Meijer (Outokumpu)
Geerten van Dijk (DOW)
Peter Sterkenburg (Damen)
Martin Verbrugge (Verbrugge)
Vincent Courtois (OVET)

Plaatsvervangers PORTIZ:

Leendert Muller (Multraship)
Jan Peter van der Peijl (De Hoop)

Voka-VeGHO

Guy Bontinck (Arcelor Mittal-voorzitter Voka-VeGHO)
Erik Chabot (Honda)
Sam De Wilde (DFDS Seaways NV)
Bart Laureys (Sea Invest)
Marnix Mahieu (Kronos)

Secretariaat Voka-VeGHO:

Stefan Derluyn
Jan Geers

Loodswezen

Georg Jaburg
Herman Van Driessche

Secretaris BAB North Sea Port

Cees Pille



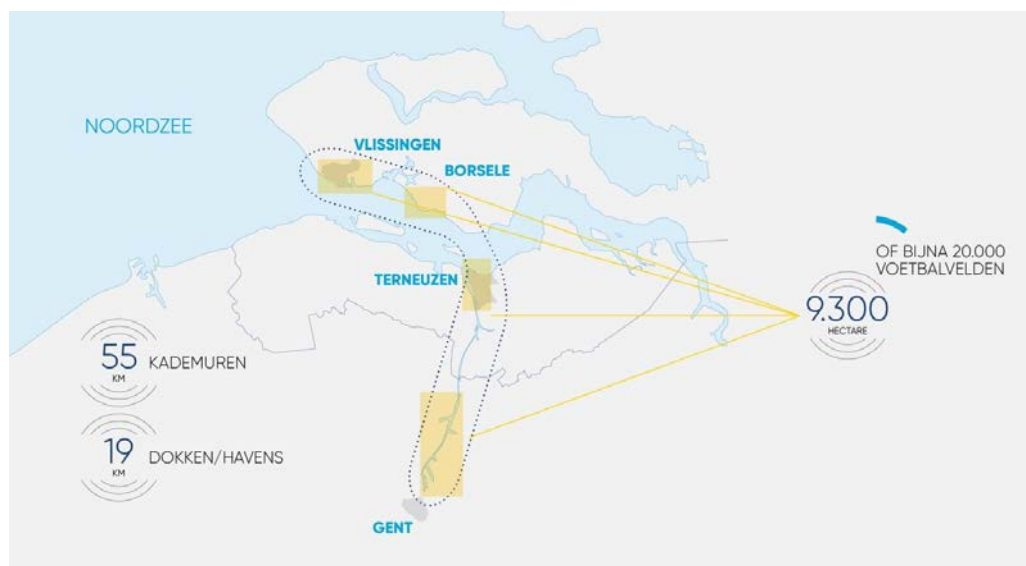
2.6 Deelnemingen en verenigingen

- Bio Base Europe Pilot Plant* vzw (statutaire zetel: Rodenhuizekaai 1, Gent)
 North Sea Port Netherlands N.V. indirect via bestuur stichting Biopark
 North Sea Port Flanders : bestuurder
- FSP Exploitatie BV / FLUSHING SERVICE PARK CV* (statutaire zetel: Plaza 6, Moerdijk)
 Aandeelhouders: North Sea Port Netherlands Beheer BV (33,3%), Flushing Service Park BV (66,7%)
- Stichting Bio Base Europe Training Center* (statutaire zetel: Zeelandlaan 2, Terneuzen)
 North Sea Port Netherlands N.V. indirect via bestuur Stichting Bio Park Terneuzen
- Stichting Bio Park Terneuzen* (statutaire zetel: Schelpenpad 2, Terneuzen)
 North Sea Port Netherlands N.V. rechtstreeks vertegenwoordigd door natuurlijke persoon.
- Valuepark Terneuzen CV* (statutaire zetel: Schelpenpad 2, Terneuzen)
 Commanditaire vennoten: North Sea Port Netherlands Beheer BV, Terneuzen Partnership Services BV (100% dochter Dow Benelux BV)
- Valuepark Terneuzen Beheer BV* (statutaire zetel: Schelpenpad 2, Terneuzen)
 Aandeelhouders: North Sea Port Netherlands Beheer BV (50%), Dow Benelux BV (50%)
- Van Citters Beheer BV* (statutaire zetel: Schelpenpad 2, Terneuzen)
 Aandeelhouder: North Sea Port Netherlands Beheer BV (100%)
- WarmCO2 Beheer BV* (statutaire zetel: Schelpenpad 2, Terneuzen)
 Aandeelhouders: North Sea Port Netherlands N.V. (80%), Yara Nederland BV (20%)
- WarmCO2 CV* statutaire zetel: Schelpenpad 2, Terneuzen)
 Commanditaire Vennoten: Blakowi Groene Kracht B.V. (39,6%), WarmCO2 Invest BV (39,6%),
 Yara Nederland BV (19,8%)
 Beherend Venoot: WarmCO₂ beheer B.V. (1%)
- Blakowi Groene Kracht B.V.* (statutaire zetel: Schelpenpad 2, Terneuzen)
 Aandeelhouder: North Sea Port Netherlands Beheer BV (100%)
- WarmCo2 Invest B.V.* (statutaire zetel: Schelpenpad 2, Terneuzen)
 Aandeelhouder: North Sea Port Netherlands Beheer BV (100%)
- Zeeland Airport BV* (statutaire zetel: Calandweg 36, Arnhemuiden)
 Aandeelhouder: North Sea Port Netherlands N.V. (3,57%)
- North Sea Port Netherlands Beheer BV* (statutaire zetel: Schelpenpad 2, Terneuzen)
 Aandeelhouders: North Sea Port Netherlands N.V. (100%)
- PROVAG* (Projectver. aanvullend grondbeleid) (mts zetel J.F. Kennedylaan 32, Gent)
 Deelnemer, North Sea Port Flanders benoemt een bestuurder

Hoofdstuk 3: De Haven in ontwikkeling

3.1 Rol, visie en strategische doelstellingen

Met de fusie in 2018 tot North Sea Port is voor het havenbedrijf een omvangrijk grensoverschrijdende beheersgebied ontstaan. Deze illustratie geeft een overzicht van dit totale beheersgebied.



Bij het vormgeven van de nieuwe onderneming is voor het beheer van het havengebied een Strategisch Plan 2018-2022 ontwikkeld met een strategische context waarin de visie, waarden en afgeleide strategische doelstellingen zijn geformuleerd. De visie van North Sea Port is: “Als een nieuwe haven in de Europese top, door kwalitatief hoogstaande dienstverlening de nieuwe regio laten groeien in een duurzame economische bedrijvigheid met hoge toegevoegde waarde.”

Om dit te realiseren zijn in het strategisch plan algemene doelen, randvoorwaarden en subdoelen ontwikkeld. Langs de lijnen van deze strategische context wordt in respectievelijk 3.2, 3.3 en 3.4 verslag gedaan van de havenontwikkeling in 2019 op de gestelde doelen in het strategisch plan.

DOELEN	Subdoelen
A – Bestendige economische groei in passende sectoren en segmenten	<ul style="list-style-type: none"> - Aantrekken nieuwe klanten die toegevoegde waarde bieden, passen in cluster* en/of actief zijn in aantrekkelijke niches - Behouden van bestaande diversificatie - Creëren van een vooraanstaand, aantrekkelijk merk
B – Verbeterde ontplooiingskansen voor bestaande en nieuwe klanten door op elkaar afgestemde ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> - Breder aanbod aan klanten: <ul style="list-style-type: none"> o Meer mogelijkheden voor clustering en bundeling o Betere toegang tot infrastructuur en intermodaal vervoersnetwerk o Groter en gevarieerder aanbod van terreinen



	- Grotere bereikbaarheid, beschikbaarheid en betrouwbaarheid -
C – Versneld behalen van bestaande ambitieuze duurzaamheidsdoelstellingen met actieve samenwerking	- Faciliteren duurzame transitie, in nauwe samenwerking met bedrijfsleven - Versterking omgevingskwaliteit middels verbetering leefomgeving en natuurontwikkeling - Verduurzaming van de eigen bedrijfsvoering -
Randvoorwaarden	
D - Geslaagde integratie tot een goed functionerend bedrijf met verder geprofessionaliseerde dienstverlening	
<ul style="list-style-type: none"> - Bieden van meer groei­mogelijkheid aan huidige & nieuwe medewerkers - Op­bouwen en aanbieden van meer gespecialiseerde kennis door schaalvergroting - Standaardiseren en integreren van activiteiten - Realiseren van meer focus op innovatie - Versterken inspraak op diverse beleidsniveaus 	
E – Ruimte voor investeringen voor klanten door een duurzame financiële basis	
<ul style="list-style-type: none"> - Genereren van positieve cashflow, ook op lange termijn - Snel Verbeteren van de schuldsituatie - Realiseren van meer mogelijkheden om te investeren in voor klanten relevante projecten 	

Haven met Toekomst

In 2019 is ook een aanvang gemaakt met een nieuw strategisch masterplan. Een behoorlijk aantal doelstellingen uit het strategisch plan is veel eerder dan ingeschat behaald. Met het project “Haven met Toekomst” zijn de belangrijkste trends die elk van de actoren in het havenecosysteem in de toekomst zal raken in beeld gebracht met mogelijke scenario’s wat dat voor het ecosysteem kan inhouden. Dit project is daarmee een verkenning naar de impact van trends als bijvoorbeeld digitalisering, vergrijzing, klimaatverandering, geopolitiek en automatisering op onze haven. De lijst van trends is gedefinieerd naar vijf groepen te weten:

- Politiek & economie (regionaal, nationaal en zeker ook internationaal)
- Maatschappij
- Planeet
- Technologie
- Logistiek en productie

Door middel van diverse futuristen workshops, interne hackatons en dialogen samen met medewerkers en externe stakeholders zijn concrete toekomstbeelden (tijdshorizon 2030, doorkijk naar 2050 voor bepaalde thema’s) voor North Sea Port opgebouwd. Deze analyse heeft daarmee in samenspraak met verschillende actoren uit het havenecosysteem invulling gekregen. Het resultaat van dit proces wordt gebruikt als inspiratiebron voor het nieuwe strategisch plan voor North Sea Port. Het



biedt een denkkader voor beslissingen of beleidskeuzes voor het havenbedrijf op langere termijn, waaronder de innovatiestrategie. Door dit tot stand te brengen met stakeholders wordt ook een breed draagvlak gecreëerd. Er wordt gezamenlijk gewerkt aan de nieuwe identiteit van de fusiehaven. Daarmee is een eerste belangrijke bouwsteen ontwikkeld van het nieuw Strategisch Masterplan 2021-2025, dat zijn beslag moet krijgen voor einde 2020, in het kader van de vast te stellen aandeelhoudersstrategie.

3.2 Bestendige economische groei in passende sectoren en segmenten

In het lopende strategisch plan 2018-2022 is een bestendige economische groei de eerste van drie geformuleerde doelstellingen. Vanuit dit doel zijn genoemde subdoelen geformuleerd, waarlangs ook de marktontwikkelingen in 2019 kunnen worden beoordeeld.

DOEL	Subdoelen
A – Bestendige economische groei in passende sectoren en segmenten	<ul style="list-style-type: none"> - Aantrekken nieuwe klanten die toegevoegde waarde bieden, passen in cluster* en/of actief zijn in aantrekkelijke niches - Behouden van bestaande diversificatie - Creëren van een vooraanstaand, aantrekkelijk merk

3.2.1 Vooraanstaand aantrekkelijk merk

North Sea Port is een van de meest gediversifieerde havens van Europa, waar veel verschillende zeehaven gerelateerde activiteiten zijn gevestigd. In 2019 is deze positie verder verstevigd door vestiging, uitbreiding en verdere groei in veel segmenten.

De omslag naar containertransport laat vooral binnen het gekoelde voedselsegment een spectaculaire groei zien. Binnen de haven wordt fors geïnvesteerd in verdere uitbreiding binnen dit segment. Om nog aantrekkelijker te zijn voor dit segment, kan vanaf medio 2020 de Belgische douane en het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen (FAVV) ook in Gent verpakte dierlijke producten zoals vlees en bepaalde diervoeding van buiten de Europese Unie controleren. North Sea Port bouwt voor deze producten, meestal vervoerd in containers, een grenscontrolepost. Het merk North Sea Port krijgt voor dit segment daarmee extra significante commerciële betekenis.

North Sea Port zet tevens hard in op innovatie en trad in 2019 toe tot PortXL. Hiermee maakt North Sea Port deel uit van hét netwerk van startende, snelgroeiende, vernieuwende bedrijven. North Sea Port bevindt zich in een sterk veranderende omgeving met transitie op het vlak van energie en klimaat, logistiek, techniek en digitalisering. Blijvende innovatie in deze domeinen is van groot belang en zorgt voor een haven met toekomst.

Ook positioneert North Sea Port zich gezamenlijk met bedrijven onder meer verenigd in SDR, als grensoverschrijdende waterstofregio. Bedrijven, waaronder North Sea Port, en overheden willen dat de Deltaregio uiterlijk in 2030 een 1 GW groene waterstoffabriek krijgt. De partijen onderschrijven dit op 25 november 2019 met een statement. Alle voorwaarden zijn aanwezig om grootschalig groene waterstof in het havengebied van North Sea Port in te zetten. De uitstekende en flexibele



integratiemogelijkheden bij bedrijven en energieproducenten vormen een stabiele basis voor verandering. De elektriciteit van grote windparken op zee komt bij North Sea Port aan land én er is met Smart Delta Resources een krachtig samenwerkingsplatform. Kortom, een belangrijke pijler voor North Sea Port voor verdere versteviging van het merk.

Het vooraanstaand merk en illustratie van de brede diversificatie liet zich ook tonen met de op 26 maart 2019 voor het tweede opeenvolgende jaar gewonnen prijs voor de beste haven voor tankopslag. De prijs werd uitgereikt op de derde editie van de Tank Storage Awards in Rotterdam. Deze prijzen zijn een erkenning voor bedrijven die op hun manier uitblinken in veiligheid, innovatie of algemene opslag.

En ook het feit dat het in het najaar van 2019 door North Sea Port georganiseerde Havencongres het recordaantal van meer dan 500 bezoekers mocht ontvangen, illustreert de voorname positie en profilering van de haven.

3.2.2 Nieuwe klanten en behoud diversificatie

Het jaar 2019 is een jaar van verdere economische groei. Dit is ook goed terug te zien in North Sea Port, waarbij ruim 44 hectare aan grond is uitgegeven en een maritiem overslagvolume van ruim 71 miljoen ton is bereikt.

In 2019 is gestart met de bouw van de dienstenhaven, een deelproject van de Nieuwe Sluis Terneuzen in North Sea Port. De dienstenhaven wordt straks gebruikt door maritieme dienstverleners die een directe band met het sluisencomplex hebben.

En aan de onderhoudsbasis van Ørsted in Vlissingen heeft North Sea Port een kade en enkele steigers gebouwd. Van daaruit kan het materiaal en de bemanning van het Borssele 1+2 windpark op zee getransporteerd worden. De versterking van de offshore in het havengebied zet zich daarmee voort.

Verschillende bedrijven zetten zich binnen North Sea Port in om hun ladingstromen verder te diversifiëren en niet meer afhankelijk te zijn van een bepaalde trade.

Er is echter ook onzekerheid. De onzekerheid die de Brexit met zich meebrengt heeft met name gevolgen voor het RoRo en automotieve transport, wat terug te zien is in de dalende overslagcijfers. Reden waarom North Sea Port in 2019 veel heeft geïnvesteerd in de voorbereiding op de Brexit, met informatie naar de bedrijven, het zoeken van uitwijk locaties voor vrachtwagens en de dialoog met overheden. Maar ook de Covid-19 crisis die met de start van 2020 optreedt en waar in hoofdstuk 6 een korte stand van zaken wordt gegeven.

3.3 Ruimtelijke Ontwikkeling en infrastructuur

In het lopende strategisch plan 2018-2022 zijn de betere ontplooiingskansen voor klanten door op elkaar afgestemde ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur, een volgende geformuleerde doelstelling. Ook vanuit dit doel zijn subdoelen geformuleerd, waarlangs de marktontwikkelingen in 2019 kunnen worden beoordeeld.



DOEL	Subdoelen
B – Verbeterde ontplooiingskansen voor bestaande en nieuwe klanten door op elkaar afgestemde ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> - Breder aanbod aan klanten: <ul style="list-style-type: none"> o Meer mogelijkheden voor clustering en bundeling o Betere toegang tot infrastructuur en intermodaal vervoersnetwerk o Groter en gevarieerder aanbod van terreinen - Grotere bereikbaarheid, beschikbaarheid en betrouwbaarheid

3.3.1 Breed aanbod aan klanten

North Sea Port ziet dat het vervoer van goederen naar het achterland voor 54% via de binnenvaart gaat. Dat blijkt uit een uniform modal split onderzoek dat de haven verrichtte bij bedrijven in het hele havengebied. Van alle goederen wordt 30% in vrachtwagens geladen. Het spoor heeft een aandeel van 9%. Transshipment is goed voor 7%.

Als multimodale haven zet de haven in de toekomst verder in op duurzaam vervoer. Zo slaan North Sea Port en Lineas de handen in elkaar om de haven met 12 nieuwe spoorverbindingen nog sterker te verbinden met het Europese achterland. Het spooraanbod vanuit de haven wordt hiermee verder uitgebreid.

Onze positie binnen de Europese Corridors is versterkt. Na Gent en Vlissingen is nu ook Terneuzen opgenomen in de Europese spoorvrachtcorridor Rijn-Alpen. Het voor het havengebied aangesloten spoor is nu officieel opgenomen in een aantal Europese corridors (North Sea – Mediteranian, North Sea -Baltic en Rhine-Alpine). Zo staat het volledige havengebied van North Sea Port voortaan mee op de kaart van een zeer belangrijke transportas binnen de Europese Unie.

North Sea Port biedt als multimodale diepzeehaven tientallen lijndiensten aan naar havens in Europa of elders in de wereld. Hierin zijn in 2019 nieuwe initiatieven bekend gemaakt. Deze lijndiensten zijn nu online te raadplegen. De nieuwe Liner Services tool van North Sea Port biedt zicht op de uitgebreide intermodale verbindingen naar het Europese achterland vanuit de terminals in North Sea Port alsook van de betrokken rederijen en bedrijven.

Ten aanzien van de clustering en bundeling is de foodsector uitgebreid aan de Bijleveld haven en zijn de goederenstromen voor fruit aanzienlijk versterkt door aansluiting op de lijndiensten van CMA-CMG.

Ook op de Axelse vlakte is het circulaire cluster verder ontwikkeld met de uitbreiding van Abengreen; een bedrijf dat gas produceert uit reststoffen van de agrarische sector.

Gewerkt is tevens aan de beschikbaarheid van terreinen; de saneringsite van Thermphos wordt ontwikkelgereed gemaakt en plannen voor de ontwikkeling van de Kuhlmansite worden verder opgepakt.

Tevens biedt ook open water een goede ontwikkelmogelijkheid: Buitenhaven, Vlissingen Oost. Ook voor sites langs het Kanaal lopen concessie voor zowel water als land.



3.3.2. Ruimtelijke ontwikkeling in balans met omgeving

Voor North Sea Port is de balans tussen economie en ecologie van belang voor de license to operate en draagvlak van onze haven. Aan Zeeuwse zijde is het samengaan van economie en ecologie geborgd in het plan Ambitie 2030. In dit plan komen 6 speerpunten samen op het gebied van o.a. “verbindingen”, “biodiversiteit”, “energie” en “economie”. De resultaten voor 2019 variëren van stappen vooruit in de voorbereiding van de spoorverbindingen grensoverschrijdend langs het kanaal Gent-Terneuzen, tot verbeteringen van de biodiversiteit door samenwerking met Coalitie Delta Natuurlijk.

Aan Vlaamse zijde zijn op het vlak van aansluiting van industrie op de woongebieden resultaten geboekt vanuit het project Gentse Kanaalzone waarvoor het afgelopen jaar weer twee koppelingsgebieden zijn opgeleverd (Langerbrugge-Zuid, Doornzele-Zuid, Kluzendok en plan Rieme-Oost goedgekeurd). Natuurcompensatie Moervaartvallei loopt op schema (Maaibos). Veel van deze koppelingsgebieden worden verbonden door snelfietsroutes.

3.3.3 Beschikbaarheid en bereikbaarheid van terreinen en havengebied

In het gehele havengebied zijn werkzaamheden verricht om beschikbaarheid van kade infrastructuur en bereikbaarheid van terreinen te optimaliseren. Het gaat hier om een uiteenlopende waaier aan werkzaamheden en initiatieven in de volle breedte van het havengebied van Gent tot Vlissingen. Dit variërend van kleine tot grootschalige werkzaamheden, zoals

- Het technisch werk voor de All Weather Terminal (“zelfbouw” Archelor) dat is afgerond. De nieuwe wegenis bij Mercatordok en Kluzendok is gereed. Tevens zijn nog “zelfbouw”projecten van Beelen en Sagro opgestart.
- Om de kern bij Rieme te ontlasten is een nieuwe weg ontsluiting (Bombadementsweg) gerealiseerd.
- In Vlissingen Oost is de site van ASK Romeijn (constructiebedrijf) ontsloten door nieuwe weginfra.
- In de Buitenhaven in Vlissingen is gewerkt aan de uitvoering van de bouw van de kade en gebouw van Örsted, een belangrijke supplier voor de windparken op zee.
- Aan het Kanaal is zijkanaal D aangepast aan de wensen (breedte en diepgang) van de gebruikers.
- Voor de joint venture Value Park Terneuzen is de fietstunnel gerealiseerd; dit ter verhoging van de verkeersveiligheid.
- En de bouw van de Nieuwe Zeesluis bij Terneuzen is in volle gang en loopt op schema. De streeftijd van het eerste schip door de Sluis is einde 2022.

Grote projecten in studie en besluitvorming

Er wordt ook samen met partners gewerkt aan de uitwerking van grootschalige infrastructuurinvesteringen. Zo wordt met het project Central Gate voor Sloepoort een concept voorbereid voor een innovatieve truckparking. Deze is bedoeld voor levering van duurzame brandstoffen (waterstof, elektrisch) en voorbereid voor autonoom rijden van en naar de terminals.



Ook is er in 2019 veel geïnvesteerd in de planvorming voor een verbetering van het spoorgoederenvervoer tussen Terneuzen en Gent met het project Rail Ghent Terneuzen met een 11-tal studies. In Nederland is middels een parlementaire motie bepaald dat er in 2020 besluit zal worden genomen over financiering gericht op opname van het spoorproject Rail Ghent Terneuzen (RGT) in het Nederlandse infrastructurele investeringsprogramma MIRT. Vanuit de Vlaamse en Belgische overheden worden mogelijke voorinvesteringen gepland ten behoeve van Rail Gent-Terneuzen. Bij de geplande heraanleg van de R4-Oost zal dan ter hoogte van Zelzate voorzien worden in het plaatsen drie spoorkokers. Deze spoorkokers zijn noodzakelijk om de missing spoorlink Zelzate-Axelse Vlakte te realiseren.

Beschikbaarheid terreinen

De investeringen zoals die worden gedaan in infrastructuur en bereikbaarheid, zijn ook gericht op de verdere invulling van de beschikbare en beschikbaar te maken terreinen. De beschikbaarheid kan als volgt worden beschreven:

- Aan de Axelse Vlakte is 130 ha van de 150 ha ingevuld met de voor dat gebied beoogde glastuinbouw;
- Voor het Kluizendok resteert na enkele grote uitgiftes nog ca 150 Ha;
- Er is nog potentieel te ontwikkelen terrein op de Westelijke Kanaaloever (150 ha) en Axelse Vlakte fase III (80 ha)
- En tenslotte, indien de sanering is afgerond, dan is voor het Thermphos terrein weer 57 ha vrij terrein beschikbaar. De sanering loopt op schema dat het in juni 2020 gereed zal zijn.

3.4 Duurzaamheid

In het lopende strategisch plan 2018-2022 is de duurzaamheidsambitie de derde belangrijke algemene doelstelling. Ook vanuit dit doel zijn subdoelen geformuleerd, waarlangs de marktontwikkelingen in 2019 kunnen worden beoordeeld.

DOEL	Subdoelen
C – Versneld behalen van bestaande ambitieuze duurzaamheidsdoelstellingen met actieve samenwerking	<ul style="list-style-type: none"> - Faciliteren duurzame transitie, in nauwe samenwerking met bedrijfsleven - Versterking omgevingskwaliteit middels verbetering leefomgeving en natuurontwikkeling - Verduurzaming van de eigen bedrijfsvoering

3.4.1. Verduurzaming Havens en Bedrijven

Energietransitie

De energietransitie heeft binnen de haven community de hoogste prioriteit; dit vanwege de klimaatuitdagingen. De bedrijveninitiatieven van Smart Delta Resources (SDR) en CCU-hub Gent zijn



bij elkaar gebracht; bij deze bedrijven zijn respectievelijk 14 en 10 partners aangesloten. In de strategie wordt primair ingezet op

- afvang en verwerking van CO₂,
- productie van waterstof en
- elektrificatie in het algemeen.

In dat kader zijn diverse studies en initiatieven ontwikkeld in 2019.

Voor het transport van CO₂ zijn in opdracht van SDR-studies uitgevoerd naar de potentiële leidingtracés. Leidingtracés waarvoor getracht wordt deze weer te laten aansluiten op de tracés van Antwerpen en Rotterdam. Dit betreft de CUST-studie die in het najaar van 2019 publiek is gemaakt op het Havencongres van North Sea Port.

Als tussenstap wordt -dit om de doelstellingen in de tijd te halen- initieel ingezet op transport en opslag. Hiervoor heeft North Sea Port inmiddels voor haar CCS-project de status Project of Common Interest (PCI) verkregen van Europa. Een samenwerking met de havens van Rotterdam en Antwerpen.

Voor de middellange termijn richt het consortium CCU-hub Gent zich op opwerking van het CO₂ (Carbon, Capture & Utilization). De programma's Flux 50 en Catalyستي van de Vlaamse overheid zijn nauw verbonden met dit project.

Het North Sea Port beheersgebied gebruikt zo'n 400.000 ton waterstof op jaarbasis. Tevens vindt aanlanding van veel duurzame energie (van 1,5 tot 4 GWatt) plaats. Beide concepten zorgen voor de mogelijkheid van elektrificatie in de nabije toekomst. De waterstofleiding Dow - Yara is inmiddels in gebruik genomen.

Het onderstreept het initiatief dat bedrijven, waaronder North Sea Port, en overheden hebben genomen om uiterlijk in 2030 een 1 GW groene waterstoffabriek te realiseren. De partijen onderschrijven dit op 25 november 2019 met een statement. Het statement wordt gesteund door North Sea Port, ArcelorMittal, Dow Benelux B.V., ENGIE, Fluxys, Gasunie, ICL-IP, Impuls Zeeland, Nederlands Ministerie van Economische Zaken & Klimaat, Ørsted, Provincie Oost-Vlaanderen, Provincie Zeeland, Smart Delta Resources, Yara Sluiskil en Zeeland Refinery. De grote vraag naar waterstof, het potentiële waterstofaanbod bij bedrijven, de nabijheid van grootschalige windparken op zee en de al bestaande waterstofinfrastructuur maken de regio een zeer geschikte locatie voor het plaatsen van elektrolyzers en de verdere uitrol van een waterstofnet.

Verbindende infrastructuur moet straks zorgen voor een goed vestigingsklimaat voor de circulaire economie.

Experimenteerregio

Om te voorkomen dat grensoverschrijdende problematiek hierin een bottleneck gaat vormen heeft North Sea Port het belang van het wegnemen van grensbelemmeringen, ook op dit terrein, naar voren gebracht in 2019 bij de Vlaamse en Nederlandse overheden. Vlaanderen en Nederland willen in North Sea Port onderzoeken hoe de grensoverschrijdende samenwerking verbeterd kan worden. Vlaams minister-president Geert Bourgeois en Nederlands staatssecretaris Raymond Knops lanceerden daartoe op 8 mei 2019 een innovatief project, waarbij wordt gekeken hoe vergunningen, procedures en regelgeving beter op elkaar afgestemd kunnen worden. Het project bestaat uit twee delen.



Eenzijds wordt gekeken naar hoe plannings- en vergunningsregelgeving op elkaar aangepast kunnen worden zodat grensoverschrijdende infrastructuurprojecten sneller doorgang kunnen vinden. Anderzijds worden concrete grensoverschrijdende knelpunten in North Sea Port benoemd. Oplossingen op maat moeten een verbetering opleveren in de grensoverschrijdende infrastructuur en arbeid over de grens. De grensoverschrijdende buis- en pijpleidingen zijn daarmee een van de pijlers in dit onderzoek.

Green Deal: Verduurzaming zee-, binnenvaart en havens

In 2019 heeft North Sea Port meegetekend met de Nederlandse Green Deal voor verduurzaming van zeevaart, binnenvaart en havens. Deze Green Deal geeft invulling aan het klimaatbeleid om onder meer de belasting van het milieu en de afhankelijkheid van fossiele energie en schaarse grondstoffen te verminderen. Het doel van de Green Deal is de zeevaart, binnenvaart en havens te verduurzamen. De zeehavens vervullen een faciliterende rol bij het terugdringen van schadelijke emissies door de zeevaart en de binnenvaart om te komen tot betere luchtkwaliteit en minder CO₂-uitstoot. North Sea Port zet dan ook mee zijn schouders onder deze ambitie. Inzake zeevaart ligt er de ambitie om mobiele en vaste walstroom voor zeeschepen te ontwikkelen. Ook geeft North Sea Port kortingen op haventarieven voor schone zeeschepen waarmee wordt aangesloten op de doelstellingen van deze Green Deal. Wat binnenvaart betreft, kan het inzetten van biobrandstoffen op korte termijn leiden tot een verdere reductie van CO₂-uitstoot. North Sea Port zit met de productie van biobrandstoffen in zijn havengebied inmiddels in de kopgroep van Europa, wat mogelijkheden biedt.

Met deze Green Deal sluit de North Sea Port zich aan bij het nog aantrekkelijker maken van containervervoer met binnenvaartschepen. Een actie waar North Sea Port al enige tijd hard op inzet samen met terminals, verladers, rederijen en omliggende havens. Ook een optimaal functionerende logistieke keten draagt bij aan een beter milieu. Hiervoor zijn diverse zaken van belang, zoals ontwikkelingen op het gebied van digitalisering, Smart Shipping, een vlotte afhandeling in de havens (geen congestie), voldoende capaciteit en een goede en slimme vaarweginfrastructuur met betrouwbare vaar- en wachttijden door een goede afstemming van bedientijden van sluisen en bruggen. De nieuwe binnenvaart-app 'Harmonie' die North Sea Port ter beschikking heeft gesteld is zo'n voorbeeld maar ook het project in 2019 rondom sluisplanning vanuit North Sea Port met bedrijven in het havengebied draagt bij aan een efficiëntere en duurzame haven.

3.4.2 Verduurzaming eigen bedrijfsvoering

Naast investeringen en samenwerkingen in en rondom het havengebied, investeert North Sea Port in 2019 in de verdere verduurzaming van de eigen bedrijfsvoering. Dit wordt gefaciliteerd door duurzame inkoop en gebruik van duurzame energievormen voor de eigen bedrijfsvoering (zonnepanelen). Bij de invulling van het wagenpark worden slechts auto's geselecteerd die het A-label dragen.

Een belangrijke incentive die we in 2019 hebben ingezet betreft duurzaamheid bij aanbestedingen. De inkoop van duurzame brandstoffen voor dienstverleners zoals de baggeraars wordt in de bestekken meegenomen. Dit in lijn met de afspraken in de eerdergenoemde Green Deal "Verduurzaming zee-, binnenvaart en havens".



3.4.3 Leefomgeving en natuurontwikkeling

Initiatieven en kaders, zoals koppelingsgebieden en Ambitie 2030, zijn eerder geschetst in 3.3.2 rondom de ontwikkeling van de haven in balans met omgeving. Want ontwikkeling en exploitatie van onze zeehaventerreinen leidt in aantal gevallen tot een negatief effect op de aanwezige natuurwaarden (biodiversiteit) en de instandhoudingsdoelstellingen Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe.

North Sea Port kiest daarom ook voor een integrale benadering. Onze inspanningen op het gebied van natuur concentreren zich op het samen met stakeholders verbeteren van de kwaliteit van de natuur in en rondom onze havengebieden. Dit zodat de gevolgen van bedrijfsactiviteiten zo veel als mogelijk worden geminimaliseerd. Aangesloten wordt bij de wensen van omwonenden, waardoor koppeling van functies met natuur kan plaatsvinden. Ook in combinatie met de inzet op tijdelijke natuur. Nauwe samenwerking met NGO 's zoals Bond Beter leefmilieu, Natuurpunt en CDN / ZMF zorgt voor vertrouwen in elkaars bedoelingen. North Sea Port voert inventarisaties uit zoals vogeltellingen en verzorgt dagen voor plastic ruimen. Ook zijn we in 2019 aangesloten bij het Fishing for Litter initiatief. Door zorgvuldige informatieoverdracht weten de natuurorganisaties van ons verspreidprogramma voor vrijkomende baggerspecie; daar waar mogelijk worden deze activiteiten buiten de kritische seizoenmomenten gehouden. Naast uitvoering van projecten wordt ook samen met de partners uit de Coalitie Delta Natuurlijk (CDN), in het kader van de Lange Termijnperspectief Natuur Westerschelde (LTP-N) ook in 2019 actief nagedacht over lange termijnoplossingen en perspectieven met betrekking tot Natuurherstel Westerschelde. Belangrijke initiatieven om de economische kansen van de haven in balans met de omgeving te ontwikkelen.



Hoofdstuk 4: Nautisch Beheer

Vanuit de functie nautisch beheer is de primaire rol het verzorgen van efficiënt en veilig scheepsverkeer in het havengebied. Hiertoe behoren in ieder geval begeleiding van de scheepvaart in het havengebied alsmede de ligplaatstoekenning. Hiertoe is voor de Nederlandse havens de havenmeester verantwoordelijk en voor de Belgische de havenkapitein. Beiden beschikken over verdergaande bevoegdheden teneinde de orde en veiligheid in het havengebied te borgen.

4.1 Ontwikkelingen op het gebied van havenbeveiliging en ondermijning

Samen met bevoegd gezag en opsporingsdiensten is door North Sea Port zeer intensief samengewerkt aan het realiseren van een integere en weerbare haven om zodoende de ondermijnende criminaliteit het hoofd te bieden. Met name de invoer van verdovende middelen willen we uitbannen.

Daarom is er door de overheid in 2019 o.a. een programmamanager ondermijning Zeehavens aangesteld en is er door TNO een systeemanalyse op havencriminaliteit uitgevoerd.

Het resultaat hiervan is een uitvoeringsplan, bedoelt om de criminele fenomenen aan te pakken waaronder drugs en milieucriminaliteit, maar ook cybercrime.

Van North Sea Port wordt verwacht dat zij een prominente rol gaat spelen in het sponsoren en het voortouw nemen van diverse nieuwe projecten. Op 20 november 2019 is de eerste gemeenschappelijke/grensoverschrijdende Port Facility Security Officer dag georganiseerd geweest in BioBase Terneuzen.

Nederland:

In Nederland is er in 2019 gezamenlijk met de zeehavens verder gewerkt aan de implementatie van de MOBI-webapplicatie (Methodiek voor Objectieve Beveiligingsinstallatie) waarbij deze aan het einde van het jaar ook voor het eerst is ingezet voor ISPS-inspecties door de Toezichthouders. Sindsdien kunnen Port Facility Security Officers (PFSO's) sindsdien onder meer hun oefeningen en ISPS-incidenten melden via deze webapplicatie. In maart 2019 was er het eerste bedrijf dat via MOBI haar certificaat heeft behaald. In 2019 zijn 16 (van de in totaal 41) havenfaciliteiten ge(her)certificeerd. De toezichthouders hebben in 2019 elk ISPS-bedrijf minimaal 1x bezocht, het gaat hier in totaal om: 51 inspecties. Tevens is er een nieuw toetsers opgeleid om plaats te nemen in Toetsingsteam Port Security Zeeland.

België:

In het havengebied Gent zijn in 2019 32 (van de in totaal 41) havenfaciliteiten ge(her)certificeerd. Hiertoe zijn de vernieuwde beveiligingsplannen van deze faciliteiten i.s.m. het Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging Gent (LCMBG) beoordeeld en gunstig geadviseerd aan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging. Resultaat is dat al deze havenfaciliteiten opnieuw een certificaat van compliance ontvingen voor de komende 5 jaar. Dit zal door tussentijdse inspecties worden opgevolgd. In het LCMBG is de noodplanningscoördinator van de stad Gent toegetreden als nieuw lid, wat verdere expertise aan het comité toevoegt en de link maakt naar de stedelijke overheden bevoegd voor veiligheid en de autoriteiten bevoegd voor havenbeveiliging.



4.2 Nautische positie belang voor energietransitie

Voor de nautische positie is het voor North Sea Port van groot belang dat ook vanuit dit perspectief verder wordt geïnvesteerd in verdere verduurzaming. North Sea Port, en door haar open verbinding met de Noordzee voornamelijk Vlissingen, heeft zich in 2019 verder ontwikkeld als dé haven met een sterke band met de energietransitie zoals deze zich ook steeds duidelijker manifesteert in de scheepvaart en offshore.

Niet alleen door het mogelijk maken van het bunkeren van LNG als “groene brandstof” in het hele havengebied van Gent tot Vlissingen, op het gebied van de aanleg en het onderhoud van meerdere windmolenparken voor de Nederlandse kust speelt de haven een grote rol.

Zo is de BOW-terminal een belangrijk overslagbedrijf voor de aan- en afvoer van zowel de jackets voor de windmolens als ook de windmolenbladen met een lengte van 85mtr. In de Buitenhaven heeft Orsted een moderne onderhoudsbasis, waarvan dagelijks de onderhoudsschepen vertrekken, in gebruik genomen.

Daarnaast worden de overblijfselen van de oude energie, de buiten bedrijf staande olie-installaties die op de Noordzee zijn achtergebleven, met behulp van zware lading schepen naar Vlissingen verscheept en vervolgens door diverse gespecialiseerde bedrijven ontmanteld. Boorplatformen die nog niet aan het eind van hun economische leven zijn worden bij FMO/Dixstone omgebouwd tot bijvoorbeeld hefeilanden.

Dit betekent dat er nogal wat gericht scheepvaartverkeer ontstaat door de klimaatinvesteringen in onze haven en vanuit onze haven, en de bedrijvigheid die daardoor wordt aangetrokken.

Scalda, onderwijsinstelling in Zeeland, te Vlissingen, heeft haar aanbod van opleidingen uitgebreid met de studie Windenergie. Hiermee wordt onderschreven dat de nautische positie van North Sea Port niet alleen industriële ontwikkelingen in het havengebied markeert, maar ook een brede toegevoegde waarde aan de regio biedt. Het zijn ontwikkelingen waarin de triple helix van overheid, bedrijfsleven en onderwijs en onderzoek volop kan worden ingevuld

4.3 Betrouwbare sluisplanning: just in time

In 2019 heeft North Sea Port een project uitgevoerd om na te gaan of lijndiensten hun schuttingen in de sluis in Terneuzen al verder in de toekomst kunnen plannen. Dit in samenwerking met het Nederlandse Rijkswaterstaat en het Vlaamse en Nederlandse loodswezen. De bedoeling is om te komen tot een verfijndere sluisplanning en een meer duurzame scheepvaart.

De stijging in het scheepsaanbod en de schaalvergroting gedurende de afgelopen tien jaar maken het steeds uitdagender om een sluisplanning op te stellen die aansluit op logistieke ketens en productie-eenheden in de haven. In 2018 passeerden er zo’n 10.000 zeeschepen door de sluis. 1.250 ervan beschouwen we als type lijndiensten die aan deze test meedoen. Dat is dus één op 8 zeeschepen.

North Sea Port wil de sluispassage als centrale schakel in de nautische keten betrouwbaarder maken door de schuttingen ter hoogte van Terneuzen vroeger vast te leggen. Op die manier kan het aanlooptraject van de lijndiensten worden afgestemd op de sluispassage. Zo weten nautische



dienstverleners zoals rederijen en sleepers en de bedrijven veel vroeger wat op hen afkomt. De bedoeling is om de planningshorizon van de havengebruiker te verbeteren (just-in-time), de nautische keten betrouwbaarder te maken en het aanlooptraject van de lijndiensten economischer en duurzamer te maken.

De testfase is gedaan met de lijndiensten van DFDS, I-Motion Shipping, Outokumpu en Wagenborg. Het resultaat van de pilot was uitermate positief. Bij de evaluatie bleek dat 90% van de passages minstens 24 uur van tevoren volgens planning was uitgevoerd. Dat was daarvoor 50% en dus een fors verbetering in de betrouwbaarheid. Werken met een planningsvenster voor de langere termijn blijkt comfort aan gebruikers te geven en brengt rust in de logistieke keten. Daarbij werd berekend dat naar schatting 1,5 tot 2 miljoen euro werd bespaard op brandstofverbruik, resulterend in de verlaging van CO2 uitstoot met 20.000 tot 30.000 ton. Een aansprekende test die voor het gehele havenecosysteem als voorbeeld kan dienen.

4.4. Samenwerking Rijkswaterstaat

De samenwerking tussen het voormalige Zeeland Seaports en Rijkswaterstaat loopt al vele jaren. Sinds de fusie van Havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports tot North Sea Port wil het havenbedrijf verder inzetten om de havengemeenschap op een vlotte en veilige manier te bedienen.

De samenwerking tussen Rijkswaterstaat en het havenbedrijf was ook contractueel vormgegeven. Het contract, dat reeds dateerde van 2006, was aan vernieuwing toe. Om deze reden, en met een positieve blik op de toekomst, is er voor gekozen om een nieuwe overeenkomst in overleg met Rijkswaterstaat op te stellen. Achtergrond was om de taken die naar mening van North Sea Port nog sterker verbeterd konden worden, zoals registratie Binnenvaart, in handen van North Sea Port kwam. De werkzaamheden van Rijkswaterstaat richten zich nu voornamelijk tot activiteiten rondom de zeevaart.

De nieuw afgesloten overeenkomst weerspiegelt de verderzetting van de goede samenwerking tussen North Sea Port en Rijkswaterstaat. Hier wil North Sea Port sterk op inzetten. Met de in 2019 afgesloten overeenkomst werken partijen om de veiligheid en klanttevredenheid in het gebied verder te verbeteren. De inzet van Rijkswaterstaat betreft daarbij het uitvoeren van werkzaamheden op bepaalde locaties in beheer bij North Sea Port, zoals de Braakmanhaven (t.b.v. de binnenvaart en zeevaart) en Terneuzen achter de sluizen (t.b.v. de zeevaart).



Hoofdstuk 5: Personeel en Organisatie

North Sea Port wil een duurzame context creëren waarin medewerkers gezond blijven, betrokken zijn en zich kunnen ontwikkelen. HR draagt zorg voor een positieve employee experience en ondersteunt de organisatie bij het realiseren van de doelstellingen. Het cluster staat in voor een adequaat en modern HR-beleid dat een antwoord biedt aan de hedendaagse uitdagingen van de arbeidsmarkt. HR zet in op een klantgerichte en efficiënte dienstverlening door;

- het ontwikkelen en implementeren van duidelijke en efficiënte processen
- helder en praktisch advies
- focus op leren en ontwikkelen
- bijdragen tot de ontwikkeling van duurzaam leiderschap
- vanuit interne communicatie proactief aan kennisdeling te doen

5.1 Kerncijfers personeel

Op 31 december 2019 had North Sea Port 235 mensen in dienst (220,23 FTE). 67,7% Van de medewerkers is man, 32,3% is vrouw. De gemiddelde leeftijd is 47,1 jaar en de gemiddelde anciënniteit is 14,0 jaar.

5.2 Duurzame inzetbaarheid, arbo en preventie

North Sea Port draagt maatschappelijk verantwoord ondernemen hoog in het vaandel en wil blijvend inzetten op duurzame inzetbaarheid. We willen zorgdragen voor onze medewerkers in een sterk veranderende (interne en externe) werkomgeving en arbeidsmarkt; langere loopbanen, nieuwe technologieën, verhoogd risico op stress & burn-out, hogere wendbaarheid, veranderende taken en opdrachten. Door in te zetten op duurzame inzetbaarheid willen we een aantrekkelijke werkgever zijn.

Duurzame inzetbaarheid is een gedeelde verantwoordelijkheid tussen werkgever en werknemer. North Sea Port geeft structurele invulling aan dit onderwerp met de werkgroep duurzame inzetbaarheid waarin werkgever en werknemers werken rondom en initiatieven nemen over de 3 thema's;

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

In september 2019 heeft een welzijnsmaand plaatsgevonden waar alle medewerkers voor zijn uitgenodigd. In deze welzijnsmaand is aandacht besteed aan de fysieke en mentale gezondheid (veerkracht) van de medewerkers door het organiseren van sportieve activiteiten, workshops op het gebied van gezonde voeding, ergonomie, mentale veerkracht, EHBO en het uitnodigen van een spreker. De welzijnsmaand had voornamelijk als doel te sensibiliseren en bewustwording te creëren. De verzuimcijfers van North Sea Port liggen onder de landelijke gemiddeldes.

In 2019 heeft in Nederland een Preventief Medisch Onderzoek (PMO) plaatsgevonden. In België hebben de Psychosociale risicoanalyses plaatsgevonden.



5.3 *Ontwikkeling, opleiding en training*

North Sea Port ziet opleiden en ontwikkelen als een investering in de toekomst van de organisatie en in de toekomst van de medewerkers zodat zij hun kennis en vaardigheden blijvend kunnen ontwikkelen. North Sea Port heeft hiervoor een opleidingsbudget van 2% van de loonsom vastgesteld. In 2019 zijn diverse individuele opleidingen, cursussen en trainingen gevolgd op individueel, afdelings- en organisatieniveau. Daarnaast is een leiderschapsprogramma samengesteld en gestart voor de leidinggevenden binnen de organisatie op basis van de thema's;

- Inspireren
- Reflecteren en groeien
- Creëren

5.4 *Fusie en integratie*

HR ondersteunt de afdeling Post Merger Integration (PMI) bij de integratietrajecten. Hierbij is ruime aandacht voor de gevolgen voor de werknemers, cultuur en leiderschap.

Op het gebied van het personeelsbeleid is gestart met een harmonisatieproject van het beleid op het gebied van;

- Functiewaardering (1 Functiehuis en 1 Functiewaarderingssysteem)
- Performancemanagement
- Arbeidsvoorwaarden



Voor een geïntegreerde eenduidige grensoverschrijdende organisatie, is het gewenst om wet- en regelgevende belemmeringen rondom grensarbeid verder op te lossen. Vanuit HR en Public Affairs voeden wij de bestuurlijke stuurgroep die Vlaanderen en Nederland hebben ingericht om concrete grensoverschrijdende knelpunten in North Sea Port aan te pakken met “oplossingen op maat” voor arbeid over de grens. Gesprekken met de heer Donner hebben hierover plaatsgevonden en vinden opvolging bij de Belgische en Nederlandse overheid.



5.5 Organisatie

In Hoofdstuk 2.4 is het organogram van de organisatie getoond. Aangekondigd is dat, overeenkomstig eerdere afspraken, vanwege het aflopende mandaat co-CEO Jan Lagasse eind augustus 2020 North Sea Port afscheid neemt als CEO. Huidig co-CEO Daan Schalck neemt vanaf dan alleen de leiding van het bedrijf op zich. Co-CEO Jan Lagasse rondt zijn mandaat af op 31 augustus 2020. De twee co-CEO's en het Toezichtsorgaan hebben in goed overleg besloten om verder te gaan met één CEO, huidig co-CEO Daan Schalck. Dit is de uitvoering van eerdere afspraken die tussen alle betrokken partijen zijn gemaakt na de fusie van 2018.

Jan Lagasse trad medio 2014 aan als CEO van Zeeland Seaports. Hij staat samen met Daan Schalck aan het roer van de succesvolle fusie en integratie tussen Zeeland Seaports en Havenbedrijf Gent tot North Sea Port. CEO Daan Schalck zal, in de nieuwe situatie, nauw samenwerken met de toekomstige nieuwe voorzitter van het Toezichtsorgaan die later dit jaar wordt benoemd.



Hoofdstuk 6: Financiën

In de jaarrekening 2019 is toegelicht dat foutenherstel heeft geleid tot aanpassing van de ter vergelijking opgenomen jaarcijfers 2018. Dit betreft zowel de balans als de winst- en verliesrekening. Voor een verdere uitleg hierover wordt verwezen naar de toelichting bij de jaarrekening 2019.

6.1 Resultaten 2019

Het resultaat voor belastingen is over 2019 uitgekomen op € 34,4 Mln. Een stijging mitsdien van 1,5 % ten opzichte van 2018. Bij de beschouwing van de ontwikkeling van het resultaat moet worden bedacht dat in 2018 het resultaat positief is beïnvloed door een aantal incidentele baten en lasten. De overige bedrijfsopbrengsten werden in 2018 per saldo voor ruim € 3 Mln. positief beïnvloed door incidentele grondopbrengsten en boekresultaat bij verkoop van materiele vaste activa. De bedrijfslasten 2018 werden per saldo geflatteerd door enerzijds een vrijval in de voorziening voor pensioenen € 3,8 Mln. en anderzijds incidentele advieskosten ingevolge de fusie ca € 2,0 Mln., per saldo derhalve voor € 1,8 Mln. Positief.

De nautische omzet steeg met € 1,6 Mln. met name ten gevolge van een stijging in de goederenoverslag alsmede niet tonnage gedreven activiteiten in de haven waaronder offshore. De grondomzet ontwikkelde zich positief (stijging € 3,3 Mln.), als gevolg van toename van in concessie/erfpacht uitgegeven terreinen, het aflopen van kortingsregelingen en herziening van contracten.

De overige bedrijfsopbrengsten daalden met € 2,5 Mln. Gecorrigeerd echter voor bovengenoemde incidentele bate in 2018 ad € 3,0 Mln. stegen de overige opbrengsten met € 0,5 Mln. Deze stijging kan worden toegeschreven aan een gunstige omzetonwikkeling bij Warmco2.

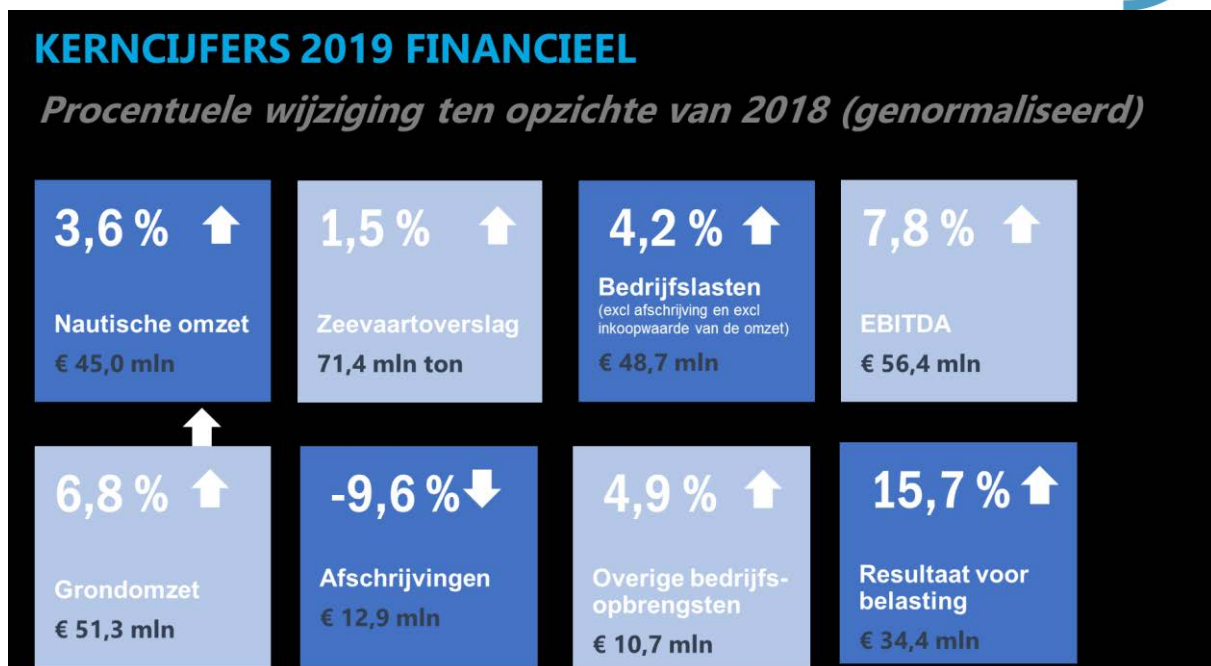
De bedrijfslasten exclusief afschrijvingen stegen van € 44,9 Mln. naar € 48,7 Mln. Ontdaan voor de incidentele posten in 2018 ad per saldo € 1,8 Mln. bedroeg de stijging € 2,0 Mln. Noemenswaardige stijgingen zijn hier de “personeelslasten” van per saldo € 0,5 Mln. (sociale lasten) alsmede “onderhoud en beheer” (baggerwerken).

De kosten van afschrijvingen waren € 1,3 Mln. lager dan in 2018. De reden hiervoor is dat, op basis van periodieke evaluatie van de levensduur, de afschrijvingstermijn van de andere bedrijfsmiddelen van Warmco2 vanaf 1 januari 2019 is aangepast aan de reële contractduur met de afnemers.

De financiële baten en lasten waren € 1 Mln. gunstiger door minder beslag op middelen alsmede een, gemiddeld genomen, lagere markttrente.

6.2 Kerncijfers

Nadat de cijfers 2018 zijn genormaliseerd (ontdaan van incidentele baten en lasten), zoals bovenstaand is beschreven, zien de financiële kerncijfers, inclusief de procentuele wijziging ten opzichte van 2018 er als volgt uit:



6.3 Financieringsstructuur

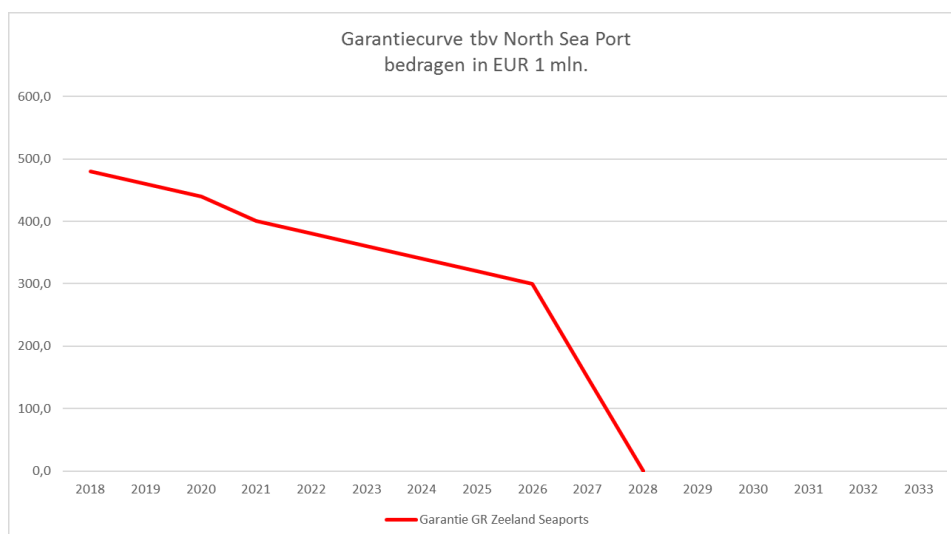
Het groepsvermogen is ultimo 2019 gestegen naar € 416,5 Mln. (2018: € 391,2 Mln.) De Solvabiliteit uitgedrukt in een percentage van het balanstotaal kwam hiermee op 45,9% (2018: 41,6%)

Bij de overdracht van aandelen van North Sea Port van de Gemeenschappelijke Regeling Zeeland Seaports (GR) naar de voormalige deelnemers van de GR is tevens een vernieuwde Garantieovereenkomst ondertekend. Deze vervangt de Garantie- en Dienstverleningsovereenkomst van 16 december 2010 (GDO 2010) en het Addendum GDO ('Verlaging Plafond GR Garanties') van 29 juni 2018 tussen de GR en North Sea Port.

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

In de fusieovereenkomst (artikel 15) d.d. 1 december 2017 is met betrekking tot de aflossing van de schulden van North Sea Port Netherlands de volgende afspraak bekrachtigd: Om een verschil in exposure tussen Aandeelhouders (België en Nederland) zoveel mogelijk te vermijden en recht te doen aan het gegeven dat deze financiering onderdeel van de Fusie is, zal voor de aflossing van de door de GR Garanties gedekte schulden van North Sea Port NL gebruik worden gemaakt van de gecombineerde middelen beschikbaar binnen de Fusiegroep (en niet alleen van de individuele middelen van North Sea Port NL) teneinde te vermijden dat een beroep dient te worden gedaan op de GR Garantie.

Na ondertekening van de nieuwe garantieovereenkomst ziet het afgesproken verloop van het garantiëplafond er als volgt uit:

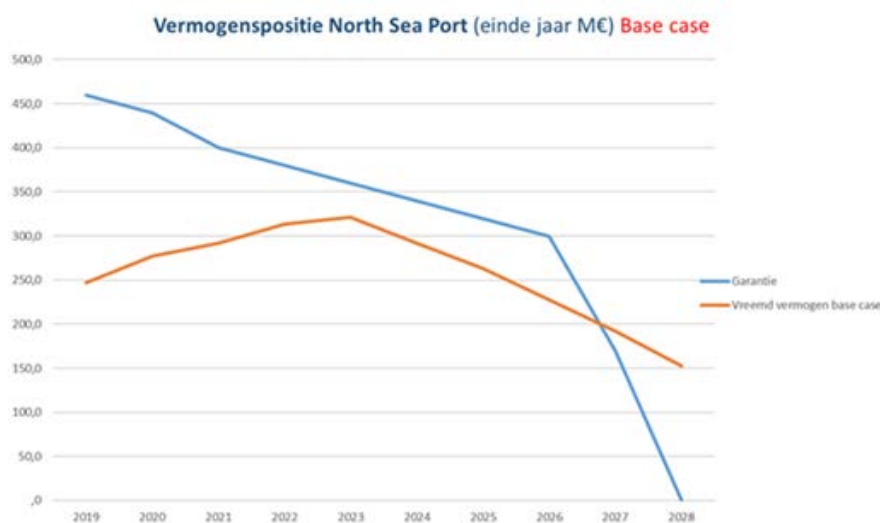


Naast de afgegeven borgen ter dekking van de leningen van North Sea Port staan de Garanten garant voor de derivatenportefeuille van North Sea Port. Derivaten worden ingezet om het renterisico op de variabele leningen af te dekken. Het betreft hier dus geen garantie inzake leningen. Naast deze garanties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

Financieringsbehoefte

In 2019 is de financieringscurve van North Sea Port geactualiseerd rekening houdend met de ambities uit de commerciële strategie. Hierbij is rekening gehouden met de resultaten/ ebitda's 2019 en prognose 2020, het verloop van de investeringen en de meest recente verwachtingen voor de komende jaren. Voor 2020 is een totaal bedrag aan investeringen gebudgetteerd van ruim € 24 Mln.

Naast de reeds gecommitteerde bijdragen w.o. Thermphos en de sluis in Terneuzen, zijn de meest waarschijnlijke ontwikkelingen meegenomen in de uitgaande investeringscashflow. Het verwachte verloop van de financieringsbehoefte (exclusief Warmco2) ten opzichte van het garantieplafond ziet er dan aldus uit:



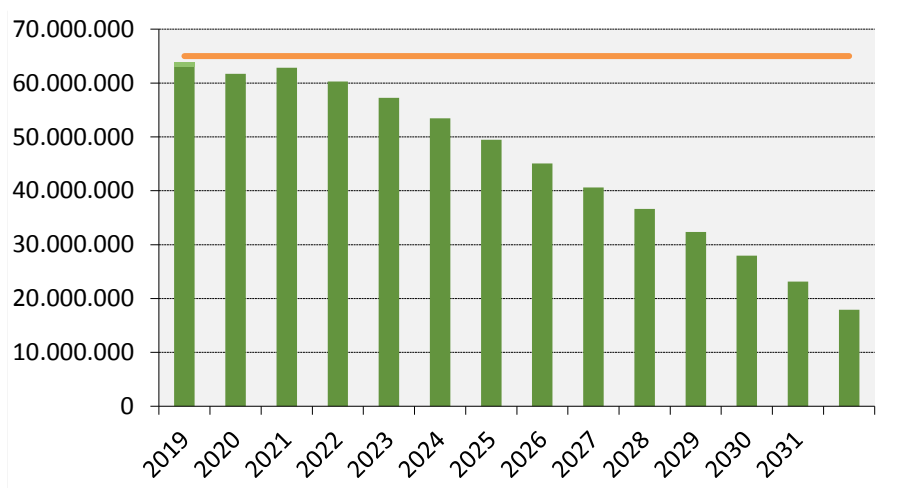


Ten gevolge van geplande investeringen alsmede als gevolg van de betalingsverplichtingen aan de nieuwe zeesluis en sanering van het Thermphos terrein zal de financieringsbehoefte in eerste aanleg nog toenemen maar daarna naar verwachting een dalende trend laten zien. De financieringsbehoefte blijft ruim onder het garantieplafond.

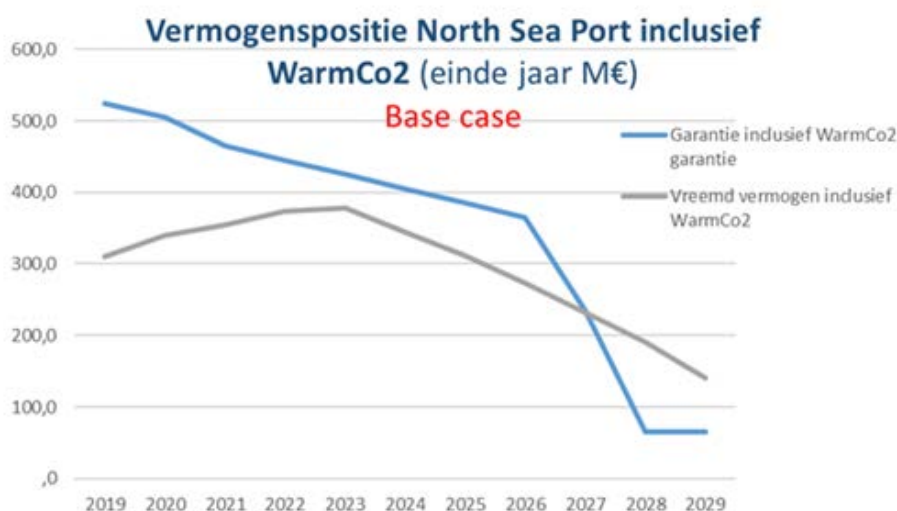
WarmCO2

In artikel 3.5 van de garantieovereenkomst 2019 is overeengekomen dat Garanten zich garant of borg stellen voor de financiële verplichtingen van WarmCO2 (WarmCO2 Garantie). De WarmCO2 Garantie is voor onbepaalde tijd. De per 31 december 2019 uitstaande WarmCO2 financiering bedraagt € 62,3 mln. Per 31 december 2019 is € 21,0 mln. van de variabele leningen afgedekt middels rentederivaten.

Op basis van een geprognostiseerde volloop van het glastuinbouwgebied ziet de financieringscurve van WarmCO2 er als volgt uit.



Om een juist beeld te schetsen van de totale exposure onder de garanties zijn de vermogensposities van North Sea Port en WarmCo2 en de beide garanties geconsolideerd in onderstaande grafiek.



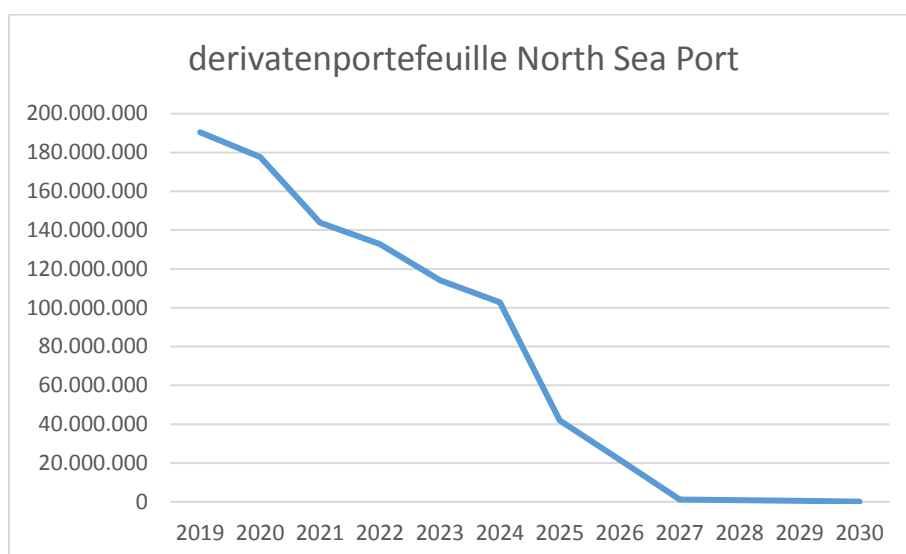


Derivatenportefeuille

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

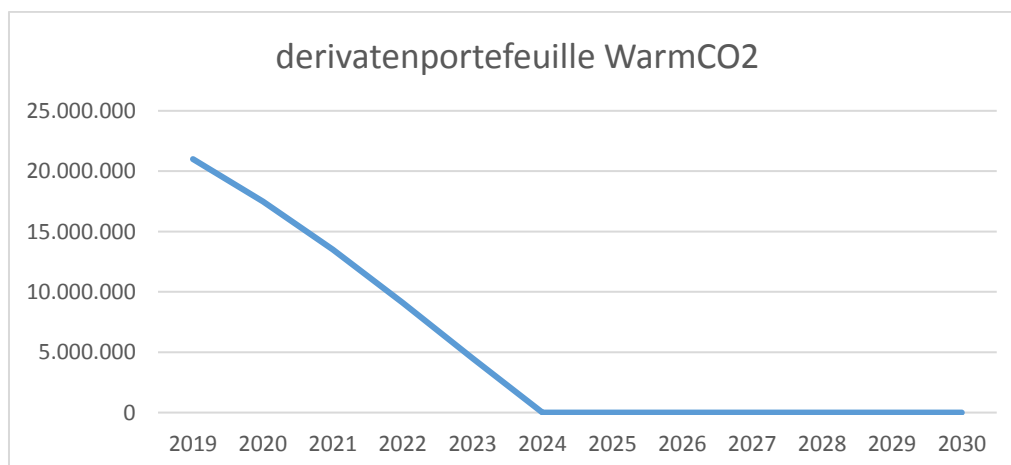
Per 31 december 2019 is de stand van de derivatenportefeuille North Sea Port NL € 188 mln.

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



Per 31 december 2019 is de stand van de derivatenportefeuille WarmCO2 € 21,0 mln.

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 verschaffen in de ontwikkeling van de ratio's, de financieringscurve en de bufferruimte. North Sea Port is bezig de nodige voorbereidingen te treffen teneinde de geborgde financiering te kunnen afbouwen. Onderdeel van deze voorbereidingen is o.a. het overleg met banken en financiers waarin de mogelijkheden tot ongeborgde financiering steeds ter sprake komt.

6.4 Risicomanagement

North Sea Port hanteert een terughoudend beleid in het nemen van risico's en 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 ogenschouw genomen. North Sea Port wenst haar klanten als betrouwbare partner te faciliteren, doet geen concessies aan veiligheid en heeft oog voor gevolgen voor 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 dit te rapporteren aan de opdrachtgever.
- **Derde lijn: de interne audit.** Het doel is dat in beginsel 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.

Door de fusie en integratie, inclusief de integratie en uniformering van maatregelen van interne beheersing bij North Sea Port, zijn de Corporate Risk Assessment en de interne audits niet steeds integraal uitgevoerd geweest. De risicobeheersing- en controlesystemen hebben in het verslagjaar verder naar behoren gewerkt. In 2020 zullen de systemen en het proces verder herijkt worden en afgestemd op de nieuwe organisatie. Daartoe zal een volledig nieuw risicobeheersingssysteem opgesteld worden die recht doet aan de veranderde interne organisatie en omgeving waarin het bedrijf opereert.



North Sea Port loopt renterisico over de rentedragende vorderingen (met name onder financiële vaste activa), liquide middelen en rentedragende lang- en kortlopende schulden. Voor vorderingen en schulden met variabele renteafspraken loopt North Sea Port risico ten aanzien van toekomstige kasstromen. Met betrekking tot vastrentende vorderingen en schulden loopt North Sea Port risico over de marktwaarde. Met betrekking tot schulden met variabele renteafspraken zijn contracten (swaps) met betrekking tot het renterisico aangegaan. Hiermee is per balansdatum het renterisico voor 62 % van de leningenportefeuille afgedekt middels een vaste rente (rent typische looptijd > 1 jaar).

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. Het huidige treasury statuut zal net als het volledige risicobeheersingsmodel in 2020 herijkt worden.

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

6.4.1. Strategische risico's

North Sea Port onderscheidt strategische risico's vooral in het niet volgens de planning uit kunnen geven van nieuwe terreinen. Nieuwe uitgiften zijn nodig om de beoogde groei in verdien capaciteit en daarmee een verdere solide 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 kent het commercieel beleid acquisitie als speerpunt, gericht op die klanten die North Sea Port nodig heeft voor het opvullen van bestaande lacunes en wordt accountmanagement en business development verder ontwikkeld.

Brexit en geopolitiek

De onzekerheid over de vormgeving van de Brexit vormt ook een strategisch risico voor North Sea Port. Hoewel enkele klanten hiervan zullen profiteren en de haven van North Sea Port mogelijk nieuwe trafieken hierdoor kan ontvangen, zullen onder meer door verplichte douane activiteiten en handelstarieven, kosten kunnen stijgen en de commerciële positie van North Sea Port beïnvloeden. Met klanten en andere stakeholders staat North Sea Port regelmatig in contact om de gevolgen van de Brexit in kaart te brengen en deze waar mogelijk te mitigeren. In lijn met het strategisch risico als gevolg van Brexit spelen ook andere geopolitieke issues een rol zoals bijvoorbeeld de handelsoorlogen.



Klimaatambities

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

6.4.2 Operationele risico's

Watergebonden terreinen

De infrastructurele en nautische pijlers zien risico's op het gebied van het tijdig beschikbaar hebben van watergebonden terreinen. Gegeven de huidige uitgegeven terreinen is de ontwikkeling van nieuwe gebieden hierbij van wezenlijk belang. Ook de invulling van spoorverbindingen staan 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 meerdere projecten succesvol geweest in het creëren van meer 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 moeten geven.

Integratie

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

Gekwalificeerd personeel

Tenslotte heeft North Sea Port om haar strategie te verwezenlijken 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 draagt bij aan het reduceren van dit risico.

Thermphos

De veiligstelling van het voormalige terrein van Thermphos is nog niet gereed. North Sea Port heeft het advies van de commissie Samsom in 2017 opgevolgd en heeft samen met de Provincie Zeeland en het Rijk afspraken gemaakt over de financiële verantwoordelijkheid van betrokken partijen. De voortgang van de fosforverwerking en sanering van de terreinen loopt momenteel binnen de planning en de verwachting is dat het project binnen budget uitgevoerd kan worden. Een restrisico blijft bestaan dat onverwachte gebeurtenissen mogelijk hierop impact kunnen hebben. North Sea Port is betrokken in zowel de Stuurgroep als het Bestuurlijk Overleg die toezicht houden op de voortgang van het project. Naar verwachting zullen de eerste fosforveilige bedrijfsterreinen reeds in 2020 kunnen worden overgedragen aan North Sea Port zodat deze beschikbaar zijn voor hernieuwde uitgifte.



Nieuwe Sluis

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

De bijdrage van North Sea Port Netherlands is inmiddels volledig voldaan.

Voor North Sea port Flanders N.V. geldt het volgende schema:

2019 (betaald)	2020	2021	2022
25.668.820 euro	28.668.820 euro	19.668.820 euro	14.668.820 euro

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.

Uit de financiële projectrapportage per 31 december 2019 is af te leiden dat er een mogelijk risico is dat de in het projectbudget opgenomen risicoreserve wellicht te laag is als gevolg van zich voor gedaan hebbende risico's en verzoeken tot wijziging. De risico's betreffen mede de mogelijke meerkosten wegens hogere verwerkingskosten (o.a. door gewijzigde milieureglementering) van afgegraven grond.

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

De eventuele meerkosten uit hoofde van Verzoeken tot Wijziging kunnen ten laste van de risicoreservering van het project worden gebracht dan wel specifiek ten laste van een van de betrokken partners in het project. De uiteindelijke allocatie van de meerkosten en mitsdien het deel dat ten laste van het Vlaams Gewest komt is voor North Sea Port onzeker.

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



6.4.3 Financiële risico's

De verstrekte garantie door de Nederlandse aandeelhouders van North Sea port SE is per ultimo 2019 maximaal € 460 mln. exclusief de garantstelling voor de deelneming WarmCo. De financieringspositie onder de garantie bedraagt per 31 december 2019 € 244 mln. Met deze ruimte lijkt het risico van overschrijding van de garantiecurve laag, al kunnen nieuwe initiatieven met hoge investeringen snel deze buffer verkleinen. North Sea Port houdt dan ook nauwlettend haar positie in de gaten. Overige financiële risico's die North Sea Port onderkent zijn terug te vinden in de jaarrekening.

6.4.4 Vennootschapsbelasting

Met ingang van 1 januari 2017 zijn North Sea Port Netherlands N.V. en haar 100% Nederlandse deelnemingen onderworpen aan vennootschapsbelasting (Vpb). North Sea Port is al langere tijd bezig met de voorbereidingen op de invoering van de vennootschapsbelasting. De fiscale wetgeving dwingt bij de start van de belastingplicht om alle balansposities te waarderen tegen de waarde in het economisch verkeer. North Sea Port heeft een inschatting gemaakt van de fiscale waardering en is hierover in gesprek met de Belastingdienst. Er is momenteel nog geen overeenstemming met de Belastingdienst over de fiscale waardering van activa en passiva. Op dit moment is North Sea Port in onderhandeling met de belastingdienst over de fiscale openingsbalans. De uitkomst is niet met redelijke zekerheid in te schatten. North Sea Port heeft daarom gekozen voor een scenario van bepaling van de fiscale positie, ter zake North Sea Port Netherlands N.V., in de jaarrekening waarbij het fiscale vermogen niet afwijkt van het commerciële vermogen. Latente belastingvorderingen dan wel belastingverplichtingen worden niet in acht genomen behoudens een actieve belastinglatentie uit hoofde van beschikbare voorwaartse verliescompensatie.

6.5 Impairment

North Sea Ports beoordeelt per balansdatum of een materieel actief of groep van materiele vaste activa een bijzondere waardevermindering heeft ondergaan. Op grond van informatie uit externe bronnen en interne bronnen zijn er geen aanwijzingen bekend dan wel waarschijnlijk dat sprake is van een bijzondere waardevermindering. Een impairment toets heeft derhalve niet plaatsgevonden.

6.6 Verwachtingen 2020

COVID-19 Maatregelen

Vanaf begin maart 2020 is sprake van een pandemie als gevolg van een virus onder de naam Covid-19. Ook de bedrijfsvoering van North Sea Port ontkomt niet aan de gevolgen hiervan. In het kader van risicomanagement heeft sinds 13 maart 2020 North Sea Port vergaande maatregelen genomen in navolging op de noodmaatregelen van zowel de Belgische als de Nederlandse regering. De interne maatregelen zijn met name gericht op het waarborgen van de vitale functies havenbedrijf bij verder verscherpte maatregelen. Dit betreft de scheepvaartbegeleiding het borgen van de nautische keten en veiligheid. Er zijn daarnaast maatregelen genomen met betrekking tot het personeel, waarbij



thuiswerk het uitgangspunt is. Medewerkers die strikt noodzakelijke werkzaamheden verrichten hebben nodige attestaten/vignet om over de grens te kunnen. Vanaf einde mei zal het personeel langzaam weer terug naar kantoor kunnen gaan indien noodzakelijk, maar het uitgangspunt tot 1 september blijft: thuiswerken. Ook zijn events tot 1 november afgezegd en de Mariahoeve, het Bezoekerscentrum Gent en het Havenhuis zijn tot nadere orde gesloten. De rondvaarten zijn ook tot 1 november stopgezet.

Economische gevolgen van COVID-19 crisis voor North Sea Port

Als gevolg van de wereldwijd genomen maatregelen zijn er grote gevolgen voor de wereldhandel. Zo treffen import en exportverboden meerdere klanten in het havengebied en hebben ook direct gevolgen voor de activiteiten van deze klanten. Middels een wekelijkse monitor analyseert North Sea Port de resultaten van de havenactiviteiten en rapporteert hierover aan de auditcommissie en het TZO.

Medio mei wordt een omzetzderving van € 5 mln. verwacht voor 2020 als gevolg van verminderde scheepsactiviteiten. North Sea Port neemt maatregelen om deze omzetzderving te compenseren door reductie van de kosten. De Coronamaatregelen leiden enerzijds tot afstel van kosten en anderzijds tot uitstel. Door de genomen (kostenreductie-) maatregelen kan de invloed op het resultaat worden beperkt.

Om bedrijven tegemoet te komen heeft North Sea Port een betalingsregeling aangeboden voor de betaling van concessie, erfpacht en huur. Deze regeling heeft een extra cash behoefte van maximaal €15 mln. tot gevolg. Deze cash behoefte is tijdelijk en verwacht tot medio 2021 en kan gedekt worden uit de bestaande kredietfaciliteiten of beschikbare geldmiddelen.

De gevolgen op de financiële prestaties van North Sea Port en voor de onderliggende dochtermaatschappijen zijn niet goed zijn in te schatten. Door middel van de wekelijkse update van de monitor zal North Sea Port wel “kort op de bal” spelen en waar nodig extra maatregelen treffen om inkomstenverlies te compenseren. Het is duidelijk dat er bij North Sea Port geen sprake is van een ernstige mate van onzekerheid over de continuïteit.

Verwachtingen 2020 onzeker

De richting waarin 2020 zich ontwikkelde was hoopgevend. Weliswaar met onzekerheden omgeven zoals de Brexit en de economische situatie. Deze situatie zal als gevolg van de COVID-19 ontwikkelingen nadelig wijzigen. North Sea Port heeft in het eerste kwartaal een zes procent lagere overslag geboekt. Verwachting is een verlaging van 10% op jaarbasis. Onduidelijk is verder welke andere indirecte gevolgen de bedrijven in de havens nog zullen gaan ondervinden, zoals werkloosheid en mogelijk een lagere toegevoegde waarde op langere termijn.

Uit het voorstaande is duidelijk dat het uitspreken van een verwachting niet eenvoudig is. Nochtans verwacht North Sea Port een resultaat over 2020 dat in de buurt kan komen van het resultaat 2019. Uiteraard zijn de duur van de Covid-19 situatie en de daarmee samenhangende gevolgen erg van belang. De personeelsbezetting zal zich over 2020 bewegen op hetzelfde niveau als in 2019.



Bericht van het Toezichthoudend Orgaan

BERICHT VAN HET

TOEZICHTSORGAAN VAN NORTH SEA PORT SE

Hierbij biedt het Toezichtorgaan van North Sea Port SE het jaarbericht aan waarin de jaarrekening over 2019 is opgenomen. Het bestuur heeft het bestuursverslag opgesteld. Deloitte Accountants heeft de jaarrekening gecontroleerd en voorzien van een goedkeurende controleverklaring. De Auditcommissie heeft de jaarrekening uitvoerig besproken met de CEO's, de CFO en de externe accountant. Vervolgens heeft het Toezichtorgaan, in aanwezigheid van de externe accountant, het bestuursverslag met het bestuur besproken. De discussies die in dat verband zijn gevoerd, hebben het Toezichtorgaan ervan overtuigd dat dit verslag aan alle voorschriften en aan de eisen van governance en transparantie voldoet. Het vormt een goede basis voor de verantwoording die het Toezichtorgaan aflegt voor het gehouden toezicht.

Het Toezichtorgaan stemt in met de jaarrekening. Op 26 juni 2020 zal de jaarrekening ter vaststelling aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders (AvA) worden voorgelegd. Het Toezichtorgaan stelt voor aan de AvA dat aan het bestuur decharge wordt verleend voor het gevoerde beleid, dat aan het Toezichtorgaan decharge wordt verleend voor het gehouden toezicht en dat de jaarrekening wordt vastgesteld.

Inleiding

Het Toezichtorgaan kijkt terug op een voor North Sea Port gunstig jaar, waarin het strategisch plan verder ten uitvoering werd gebracht en enkele mooie realisaties werden verricht.

De financiële en commerciële resultaten hadden een vaste plaats in de agenda van de Raad van Commissarissen. Uiteraard kregen ook de grote lopende projecten, nl. Thermphos en Nieuwe Sluis, veel aandacht.

Financiële rapportage en risicomanagement

Op elke vergadering heeft het Toezichtorgaan van het bestuur een uitgebreide rapportage ontvangen waarin de actuele resultaten werden vergeleken met het budget en de begroting. Hiermee beschikt het Toezichtorgaan steeds over up-to-date informatie. De rapportages zijn in de gezamenlijke vergaderingen gesproken. Het Bestuur heeft het risicoprofiel, de gang van zaken, de financiële situatie en de marktontwikkelingen periodiek toegelicht aan het Toezichtorgaan. Ook worden door de directie bij alle onderwerpen waarbij een besluit van het TZO wordt gevraagd, de risicoaspecten van het betreffende onderwerp vermeld.



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.

De heren Jetten en Samsom werden als onafhankelijk lid N van het TZO benoemd, mevr. Dua en Vereecke werden als onafhankelijk lid V van het TZO benoemd. De heren De Clercq en Termont hadden in 2019 een politiek mandaat aan Vlaamse kant, de heer Vader en mevr. Schönknecht langs Nederlandse kant.

Op de algemene vergadering van juni 2019 zijn de heren De Clercq en Termont afgetreden, en werden mevrouw Bracke en de heer Watteeuw als leden V benoemd. Zij hebben een politiek mandaat langs Vlaamse kant. Verder is mevrouw Dua afgetreden en werd de heer Colpaert benoemd als nieuw onafhankelijk lid V van het TZO. Langs Nederlandse kant is mevrouw Schönknecht afgetreden, zij werd vervangen door mevrouw Pijpelink als lid N met een politiek mandaat. De heer Samsom is afgetreden in september 2019, in zijn vervanging als onafhankelijk lid N van het TZO werd voorzien in januari 2020 door de benoeming van de heer Van Geel.

Corporate Governance Code en Best Practices

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

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.

Aan de reeds bestaande beloning van de bestuurders werd vooralsnog niets gewijzigd.

Vergaderingen Toezichtsorgaan

Het Toezichtsorgaan kwam in 2019 vijfmaal bijeen. Daarnaast werd een introductievergadering voor de bestaande en nieuwe TZO leden georganiseerd waar de belangrijkste ontwikkelingen en bedrijven binnen North Sea Port werden toegelicht. De vergaderingen van de het Toezichtsorgaan werden steeds in aanwezigheid van het bestuur gehouden.

Auditcommissie

De Auditcommissie heeft in 2019 vier keer vergaderd. De Auditcommissie rapporteert rechtstreeks aan het Toezichtsorgaan in de reguliere vergadering.

Remuneratiecommissie

In 2019 kwam de remuneratiecommissie zesmaal samen.





Dankwoord

Het Toezichtsorgaan dankt de bedrijven, de stakeholders en ook de medewerkers en het bestuur van North Sea Port voor de goede samenwerking in 2019. Met vertrouwen en hoge verwachtingen kijken de leden van het Toezichtsorgaan vooruit naar de toekomst.

S. Bracke (vicevoorzitter)

A.P. Colpaert

M.J.H. Jetten

A. Pijpelink

A.A. Vader

A.E. Vereecke

F.J. Watteeuw

P.L.B.A. van Geel



Personalia leden van het TZO

naam	leeftijd	geslacht	nationaliteit	hoofdfunctie	nevenfunctie(s)	eerste benoeming	benoeming tot
S. Bracke			BE	Schepen van Economie, Handel, Sport en Haven Stad Gent		28.6.19	28.6.23
A.P. Colpaert			BE	Gepensioneerd	Lid Raad van Bestuur TUC Rail (Belgian Rail Engeneering); Lid Raad van Bestuur Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM-Lantis)	28.6.19	28.6.23
M.J.H. Jetten			NL	Chief Financial Officer MerchachemSyncom	Vice-voorzitter raad van toezicht en voorzitter auditcomité A. Schweitzer ziekenhuis; Vice-voorzitter RvC en voorzitter auditcommissie Stichting Woonbron	29.6.18	29.6.22
A. Pijpelink			NL	Gedeputeerde Provincie Zeeland Portefeuille: Water, Natuur en natuurbeleving, Cultuur & Monumenten, Grensoverschrijdende samenwerking en Europe, Personeel & Organisatie		28.6.19	28.6.23
A.A. Vader			NL	Wethouder Gemeente Vlissingen, 1e locoburgemeester een wijkwethouder van Oost-Souburg (incl. West-Souburg en Groot Abeele) en Ritthem.	ambt gebonden: lid (voorzitter) stuurgroep college Zorg en Welzijn, lid college Zorg en Welzijn; overige nevenfuncties: lid van de beroepenveldcommissie Social Work en Pedagogiek van de HZ University of Applied Sciences	29.6.18	29.6.22
A.E. Vereecke			BE	Professor Operations en Supply Chain Management Vlerick Business School en Universiteit Gent	Bestuurder Picanol nv, bestuurder Ter Beke nv	29.6.18	29.6.22
F.J. Watteuw			BE	Schepen van Mobiliteit, Publieke Ruimte en Stedenbouw Stad Gent		28.6.19	28.6.23
P.L.B.A. van Geel			NL	Gepensioneerd	Voorzitter Bestuur Nederlandse Algemene Keuringsdienst (NAK) diverse andere voorzitterschappen	31.01.20	31.01.24



Aanwezigheid 2019

	TZO	AC	RC
C.M.M Schönknecht*	3	n.v.t.	n.v.t.
A.A. Vader	5	n.v.t.	n.v.t.
M.J.H. Jetten	5	4	6
D.M. Samsom ¹	4	n.v.t.	n.v.t.
D. Termont*	3	n.v.t.	n.v.t.
M.C.T. De Clercq*	2	n.v.t.	n.v.t.
A. Vereecke	5	4	6
V.A.R. Dua*	2	n.v.t.	n.v.t.
S. Bracke°	2	n.v.t.	n.v.t.
F. Watteeuw°	2	n.v.t.	n.v.t.
A. Pijpelink°	2	n.v.t.	n.v.t.
T. Colpaert°	2	n.v.t.	n.v.t.

* zijn afgetreden als lid TZO na de Algemene Vergadering van 28.6.19

° benoemd als lid TZO op de Algemene Vergadering van 28.6.19

¹ afgetreden september 2019



Deel 2:
JAAARREKENING 2019
North Sea Port SE

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

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Geconsolideerde jaarrekening	
1. Geconsolideerde balans per 31-12-2019	4
2. Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2019	5
3. Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2019	6
4. Grondslagen voor de financiële verslaglegging	8
5. Toelichting op de geconsolideerde balans per 31-12-2019	25
6. Niet uit de balans blijkende rechten en verplichtingen	36
7. Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening 2019	44
8. Gebeurtenissen na balansdatum	54
Vennootschappelijke jaarrekening	
9. Vennootschappelijke balans per 31-12-2019	56
10. Vennootschappelijke winst- en verliesrekening over 2019	57
11. Grondslagen voor de financiële verslaglegging	58
12. Toelichting op de vennootschappelijke balans per 31-12-2019	59
13. Toelichting op de vennootschappelijke winst- en verliesrekening 2019	63
Ondertekening van de jaarrekening	
14. Ondertekening van de jaarrekening	66
Deel 3: Overige gegevens	
15. Statutaire bepaling inzake de resultaatbestemming	68
16. Controleverklaring van de onafhankelijke accountant	69

Geconsolideerde balans

Geconsolideerde winst- en verliesrekening

Geconsolideerd kasstroomoverzicht

Geconsolideerde balans per 31-12-2019

(voor resultaatbestemming, bedragen * € 1.000)

		31-12-2019	31-12-2018
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	1	353	54
Materiële vaste activa	2	667.738	670.531
Financiële vaste activa	3	124.526	134.661
		792.617	805.245
Vlottende activa			
Vorderingen en overlopende activa	4	42.386	47.449
Beleggingen	5	60.717	76.207
Liquide middelen	6	11.530	11.820
		114.633	135.476
Totaal activa		907.250	940.721
Groepsvermogen			
Aandeel North Sea Port	7	390.968	254.165
Aandeel derden	7	286	287
Te bestemmen resultaat	7	25.280	136.803
		416.533	391.255
Voorzieningen	8	2.869	1.966
Langlopende schulden	9	266.447	307.098
Kortlopende schulden en overlopende passiva	10	221.400	240.403
Totaal passiva		907.250	940.721

Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2019

(bedragen * € 1.000)

		2019	2018
Netto-omzet	11	96.302	91.478
Overige bedrijfsopbrengsten	11	10.697	13.197
Totaal bedrijfsopbrengsten		106.999	104.675
Inkoopwaarde van de omzet	12	1.880	1.611
Personeelslasten	13	24.536	20.207
Afschrijvingen	14	12.875	14.239
Overige bedrijfslasten	15	24.149	24.711
Totaal bedrijfslasten		63.440	60.768
Bedrijfsresultaat		43.559	43.907
Resultaat deelnemingen	16	337	437
Financiële baten en lasten	17	-9.489	-10.464
Aandeel derden		1	3
Resultaat voor belastingen		34.408	33.884
Belastingen	18	-9.128	102.919
Resultaat na belastingen		25.280	136.803

Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2019

(bedragen * € 1.000)

	2019	2018
Bedrijfsresultaat	43.559	43.907
Aanpassingen voor:		
- Afschrijvingen	12.875	14.239
- Mutatie vaste activa	958	-1.718
- Mutatie in voorzieningen	903	-9.057
	14.736	3.464
Mutaties in werkkapitaal:		
- Handelsvorderingen	4.594	3.836
- Handelscrediteuren	-7.118	1.566
- Overige vorderingen	469	4.359
- Overige schulden	-54.507	-9.591
	-56.562	171
Kasstroom uit bedrijfsactiviteiten:		
- Ontvangen rente	1.415	2.739
- Betaalde rente	-8.797	-13.202
- Betaalde vennootschapsbelasting	-7	-8
	-7.389	-10.472
Kasstroom uit operationele activiteiten	-5.656	37.070
Investerings:		
- Immateriële vaste activa	-413	-25
- Materiële vaste activa	-11.488	-22.345
- Financiële vaste activa	0	-849
	-11.901	-23.219
Desinvesteringen	413	18
Mutatie effecten	16.990	-1.552
Kasstroom uit investeringsactiviteiten	5.502	-24.754
Mutatie eigen vermogen	0	-1.261
Aflossingen langlopende schuld/bankkredieten	-1.522	-14.755
Ontvangsten langlopende schulden/bankkredieten	1.386	0
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	-136	-16.016

	2019	2018
Operationele kasstroom	-5.656	37.070
Investeringskasstroom	5.502	-24.754
Financieringskasstroom	-136	-16.016
Kasstroomontwikkeling in boekjaar	-290	-3.699
Beginsaldo liquide middelen	11.820	15.519
Eindsaldo liquide middelen	<u>11.530</u>	<u>11.820</u>
Mutatie liquide middelen	-290	-3.699

North Sea Port SE heeft geen bedragen direct ten laste van het eigen vermogen gebracht, anders dan het foutenherstel zoals toegelicht bij de grondslagen. Als gevolg hiervan is geen totaaloverzicht resultaat opgesteld.

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.

Aanpassing vergelijkende cijfers 2018

Op een aantal plaatsen in de jaarrekening werden de vergelijkende cijfers 2018 voor presentatiedoeleinden op een andere wijze gerubriceerd dan in de jaarrekening 2018 opgenomen. Deze aanpassingen hebben geen invloed op het resultaat 2018 en eigen vermogen per 31-12-2018 uitgezonderd het foutenherstel dat hierna toegelicht wordt.

Foutenherstel: Aanpassing beginbalans 1-1-2019 en resultaat 2018

Voorziening pensioenen:

In de jaarrekening 2018 is ultimo 2018 ten behoeve van North Sea port Flanders N.V. een voorziening ad € 3,8 Mln. aangelegd voor extra dotaties aan het pensioenfonds voor verwachte extra stortingen in de vier jaren volgend op 2018. Nadere beschouwing achteraf leidde tot de conclusie dat deze betalingsverplichting niet moest worden toegerekend aan 2018 en dat de voorziening ultimo 2018 ten onrechte is gevormd.

Ten gevolge hiervan is sprake van een materiële fout in de jaarrekening 2018.

Derhalve is middels verwerking in het beginvermogen, dat wil zeggen in de vergelijkende cijfers 2018, in de jaarrekening 2019 de ten onrechte ten laste van het resultaat 2018 gevormde voorziening ad € 3,8 Mln. teruggedraaid.

Vennootschapsbelasting:

Met ingang van 1 januari 2017 zijn North Sea Port Netherlands N.V. en haar 100% Nederlandse deelnemingen onderworpen aan vennootschapsbelasting (Vpb). Per 1 januari 2018 geldt deze belastingplicht ook voor North Sea Port Flanders N.V.

In de jaarrekening 2018 zijn op basis van de in deze jaarrekening gehanteerde grondslagen, zowel voor de fiscale eenheid North Sea Port Netherlands NV als ook voor North Sea port Flanders N.V. geen actieve dan wel passieve belastinglatenties opgenomen uit hoofde van verschillen in waardering op basis van fiscale waarderingmethodiek en de waardering in de jaarrekening. Aan Nederlandse zijde met name gebaseerd op het ontbreken van overeenstemming met de belastingdienst over de fiscale waardering van activa en passiva.

Deze methodiek is eveneens toegepast voor North Sea Port Flanders N.V. Terzake North Sea Port Flanders is de situatie met betrekking tot de fiscale positie in de jaarrekening 2018 uitvoerig toegelicht. Evenwel is voorbijgegaan aan het feit dat reeds in 2018 ter zake North Sea Port Flanders N.V. overeenstemming was bereikt over de behandeling en waardering van activa en passiva. North Sea Port had op basis van geldende regels voor jaarverslaggeving een actieve belastinglatentie moeten vormen naar de situatie van 31 december 2018. Ten gevolge hiervan is sprake van een materiële fout in de jaarcijfers 2018.

Derhalve is middels verwerking in het beginvermogen, dat wil zeggen in de vergelijkende cijfers 2018, in de jaarrekening 2019 de te becijferen actieve belastinglatentie alsnog opgenomen.

De aanpassingen uit hoofde van 'voorzieningen pensioenen' alsmede 'vennootschapsbelasting' zijn geduid in de volgende tabel:

	Oud	Aanpassing	Nieuw
<u>Geconsolideerde Balans:</u>			
Latente belastingvorderingen	7.240	106.565	113.805
Voorzieningen	5.766	-3.800	1.966
Te bestemmen resultaat	26.438	110.365	136.803
<u>Geconsolideerde Winst- en Verliesrekening:</u>			
Personeelskosten	24.007	-3.800	20.207
Belastingen	3.646	-106.565	-102.919
Resultaat na belastingen	26.438	110.365	136.803
<u>Vennootschappelijke Balans:</u>			
Deelneming North Sea Port Flanders	156.153	110.365	266.518
<u>Vennootschappelijke Winst- en Verliesrekening:</u>			
Resultaat Deelnemingen (North Sea Port Flanders)	16.963	110.365	127.328

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. Resultaten uit 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	100%
North Sea Port Netherlands Beheer B.V.	Terneuzen	100%
WarmCO Invest B.V.	Rotterdam	100%
BlakoWi Groene Kracht B.V.	Terneuzen	100%

Niet-geconsolideerde maatschappij	Statutaire zetel	Aandeel kapitaal
Valuepark Terneuzen C.V.	Terneuzen	50%
Valuepark Terneuzen Beheer B.V.	Terneuzen	50%
Zeeland Airport B.V.	Middelburg	4,93%
FSP Exploitatie B.V.	Vlissingen	33,33%
Flushing Service Park C.V.	Vlissingen	33,33%
Van Citters Beheer B.V.	Terneuzen	100%

Deelneming Van Citters Beheer B.V. is geen onderdeel van de consolidatiekring, omdat geen sprake is van feitelijke zeggenschap die door North Sea Port wordt uitgeoefend. Dit vanwege de gesloten samenwerkingsovereenkomst met Rijk en Provincie Zeeland.

Algemene grondslagen opstelling geconsolideerde jaarrekening

De geconsolideerde jaarrekening is op 4 juni 2020 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 vermindert 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 waardeverminderversverlies 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.

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:

Bodemsanering Thermphos

De veiligstelling van het voormalige terrein van Thermphos is nog niet gereed. North Sea Port heeft het advies van de commissie Samsom in 2017 opgevolgd en heeft samen met de Provincie Zeeland en het Rijk afspraken gemaakt over de financiële verantwoordelijkheid van betrokken partijen. De voortgang van de fosforverwerking en sanering van de terreinen loopt momenteel binnen de planning en de verwachting is dat het project binnen budget uitgevoerd kan worden. Een restrisico blijft bestaan dat onverwachte gebeurtenissen mogelijk hierop impact kunnen hebben. North Sea Port is betrokken in zowel de Stuurgroep als het Bestuurlijk Overleg die toezicht houden op de voortgang van het project. Naar verwachting zullen de eerste fosforveilige bedrijfsterreinen reeds in 2020 kunnen worden overgedragen aan North Sea Port zodat deze beschikbaar zijn voor hernieuwde uitgifte.

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.

Afschrijvingen en restwaarde

De afschrijvingstermijnen zijn gebaseerd op de verwachte economische levensduur van de activa. De gehanteerde afschrijvingstermijnen zijn 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.

Fiscale positie (Vennootschapsbelasting)

Met ingang van 1 januari 2017 zijn North Sea Port Netherlands N.V. en haar 100% Nederlandse deelnemingen onderworpen aan vennootschapsbelasting (Vpb). North Sea Port is al langere tijd bezig met de voorbereidingen op de invoering van de vennootschapsbelasting. De fiscale wetgeving dwingt bij de start van de belastingplicht om alle balansposities te waarderen tegen de waarde in het economisch verkeer. North Sea Port heeft een inschatting gemaakt van de fiscale waardering en is hierover in gesprek met de Belastingdienst. Er is momenteel nog geen overeenstemming met de Belastingdienst over de fiscale waardering van activa en passiva. Op dit moment is North Sea Port in onderhandeling met de belastingdienst over de fiscale openingsbalans. De uitkomst is niet met redelijke betrouwbaarheid in te schatten. North Sea Port heeft daarom gekozen voor een scenario van bepaling van de fiscale positie, ter zake North Sea Port Netherlands N.V., in de jaarrekening waarbij het fiscale vermogen niet afwijkt van het commerciële vermogen.

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 en de rechtstreeks aan het activum toe te kennen financieringskosten (bouwrente).

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

Onderdeel van de KGE 'haven- en grondbedrijf in exploitatie North Sea Port', is het terrein waarop de voormalige Thermphos fabriek gevestigd was. Dit terrein moet worden gesaneerd. Voor de verwachte saneringskosten is separaat een schuld in de balans opgenomen.

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 Vlakte III
- gronden natuurcompensatie/koppelingsgebieden

In voorgaande jaren werd tevens het deelgebied 'gronden Sloepoort' onderscheiden. Om de veiligheid in Vlissingen-Oost te bevorderen en om tegemoet te komen aan de toenemende vraag vanuit de EU naar parkeergelegenheid voor vrachtwagens, ontwikkelt North Sea Port op dit terrein Central Gate. Dit is een centrale truckparking die met innovatieve technieken en IT in grote mate integreert met de logistieke processen van een aantal grote klanten in Vlissingen-Oost. Terreinen in Vlissingen-Oost die voorheen benodigd waren voor het parkeren van trucks, komen door de nabijheid van Central Gate beschikbaar ten behoeve van de core processen van de klant. Door deze wijziging kan dit terrein niet langer gesepareerd worden van de KGE 'haven- en grondbedrijf in exploitatie North Sea Port'.

De overige 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.

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 nettovermogens-waardemethode. 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 nettovermogenswaarde 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.

Verstreckte 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 verstreckte 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 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.

North Sea Port Netherlands NV

Met ingang van 1 januari 2017 zijn North Sea Port Netherlands N.V. en haar 100% Nederlandse deelnemingen onderworpen aan vennootschapsbelasting (Vpb). North Sea Port is al langere tijd bezig met de voorbereidingen op de invoering van de vennootschapsbelasting. De fiscale wetgeving dwingt bij de start van de belastingplicht om alle balansposities te waarderen tegen de waarde in het economisch verkeer. North Sea Port heeft een inschatting gemaakt van de fiscale waardering en is hierover in gesprek met de Belastingdienst. Er is momenteel nog geen overeenstemming met de Belastingdienst over de fiscale waardering van activa en passiva. Op dit moment is North Sea Port in onderhandeling met de belastingdienst over de fiscale openingsbalans. De uitkomst is niet met redelijke zekerheid in te schatten. North Sea Port heeft daarom gekozen voor een scenario van bepaling van de fiscale positie, ter zake North Sea Port Netherlands N.V., in de jaarrekening waarbij het fiscale vermogen niet afwijkt van het commerciële vermogen. Latente belastingvorderingen dan wel belastingverplichtingen worden niet in acht genomen behoudens een actieve belastinglatentie uit hoofde van beschikbare voorwaartse verliescompensatie.

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 groot deel van haar liquide middelen belegd. Deze middelen zijn gereserveerd om de bijdrage aan de Zeesluis in Terneuzen te kunnen doen. Op 31-12-2019 zijn alle uitzettingen geplaatst met 100% kapitaalsgarantie, dit houdt in dat op eindvervaldag minimaal het ingelegde kapitaal terugontvangen wordt indien er geen faillissement van de uitgever is. Beleggingen zijn gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs. Door de aandeelhouder bepaalde voorwaarden voor de beleggingen zijn vastgelegd in het beleggingskader van North Sea Port FL.

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 van toepassing worden voorzieningen opgenomen tegen de contante waarde.

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 non-activiteitsregelingen. North Sea Port NL kent een zogenaamde toegezegde pensioenregeling. De pensioenuitvoerder past eenzelfde (Defined Benefit) systeem toe. North Sea Port NL heeft echter geen bijstortverplichting. Dit betekent dat zij aan de pensioenuitvoerder premies betaalt die daarmee de pensioenverplichting aan de werknemers van North Sea Port NL voor eigen risico tot zich neemt. Daarom verwerkt North Sea Port NL de pensioenregeling in de jaarrekening als een Defined Contribution. Behalve de betaling van premies heeft North Sea Port NL 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 NL zijn deelnemer aan het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP). De dekkingsgraad van het pensioenfonds was op 31-12-2019 97,8%. (2018: 97%).

De medewerkers van North Sea Port Flanders nemen deel in het Ethias Pensioenfonds. De dekkingsgraad op 31-12-2019 van het pensioenfonds is zowel voor de 1ste pijler als voor de 2de pijler (contractuele medewerkers) voldoende om de verbintenissen bij onveranderde regelgeving in de toekomst 100% te dekken.

Voor de statutaire personeelsleden is de eerste pijler het wettelijk pensioen dat wordt gedragen door een groepsverzekering en een bijdragefonds. Voor North Sea Port Flanders wordt het beheer van de fondsen uitgevoerd door een pensioenverzekeraar.

De regels voor de uitbetaling zijn bepaald in het statuut en zijn identiek als in de andere openbare statuten.

Voor het vast benoemde personeel van de lokale besturen bestaan er vijf pensioenstelsels of pools. De wet van 6 augustus 1993 betreffende de pensioenen van het vast benoemde personeel van de lokale besturen maakt een onderscheid tussen vijf pensioenstelsels :

- pool 1: het gemeenschappelijk pensioenstelsel van de lokale besturen;
- pool 2: het stelsel van de nieuw bij de Rijksdienst aangesloten besturen;
- pool 3: het stelsel van de bij een verzorgingsinstelling aangesloten besturen;
- pool 4: het stelsel van de besturen met een eigen pensioenkas;
- pool 5: het fonds voor de pensioenen van de geïntegreerde politie.

North Sea Port Flanders behoort tot pool 2.

De pensioenbijdragen voor de eerste pijler zijn tweeledig : een basisbijdrage en een responsabiliseringbijdrage. De basisbijdrage is een wettelijk vastgelegd percentage (momenteel 41,5%) op de statutaire loonmassa. De responsabiliseringsbijdrage wordt berekend op het verschil tussen de basisbijdrage en de reële pensioenlast (indien groter) maal een responsabiliseringcoëfficiënt. Deze bijdrage ligt nu op 50% en is opgenomen in het regeerakkoord van de Vlaamse regering, wat loopt van 2019 tot en met 2024. De bijdrage na deze periode is onzeker en een wijziging in deze bijdrage kan derhalve leiden tot een toekomstige voorziening.

Voor de contractuele personeelsleden is er, naast hun wettelijk pensioen (door de overheid uitgekeerd), een tweede pensioenpijler voorzien. Dit pensioenfonds wordt ook beheerd door een pensioenverzekeraar en dit met onderstaande modaliteiten :

- Gelijkschakeling van de pensioenen tussen de contractuelen en statutairen binnen het Havenbedrijf Gent.
- Tegemoetkoming voor contractuelen bovenop de ziekte-uitkering bij arbeidsongeschiktheid.

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

De jubileumvoorziening wordt gewaardeerd tegen nominale waarde.

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 baten verminderd met de in het verslagjaar verstrekte kortingen, op tijdsevenredige basis over de erfpachtperiode ten gunste van de winst- en verliesrekening gebracht. Initiële directe kosten worden toegerekend over de contractperiode tegenover de baten.

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-instandhoudingskosten 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 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.

North Sea Port Netherlands NV

Met ingang van 1 januari 2017 zijn North Sea Port Netherlands N.V. en haar 100% Nederlandse deelnemingen onderworpen aan vennootschapsbelasting (Vpb). North Sea Port is al langere tijd bezig met de voorbereidingen op de invoering van de vennootschapsbelasting. De fiscale wetgeving dwingt bij de start van de belastingplicht om alle balansposities te waarderen tegen de waarde in het economisch verkeer. North Sea Port heeft een inschatting gemaakt van de fiscale waardering en is hierover in gesprek met de Belastingdienst. Er is momenteel nog geen overeenstemming met de Belastingdienst over de fiscale waardering van activa en passiva. Op dit moment is North Sea Port in onderhandeling met de belastingdienst over de fiscale openingsbalans. De uitkomst is niet met redelijke betrouwbaarheid in te schatten. North Sea Port heeft daarom gekozen voor een scenario van bepaling van de fiscale positie, ter zake North Sea Port Netherlands N.V., in de jaarrekening waarbij het fiscale vermogen niet afwijkt van het commerciële vermogen. Latente belastingvorderingen dan wel belastingverplichtingen worden niet in acht genomen behoudens een actieve belastinglatentie uit hoofde van beschikbare voorwaartse verliescompensatie.

Vanwege de thans onzekere fiscale positie, waarbij zowel negatieve en positieve verschillen bestaan ten opzichte van de commerciële winst gaat North Sea Port NL er als beste schatting vanuit dat het belastbare bedrag van de fiscale eenheid North Sea Port NL is gebaseerd op 25% van de winst voor belasting.

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 NL NV <i>Opgenomen in fiscale eenheid North Sea Port SE</i>	FE	100%
North Sea Port Netherlands Beheer BV <i>Beschikking 25/7/2017</i>	FE	100%
Van Citters Beheer BV <i>Beschikking 25/7/2017</i>	FE	100%
Warmco CV <i>Resultaten worden fiscaal toegerekend aan vennoten</i>	transparant	79%
Blakowi Groene kracht BV <i>Gevoegd in fiscale eenheid</i>	FE	100%
Warmco Invest BV <i>Gevoegd in fiscale eenheid</i>	FE	100%
Warmco Beheer BV <i>Zelfstandig belastingplichtig</i>	deelneming	80%
FSP exploitatie BV <i>Belang 33% beherend venoot in FSP CV</i>	deelneming	
Valuepark Terneuzen CV <i>Commanditair belang North Sea Port Netherlands 50%</i>	transparant	50%
FSP CV	transparant	33,33%

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.

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.

Grondslagen voor rente

Renteopbrengsten worden tijdsevenredig in de winst-en-verliesrekening verwerkt rekening houdend met de effectieve rentevoet van de desbetreffende actiefpost, indien hun bedrag bepaalbaar is en hun ontvangst waarschijnlijk. De nettobetalingen die North Sea Port doet uit hoofde van de afgesloten SWAP overeenkomsten worden als rentekosten verantwoord.

Rentelasten worden geactiveerd voor kwalificerende activa gedurende de periode van vervaardiging van het actief. De te activeren rente wordt berekend op basis van de intern gewogen gemiddelde rentevoet van de langlopende leningen van North Sea Port, gecorrigeerd voor de verhouding vreemd vermogen / totaal vermogen. Indien sprake is van projectfinanciering wordt de te activeren rente berekend op basis van het voor deze financiering geldende rentepercentage.

Rentelasten worden toegevoegd aan langlopende schulden of voorzieningen waarvan de balanswaarde wordt bepaald op basis van een contante waarde berekening.

Toelichting op de geconsolideerde balans

Toelichting op de geconsolideerde balans

1. Immateriële vaste activa

De post immateriële vaste activa heeft betrekking op software:

	2019	2018
Verkrijgingsprijs per 1-1	3.187	3.162
Cumulatieve afschrijvingen per 1-1	-3.133	-2.619
Boekwaarde per 1-1	54	543
Investeringen	413	25
Afschrijvingen	-115	-514
Boekwaarde per 31-12	353	54
Verkrijgingsprijs per 31-12	3.600	3.187
Cumulatieve afschrijvingen per 31-12	-3.248	-3.133
Boekwaarde per 31-12	353	54
Afschrijvingspercentages	20%	20%

2. Materiële vaste activa

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

	2019	2018
Verkrijgingsprijs per 1-1	951.157	928.830
Cumulatieve afschrijvingen per 1-1	-280.627	-266.901
Boekwaarde per 1-1	670.531	661.929
Investeringen	11.488	22.345
Overboekingen	-564	0
Waardeverminderingen	-1	0
Desinvesteringen	-954	-18
Afschrijvingen	-12.760	-13.726
Boekwaarde per 31-12	667.738	670.531
Verkrijgingsprijs per 31-12	961.125	951.157
Cumulatieve afschrijvingen per 31-12	-293.387	-280.627
Boekwaarde per 31-12	667.738	670.531

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	435.539	433.444	74.651	7.523
Cumulatieve afschrijvingen per 1-1	-4.975	-221.622	-54.030	0
Boekwaarde per 1-1	430.565	211.822	20.621	7.523
Investeringen	1.335	901	86	9.165
Overboekingen	1.632	8.035	1.628	-11.858
Waardeverminderingen	0	0	-1	0
Desinvesteringen	-930	0	-25	0
Afschrijvingen	-640	-9.434	-2.686	0
Boekwaarde per 31-12	431.962	211.324	19.623	4.830
Verkrijgingsprijs per 31-12	437.576	442.380	76.339	4.830
Cumulatieve afschrijvingen per 31-12	-5.615	-231.056	-56.716	0
Boekwaarde per 31-12	431.962	211.324	19.623	4.830
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.

Op basis van de periodieke evaluatie van de levensduur is de afschrijvingstermijn van de andere bedrijfsmiddelen van WarmCO2 vanaf 1 januari 2019 aangepast aan de reële contractduur met de afnemers (10 jaar). Ten gevolge van de lagere afschrijvingslasten is het resultaat ad € 1,3 mln. positief beïnvloed.

Uit te geven gronden (hectare)	31-12-2019	31-12-2018
Nederland	533	540
België	210	233
	743	773

De voorraad uit te geven gronden per 31-12-2019 bevat tevens gecommiteerde gronden, waarvan bekend is dat deze in 2020 tot een uitgifte zullen leiden. De post uit te geven gronden betreft het netto uitgeefbare areaal, exclusief niet uitgeefbare elementen zoals leidingstraten en bufferzones.

Voor het Belgische deel is ook nog 105 ha (eind 2018 110 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 zal de grondpositie volwaardig uitgeefbaar zijn. Er zijn geen indicaties van impairment op de oorspronkelijke boekwaarde in de grondpositie. Voor de overeengekomen bijdrage in de kosten van de sloop en sanering is een voorziening getroffen.

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. De grond per 31-12-2019 gewaardeerd op € 11,28 per m².

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 2019 tegen verwervingsprijs of op basis van (lagere) taxatie gewaardeerd.

De gronden natuurcompensatie en Axelse Vlakte III zijn gewaardeerd op basis van landbouwwaarde. In 2019 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 2019 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	9.322	113.805	11.534	134.661
Leningen u/g	0	0	56	56
Overige mutaties	-21	0	-1.336	-1.357
Verkoop deelneming Sloewarmte	-50	0	0	-50
Aandeel resultaat deelnemingen	337	0	0	337
Mutatie actieve belastinglatentie	0	-9.121	0	-9.121
Boekwaarde per 31-12	9.588	104.685	10.254	124.526
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	0	0	0	0

Van de latente belastingvordering is € 8.433K kortlopend.

Deelnemingen:

	31-12-2019	31-12-2018
Valuepark Terneuzen C.V.	6.594	6.238
Valuepark Terneuzen Beheer B.V.	15	19
Flushing Service Park B.V.	2	3
Flushing Service Park C.V.	2.594	2.638
Sloewarmte B.V.	0	50
Van Citters Beheer B.V.	330	330
Zeeland Airport B.V.	52	44
Totaal	9.588	9.322

Overige financiële vaste activa:

	31-12-2019	31-12-2018
Hypotheek u/g	1.375	1.375
Lening u/g	268	211
Overige Financiële Vaste activa	3.111	2.948
Beleggingen >1j	5.500	7.000
Totaal	10.254	11.534

De hypotheek u/g bedraagt € 1.375.000. Er is geen aflossingsverplichting, de rente bedraagt 3,5% op jaarbasis. Deze lening wordt in 2023 afgelost.

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.

Overzicht beleggingen met een looptijd langer dan een jaar:

	Rendement	Koers 31-12-2019	Markt waarde	Nominale waarde
Termijnplaatsing	0,17%	100,0%	1.000	1.000
Note	0,04%	99,0%	990	1.000
Note	0,26%	99,1%	991	1.000
Note	0,20%	99,0%	495	500
Note	0,55%	100,6%	503	500
Note	0,15%	100,5%	1.005	1.000
Note	0,13%	100,2%	501	500
Waarde 31-12-2019			5.485	5.500

4. Vorderingen en overlopende activa

	31-12-2019	31-12-2018
Debiteuren	14.094	18.682
Af: voorziening dubieuze debiteuren	-49	-43
	14.045	18.639
Vorderingen op participanten en deelnemingen	21.546	25.595
Overige vorderingen	2.758	2.037
Belastingen en premies sociale verzekeringen	517	142
Overlopende activa	3.520	1.036
	42.386	47.449

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:

	Rendement	Koers 31-12-2019	Markt waarde	Nominale waarde
Business account	0,00%	100%	2.283	2.283
Business account	0,05%	100%	14.984	14.984
Business account	0,01%	100%	4.951	4.951
Business account	0,11%	100%	1.000	1.000
Business account	0,00%	100%	19.597	19.597
Business account	0,01%	100%	9.000	9.000
Business account	0,01%	100%	4.900	4.900
Spaarrekening	0,00%	100%	1.001	1.001
Termijnplaatsing	0,15%	100%	1.000	1.000
Termijnplaatsing	0,15%	100%	1.000	1.000
Termijnplaatsing	0,05%	100%	1.001	1.001
			<u>60.717</u>	<u>60.717</u>

Beleggingen met een looptijd van minder dan een maand: € 2.283.000. De beleggingen staan geheel ter vrije beschikking van de vennootschap.

6. Liquide middelen

	31-12-2019	31-12-2018
Bank Nederlandse Gemeenten	523	1.344
Bank Van Lanschot	6.159	6.769
Overige banken	4.843	3.703
Kas	4	4
	<u>11.530</u>	<u>11.820</u>

De liquide middelen staan geheel ter vrije beschikking van de vennootschap met uitzondering van een bedrag van € 677K (2018: € 677K) waarop een blokkering rust wegens een uitgevoerde sanering. De mutaties in de liquide middelen zijn opgenomen in het kasstroomoverzicht.

7. Groepsvermogen

	2019	2018
Aandeel rechtspersoon in het eigen vermogen:		
Stand per 1-1	390.968	253.865
Storting kapitaal North Sea Port SE	0	300
Aandeel resultaat rechtspersoon	25.280	136.803
Stand per 31-12	416.248	390.968
Aandeel van derden in het eigen vermogen:		
Stand per 1-1	287	290
Aandeel derden in resultaat	-1	-3
Stand per 31-12	286	287

8. Voorzieningen

	31-12-2019	31-12-2018
Voorziening afscheidspremie	132	267
Voorziening getrouwheidspremie	251	276
Pensioenvoorziening	1.448	793
Saneringsvoorziening	380	380
Jubileumvoorziening	100	85
Voorziening koppelingsgebieden	0	57
Voorziening juridische geschillen	558	108
	2.869	1.966

In onderstaand overzicht is per voorziening het verloop in 2019 inzichtelijk gemaakt. De voorzieningen zijn overwegend langlopend van aard.

	Afscheids- premie	Getrouw- premie	Pensioenen
Stand per 1-1	267	276	793
Terugneming	-122	-19	0
Besteding	-18	-26	-295
Toevoeging	5	20	950
Stand per 31-12	132	251	1.448

	Sanering	Jubileum voorz	Koppelings- gebieden	Geschillen
Stand per 1-1	380	85	57	108
Terugneming	0	0	0	0
Besteding	0	-85	-57	0
Toevoeging	0	100	0	450
Stand per 31-12	380	100	0	558

In 2019 werd onder meer een voorziening van € 400K opgenomen in verband met een juridisch dispuut in de nasleep van een faillissement. De uitspraak van de Hoge Raad wordt in oktober 2020 verwacht. Het bedrag was in 2018 opgenomen onder de kortlopende schulden.

9. Langlopende schulden

	31-12-2019 Totaal	31-12-2019 > 5 jaar	31-12-2018 Totaal	31-12-2018 > 5 jaar
Vaste geldleningen	29.333	500	30.333	1.167
Rollover leningen	202.087	522	202.609	522
Schuld bijdrage sluis	34.338	0	63.006	0
Verplichting spoor Goes	0	0	2.957	0
Saneringskosten VCB > 1 jaar	0	0	9.487	0
Waarborg financiering	-9.985	-4.061	-11.640	-3.048
Afkoop erfpacht	10.674	10.139	10.344	9.804
	266.447	7.100	307.098	8.445

	Vaste geld- leningen	Rollover leningen	Bijdrage sluis
Stand per 1-1	30.333	202.609	63.006
Aflossing lening	-1.000	-522	0
Overboeking naar kortlopend	0	0	-28.669
Stand per 31-12	29.333	202.087	34.338

	Spoor Goes	Sanering Thermphos	Waarborg financiering	Afkoop erfpacht
Stand per 1-1	2.957	9.487	-11.640	10.344
Overboeking naar kortlopend	-2.957	-9.487	0	-134
Toerekening verg. publieke taken	0	0	-560	0
Toerekening waarborgsom financiering	0	0	2.214	0
Vrijval erfpacht	0	0	0	-108
Overige mutaties	0	0	0	572
Stand per 31-12	0	0	-9.985	10.674

Een vaste geldlening van € 25 mln betreft een lening met een vaste looptijd van 5 jaar en een rente van 0,39%. De gehele hoofdsom wordt afgelost per 16 maart 2021. De Nederlandse aandeelhouders hebben als zekerheid een onherroepelijke en onvoorwaardelijke borgstelling van € 25 mln gesteld. Naast deze lening lopen er nog 4 leningen met een looptijd tot uiterlijk 2026 met een stand per 31-12-2019 van € 4,3 mln. De rentecoupons bedragen 3,093%, 3,407%, 1,907% en 0,05%.

Aflossingsverplichtingen voor de rolloverleningen binnen 12 maanden na afloop van het boekjaar ter hoogte van € 521.847 zijn niet begrepen in de hierboven genoemde bedragen, maar opgenomen onder de kortlopende schulden. Voor de rolloverleningen geldt een rentepercentage tegen Euribor 3-maands of 6-maands met een opslag van 14,5 tot 25 basispunten. De rolloverlening van BNG ter grootte van € 200 mln loopt tot 3 juli 2021, de rolloverlening van de BNG ter grootte van € 2,0 mln loopt tot 31 december 2025. De Nederlandse aandeelhouders van North Sea Port SE (Provincie Zeeland, gemeentes Vlissingen, Terneuzen en Borsele) staan garant middels een borgstelling voor de volledige rollover lening.

De verplichting spoor Goes betreft een bijdrage ten behoeve van mitigerende maatregelen aan het spoor in deze gemeente. De verplichting wordt in termijnen betaald aan de Gemeente Goes met een looptijd tot en met 2019. In 2019 werd een bedrag van € 2.957.226 overgeboekt naar de kortlopende schulden, waarna voor deze post geen verplichting langer dan 1 jaar resteert.

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 € 1.658.700.

10. Kortlopende schulden en overlopende passiva

	31-12-2019	31-12-2018
Schulden aan kredietinstellingen - Nederland	151.365	149.779
Schulden aan kredietinstellingen - België	1.000	1.200
Schulden aan leveranciers en handelskredieten	6.229	13.347
Schulden aan verbonden partijen	365	419
Belastingen en premies sociale verzekeringen	887	774
Vooruitgefactureerde omzet	6.004	8.306
Bijdrage sluis	28.669	28.669
Te betalen saneringskosten VCB	6.837	17.000
Overige schulden	2.205	5.823
Overlopende passiva	17.839	15.085
	<u>221.400</u>	<u>240.403</u>

De kortlopende schulden hebben een looptijd < 1 jaar.

De post schulden aan kredietinstellingen betreft voornamelijk kasgeldleningen die onder garantie van de Nederlandse aandeelhouders worden aangetrokken. Het garantieplafond bedraagt € 460 mln. Deze leningen 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 bijdrage sluis per 31-12-2019 heeft betrekking op de toezegging van North Sea Port Flanders. Per 31-12-2018 was sprake van een bijdrage van € 25,669 mln vanuit North Sea Port Flanders en een bijdrage van € 3 mln vanuit North Sea Port Netherlands (50% van de totale bijdrage vanuit Nederland).

De te betalen saneringskosten VCB betreft een schuld aan een verbonden partij.

De overlopende passiva betreffen voornamelijk nog te ontvangen facturen inzake kosten en investeringen 2019 en kostenegalitatie inzake het havenafvalplan.

Niet uit de balans bijkende 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.

North Sea Port maakt gebruik van CAPS en SWAPS om renterisico's af te dekken. Kaders en richtlijnen zijn opgenomen in het Treasurystatuut.

North Sea Port past kostprijs-hedge-accounting toe. Deze instrumenten blijven derhalve off balance.

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 2019 -/- € 36,0 mln (2018 -/- € 40,3 mln). North Sea Port past kostprijs-hedge-accounting toe (zie paragraaf 'Derivaten').

Renteswaps

Per einde boekjaar heeft North Sea Port contracten inzake renteswaps uitstaan met een marktwaarde per 31-12-2019 van -/- € 36 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 € 208,8 mln per 31-12-2019. De te betalen vaste rente is gemiddeld 3,93%. 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. De condities van de renteswap stemmen bijna geheel overeen met die van de betreffende leningen.

JAARREKENING 2019

BALANS OVERIG

Swap positie per 31-12	Coupon	Markt waarde	Nominale waarde
<u>Swaps tbv North Sea Port Netherlands:</u>			
01/12/2004 - 02/01/2025	4,23%	-6.555	27.500
01/07/2008 - 01/04/2024	4,62%	-5.648	38.000
25/09/2006 - 01/01/2027	4,38%	-11.258	40.000
01/10/2009 - 01/01/2022	3,64%	-806	15.000
01/01/2011 - 04/01/2021	4,11%	-1.153	20.000
31/12/2014 - 29/12/2023	2,22%	-1.686	20.000
<u>Swaps tbv Valuepark Terneuzen:</u>			
01/08/2005 - 01/08/2030	3,70%	-856	3.815
01/11/2005 - 02/01/2026	4,01%	-6.106	23.500
<u>Swaps tbv WarmCO2:</u>			
01/10/2010 - 01/10/2024	2,91%	-1.894	21.000
		<u>-35.963</u>	<u>208.815</u>
	2019		2018
Vaste geldleningen per 31-12	29.333		30.333
Rolloverleningen en kasgeldleningen per 31-12	<u>353.453</u>		<u>352.388</u>
Totaal portefeuille per 31-12	382.786		382.721
Af: vaste geldleningen	-29.333		-30.333
Af: afgedekt middels derivaten	<u>-208.815</u>		<u>-212.865</u>
Restant portefeuille met variabele rente	144.638		139.523
Hedgeratio per 31-12	62%		64%

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

Volgens de statuten 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 2019 62% ten opzichte van 64% ultimo 2018.

Op basis van de meerjarenprognose mag verondersteld worden dat de hoofdsom van de afgedekte positie (leningen met variabele rente) ten alle tijden groter is dan de totale hoofdsom van de swapportefeuille. North Sea Port verwacht daarom dat de ingezette instrumenten (interest rate swaps) over de afgesloten looptijd 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 waarde veranderingen van dit hypothetische derivaat worden vergeleken met de cumulatieve reële waarde veranderingen van het werkelijke derivaat. De conclusies van de ineffectiviteitstoets zijn:

Over 2019 is de waardeverandering in de principal (clean price) van de 9 interest rate swaps: EUR 4.203.308. De waardeverandering in de hypothetische derivaten bedraagt EUR 4.488.429. Het saldo is negatief en bedraagt EUR 285.121. Daar de waardeontwikkeling van de derivaten kleiner is dan de waardeontwikkeling van de hypothetische derivaten, hoeft het bedrag van EUR 285.121 niet verantwoord te worden in de winst-en-verliesrekening. Dit is gebaseerd op grond van de richtlijn voor het verwerken van ineffectiviteit onder kostprijshedge-accounting in RJ290.

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 aanmaancprocedure. 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 blijvende 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 31-12-2019 borg voor maximaal € 22 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 blijvende 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.

Nieuwe Sluis

Eind 2017 is gestart met de bouw van de Nieuwe Sluis Terneuzen. North Sea Port Netherlands N.V. draagt een vooraf overeengekomen bedrag bij van € 6 mln. North Sea port Flanders N.V. zal een bedrag van 88,6 miljoen euro bijdragen (berekend op 15% van de bouwbijdrage van het Vlaams Gewest). De beide bijdragen zijn in de groepscijfers 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 bijdrage van North Sea Port Netherlands is inmiddels volledig voldaan. Voor North Sea port Flanders N.V. geldt het volgende schema:

2019 (betaald)	2020	2021	2022
25.668.820 euro	28.668.820 euro	19.668.820 euro	14.668.820 euro

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.

Uit de financiële projectrapportage per 31 december 2019 is af te leiden dat er een mogelijk risico is dat de in het projectbudget opgenomen risicoreserve wellicht te laag is als gevolg van zich voor gedaan hebbende risico's en verzoeken tot wijziging. De risico's betreffen mede de mogelijke meerkosten wegens hogere verwerkingskosten (o.a. door gewijzigde milieureglementering) van afgegraven grond.

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

De eventuele meerkosten uit hoofde van Verzoeken tot Wijziging kunnen ten laste van de risicoreservering van het project worden gebracht dan wel specifiek ten laste van een van de betrokken partners in het project. De uiteindelijke allocatie van de meerkosten en mitsdien het deel dat ten laste van het Vlaams Gewest komt is voor North Sea Port onzeker.

Gelet op voornoemde onzekerheden bestaat voor North Sea Port geen helder beeld 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:

2019	460.000.000
2020	440.000.000
2021	400.000.000
2022	380.000.000
2023	360.000.000
2024	340.000.000
2025	320.000.000
2026	300.000.000
2027	150.000.000
2028	0

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 2020 zal een marktconsultatie moeten uitwijzen of en in welke mate North Sea Port de garantie kan afbouwen en in staat zal zijn om zelfstandig financiering uit de markt te halen.

Belastingverplichtingen

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

Grondruil

In 2019 werd een overeenkomst met een derde partij gesloten voor de ruil van een perceel grond. De levering door North Sea Port heeft in 2019 plaatsgevonden, waarbij geen waardeverrekening heeft plaatsgevonden. De teruglevering vindt plaats na balansdatum.

Flushing Service Park

North Sea Port en Flushing Service Park B.V., 100% deelneming van Aminvest B.V., hebben in 2015 samenwerkingsverband opgericht. Flushing Service Park B.V. (FSP) neemt voor 66 2/3% en North Sea Port Netherlands N.V. voor 33 1/3% deel in de samenwerking North Sea Port Netherlands N.V. Dit betreft een perceel ter grootte van ruim 26 ha in Vlissingen-Oost. Er resteert nog de verplichting tot levering van 1/6 deel van de grond en de inbreng van 1/6 van de grond (laatste tranche 2020) en de verplichting tot het plegen van onderhoud in het FSP terrein voor risico en rekening van North Sea Port.

Operationele leaseverplichtingen

De aangegane lease- en huurverplichtingen per 31 december 2019 zijn als volgt:

	Totaal	< 1 jaar	1..5 jaar	> 5 jaar
Bedrijfswagens	400	80	320	0
Kantoor North Sea Port SE	56	25	31	0
	<u>457</u>	<u>105</u>	<u>352</u>	<u>0</u>

Vanaf 31-03-2023 is de huur van het kantoorpand van de SE te Sas van Gent opzegbaar met inachtnaam van een opzegtermijn van 1 jaar.

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. Vanwege het dispuut in de nasleep van een faillissement werd een voorziening gevormd. Overigens 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

11. Totaal bedrijfsopbrengsten

	2019	2018
Nautische omzet	44.958	43.385
Erfpacht en huur	51.344	48.093
Overige opbrengsten	10.697	13.197
Totaal bedrijfsopbrengsten	106.999	104.675

	2019 Nederland	2019 België	2018 Nederland	2018 België
Nautische omzet	24.892	20.066	23.398	19.987
Erfpacht en huur	30.975	20.369	29.126	18.967
Overige opbrengsten	7.683	3.014	5.686	7.511
Totaal omzet	63.550	43.449	58.210	46.465
	106.999		104.675	

De omzet havengelden is ten opzichte van 2019 gestegen met 3,6%. De stijging ontstaat door tariefstijging en door toegenomen activiteit op havengeldplichtige ligplaatsen. In 2019 werden in totaal 9.436 zeeschepen behandeld. (2018: 9.372)

De stijging van de erfpacht en verhuur terreinen wordt met name veroorzaakt door indexering van de tarieven en uitgifte van terreinen.

Overige opbrengsten:

	2019	2018
Omzet WarmCO2	5.767	5.205
Verhuur bedrijfsmiddelen	1.041	1.046
Toerekening vergoeding uitvoering publieke taken	2.056	1.971
Overige baten	1.833	4.976
	10.697	13.197

12. Inkoopwaarde van de omzet

	2019	2018
Kostprijs ingekochte warmte en CO2	1.880	1.611

In 2019 heeft WarmCO2 extra kosten gemaakt voor inkoop van gas. Door productieproblemen bij de toeleverende fabrieken, diende WarmCO2 conform overeenkomsten met de tuinders alternatieven te zoeken voor de levering van warmte.

13. Personeelslasten

Personeelslasten:

	2019	2018
Lonen en salarissen	14.476	14.741
Sociale lasten	5.959	1.720
Overige personeelslasten	4.102	3.746
	<u>24.536</u>	<u>20.207</u>

Lonen en salarissen:

	2019	2018
Brutosalarissen	14.494	14.617
Vergoeding TZO	76	190
VUT/WW-uitkeringen	13	7
Doorberekende personeelskosten	-108	-73
	<u>14.476</u>	<u>14.741</u>

Het aantal fte bedraagt 220,2 ultimo 2019 (224 fte 2018). Het aantal fte bij North Sea Port Flanders bedraagt 130,4 ultimo 2019 (138,6 fte 2018). Het aantal fte bij North Sea Port Netherlands bedraagt 89,8 ultimo 2019 (85,4 fte 2018).

JAARREKENING 2019**WINST- EN VERLIES**

Sociale lasten:

	2019	2018
Pensioenlasten	2.996	-1.130
Sociale lasten	2.908	2.846
Eindheffingen	55	4
	<u>5.959</u>	<u>1.720</u>

In de pensioenlasten 2018 is een vrijval van een voorziening verwerkt

De medewerkers van North Sea Port Netherlands zijn aangesloten bij het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP). De dekkingsgraad van het pensioenfonds was op 31-12-2019 97,8%. (2018: 97%).

De medewerkers van North Sea Port Flanders nemen deel in het Ethias Pensioenfonds. De dekkingsgraad op 31-12-2019 van het pensioenfonds is zowel voor de 1ste pijler als voor de 2de pijler (contractuele medewerkers) voldoende om de verbintenissen bij onveranderde regelgeving in de toekomst 100% te dekken.

Bezoldiging bestuurders:

	2019	2018
CEO's	512	506

De vergoeding voor de leden van het Toezichthoudend Orgaan bedraagt € 76K in 2019 (€48K in 2018). In 2018 werd daarnaast aan de commissarissen van North Sea Port Netherlands en de bestuurders van North Sea Port Flanders € 125K resp. € 17K vergoed.

Overige personeelslasten:

	2019	2018
Uitzendkrachten en inhuur	1.351	931
Projectmanagement	146	152
Reis- en verblijfkosten	1.052	818
Opleidingskosten	272	236
Wervingskosten	136	167
Overige personeelskosten	1.146	1.442
	<u>4.102</u>	<u>3.746</u>

14. Afschrijvingen immateriële en materiële vaste activa

Afschrijvingskosten immateriële vaste activa:

	2019	2018
Afschrijving software	115	514

Afschrijvingskosten materiële vaste activa:

	2019	2018
Afschrijving gebouwen	640	643
Afschrijving haveninfrastructurele werken	9.434	9.178
Afschrijving andere bedrijfsmiddelen	2.686	3.905
	<u>12.760</u>	<u>13.726</u>
Totaal afschrijvingen	12.875	14.239

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

15. Overige bedrijfslasten

	2019	2018
Onderhoud en beheer	11.476	10.915
Onderzoek en gebiedsontwikkeling	1.758	1.863
Diverse exploitatiekosten	2.607	2.868
Nautische diensten	624	914
Informatisering en automatisering	2.143	1.760
Bureaunkosten	396	420
Communicatie-, acquisitie- en representatiekosten	3.693	3.027
Accountants- en advieskosten	1.398	3.130
Diverse overige kosten	55	-186
	<u>24.149</u>	<u>24.711</u>

Onderhoud en beheer:

	2019	2018
Baggerwerken	4.122	3.606
Sporen	291	-84
Wegen en terreinen droog	1.863	3.532
Kades en terreinen nat	1.527	1.274
Bodemsaneringen en sloopkosten	220	0
Overige beheers- en onderhoudskosten	686	640
Overige kosten haveninfrastructuur	1.555	1.094
Overige bedrijfsmiddelen	1.214	853
	<u>11.476</u>	<u>10.915</u>

Onderzoek en gebiedsontwikkeling:

	2019	2018
Duurzaamheid en innovatie	406	349
Onderzoek ogv veiligheid en marktontwikkeling	311	0
Incidentele lasten	0	578
Haalbaarheidsonderzoeken	1.041	936
	<u>1.758</u>	<u>1.863</u>

Diverse exploitatiekosten:

	2019	2018
Energiekosten	437	616
Huur bedrijfsmiddelen	79	361
Verzekeringen	349	317
Belastingen	1.621	1.758
Overige exploitatiekosten	122	-184
	<u>2.607</u>	<u>2.868</u>

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

JAARREKENING 2019**WINST- EN VERLIES**

Nautische diensten:

	2019	2018
Nautische diensten	624	914

Informatisering en automatisering:

	2019	2018
Licenties en onderhoud software	715	569
Berichtenverkeer en telefoon	306	157
Onderzoek en advieskosten ICT	88	0
Servicecontracten en kosten infrastructuur	965	251
Onderhoud havenmanagementsysteem	0	243
Overige automatiseringskosten	69	539
	2.143	1.760

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

Bureaunkosten:

	2019	2018
Abonnementen, lidmaatschappen en vakliteratuur	295	174
Kantoorbenodigdheden en porti	24	61
Drukwerk	0	5
Kleine benodigdheden en onderhoud inventaris	76	24
Schoonmaakkosten	0	84
Overige bureaunkosten	2	71
	396	420

JAARREKENING 2019**WINST- EN VERLIES**

Communicatie-, acquisitie- en representatiekosten:

	2019	2018
Advertenties en mediacampagnes	11	97
Beurzen e.d.	545	385
Promotiemateriaal	523	309
Sponsoring en donaties	1.908	1.635
Evenementen en representatiekosten	601	476
Reis- en verblijfkosten acquisitie	88	100
Kosten website	16	23
Overige reclamekosten	0	1
	3.693	3.027

Accountants- en advieskosten:

	2019	2018
Controle van de jaarrekening	212	326
Overige accountantskosten	8	11
Totaal kosten accountant	219	337
Overige advieskosten	1.179	2.793

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 de controlerend accountant. In 2019 gaat het om kosten van Deloitte. In 2018 gaat het om kosten van EY (Nederland) en KPMG (België).

	2019	2018
Onderzoek van de jaarrekening	168	329
Andere controleopdrachten	0	51
Adviesdiensten op fiscaal terrein	19	0
Andere niet-controlediensten	13	286
	200	666

Diverse overige kosten:

	2019	2018
Diverse kosten	55	-186
	55	-186

16. Resultaat deelnemingen

	2019	2018
Resultaat Valuepark beheer BV	-4	0
Resultaat Valuepark cv	357	437
Resultaat FSP exploitatie BV / FSP cv	-24	0
Resultaat Zeeland Airport BV	8	0
	<u>337</u>	<u>437</u>

17. Financiële baten en lasten

Rentebaten en soortgelijke opbrengsten:

	2019	2018
Rente verstrekte leningen deelnemingen	1.155	1.156
Vergoedingen garantstelling Valuepark Terneuzen	180	223
Rente overname SWAP	0	148
Overige rentebaten	80	147
	<u>1.415</u>	<u>1.673</u>

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. In de overige rentebaten is een opbrengst van € 80K opgenomen uit beleggingsopbrengsten.

Rentelasten en soortgelijke kosten:

	2019	2018
Rente vaste geldleningen	-263	-321
Rente rolloverleningen	405	366
Rente kasgeldleningen	-912	-958
Rente rekening-courant	-4	-6
Derivaten	-7.879	-8.428
Afschrijving unwindwaarde	0	-393
Geactiveerde rente vaste activa in aanbouw	0	18
Toerekening waarborgsom financiering	-2.214	-2.280
Overige rentelasten en bankkosten	-38	-135
	<u>-10.905</u>	<u>-12.137</u>
Totaal financiële baten en lasten	-9.489	-10.464

18. Belastingen

	2019	2018
Vennootschapsbelasting	-9.128	102.919

De effectieve belastingdruk bedraagt in 2019: 26,5%. Dit percentage is nagenoeg gelijk aan het gewogen gemiddelde van de thans geldende nominale tarieven in Nederland (25%) en België (29,58%).

Gebeurtenissen na balansdatum

Vanaf begin maart 2020 is sprake van een pandemie als gevolg van een virus onder de naam Covid-19. Ook de bedrijfsvoering van North Sea Port ontkomt niet aan de gevolgen hiervan. In het kader van risicomanagement heeft sinds 13 maart 2020 North Sea Port vergaande maatregelen genomen in navolging op de noodmaatregelen van zowel de Belgische als de Nederlandse regering. De interne maatregelen zijn met name gericht op het waarborgen van de vitale functies havenbedrijf bij verder verscherpte maatregelen. Dit betreft de scheepvaartbegeleiding het borgen van de nautische keten en veiligheid. Er zijn daarnaast maatregelen genomen met betrekking tot het personeel, waarbij thuiswerk het uitgangspunt is. Medewerkers die strikt noodzakelijke werkzaamheden verrichten hebben nodige attesten/vignet om over de grens te kunnen. Vanaf eind mei zal het personeel langzaam weer terug naar kantoor kunnen gaan indien noodzakelijk, maar het uitgangspunt tot 1 september blijft: thuiswerken. Ook zijn events tot 1 november afgezegd en de Mariahoeve, het Bezoekerscentrum Gent en het Havenhuis zijn tot nadere orde gesloten. De rondvaarten zijn ook tot 1 november stopgezet.

Economische gevolgen van COVID-19 crisis voor North Sea Port

Als gevolg van de wereldwijd genomen maatregelen zijn er grote gevolgen voor de wereldhandel. Zo treffen import en exportverboden meerdere klanten in het havengebied en hebben ook direct gevolgen voor de activiteiten van deze klanten. Middels een wekelijkse monitor analyseert North Sea Port de resultaten van de havenactiviteiten en rapporteert hierover aan de auditcommissie en het TZO.

Medio mei wordt een omzetzerving van € 5 mln. verwacht voor 2020 als gevolg van verminderde scheepsactiviteiten. North Sea Port neemt maatregelen om deze omzetzerving te compenseren door reductie van de kosten. De Coronamaatregelen leiden enerzijds tot afstel van kosten en anderzijds tot uitstel.

Om bedrijven tegemoet te komen heeft North Sea Port een betalingsregeling aangeboden voor de betaling van concessie, erfpacht en huur. Deze regeling heeft een extra cash behoefte van €15 mln. tot gevolg. Deze cash behoefte is tijdelijk en verwacht tot medio 2021 en kan gedekt worden uit de bestaande kredietfaciliteiten of beschikbare geldmiddelen.

De gevolgen op de financiële prestaties van North Sea Port en voor de onderliggende dochtermaatschappijen zijn niet goed zijn in te schatten. Door middel van de wekelijkse update van de monitor zal North Sea Port wel “kort op de bal” spelen en waar nodig extra maatregelen treffen om inkomstenverlies te compenseren. Het is duidelijk dat er bij North Sea Port geen sprake is van een ernstige mate van onzekerheid over de continuïteit.

Vennootschappelijke balans

Vennootschappelijke winst- en verliesrekening

Vennootschappelijke balans per 31-12-2019

(voor resultaatbestemming)

		31-12-2019	31-12-2018
Vaste activa			
Materiële vaste activa	1	414	375
Financiële vaste activa	2	416.239	390.815
		416.653	391.190
Vlottende activa			
Liquide middelen	3	300	300
		300	300
Totaal activa		416.953	391.490
Eigen vermogen			
Eigen vermogen	4	390.968	254.165
Te bestemmen resultaat	4	25.280	136.803
		416.248	390.968
Vlottende passiva			
Kortlopende schulden	5	705	522
Totaal passiva		416.953	391.490

Vennootschappelijke winst- en verliesrekening over 2019

		2019	2018
Personeelslasten	6	101	48
Afschrijvingen	7	46	0
Overige bedrijfslasten	8	-2	99
Totaal bedrijfslasten		144	147
Bedrijfsresultaat		-144	-147
Resultaat deelnemingen	9	25.424	136.950
Operationeel resultaat		25.280	136.803
Resultaat na belastingen		25.280	136.803

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

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.

Boekwaarde per 1-1-2019	375
Investeringen	84
Afschrijvingen	-46
Boekwaarde per 31-12-2019	414

De verbouwingskosten van het gehuurde pand worden in 10 jaar afgeschreven.

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 gepubliceerde jaarrekening, zodat de cijfers van de dochter conform de in Nederland aanvaarde grondslagen van waardering en resultaatbepaling in de geconsolideerde jaarrekening worden gepresenteerd.

	31-12-2019	31-12-2018
<u>Deelneming North Sea Port Netherlands N.V.</u>		
Boekwaarde per 1-1	124.297	114.676
Bij: resultaat North Sea Port Netherlands N.V.	15.142	9.622
Boekwaarde per 31-12	139.439	124.297
 <u>Deelneming North Sea Port Flanders N.V.</u>		
Boekwaarde per 1-1	266.518	139.190
Bij: resultaat North Sea Port Flanders N.V.	10.282	127.328
Boekwaarde per 31-12	276.800	266.518
 Boekwaarde deelnemingen per 31-12	416.239	390.815
 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. Liquide middelen

	31-12-2019	31-12-2018
Bank Nederlandse Gemeenten	300	300

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

4. Eigen vermogen

	2019	2018
Stand per 1-1	390.968	253.865
Gestort en opgevraagd aandeelekapitaal	0	300
Aandeel resultaat rechtspersoon	25.280	136.803
Stand per 31-12	416.248	390.968

In onderstaand overzicht is de samenstelling en het verloop van het eigen vermogen in 2019 weergegeven.

	31-12-2019	Mutatie	31-12-2018
Gestort aandelenkapitaal	300	0	300
Agioreserve *	174.423	0	174.423
Wettelijke reserve deelnemingen *	78.118	-1.324	79.442
Overige reserve	138.127	138.127	0
Aandeel resultaat rechtspersoon	25.280	-111.523	136.803
	416.248	25.280	390.968

* *Vergelijkende cijfers 31-12-2018 herrekend voor foutenherstel*

Bestemming van het resultaat over het boekjaar 2018

De jaarrekening 2018 is vastgesteld in de Algemene Vergadering conform het daartoe gedane voorstel.

Voorstel tot bestemming van het resultaat over het boekjaar 2019

De directie stelt aan de Algemene Vergadering het volgende voor: het resultaat over het boekjaar 2019 wordt ten gunste van de overige reserves gebracht rekening houdend met de verplichte mutatie in de wettelijke reserve deelnemingen.

5. Kortlopende schulden

	31-12-2019	31-12-2018
Schulden aan groepsmaatschappijen	705	522

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

Toelichting op de vennootschappelijke winst- en verliesrekening

Toelichting op de vennootschappelijke winst- en verliesrekening

6. Personeelslasten

Lonen en salarissen:

	2019	2018
Ondernemingsraad	25	0
Vergoedingen TZO	76	48
	<u>101</u>	<u>48</u>

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.

7. Afschrijvingen

Afschrijvingslasten:

	2019	2018
Afschrijvingen	46	0

8. Overige bedrijfslasten

Exploitatiekosten holding:

	2019	2018
Onderhoud en beheer	15	7
Diverse exploitatiekosten, oa huur kantoor	46	18
IT	6	0
Bureaunkosten	1	2
Controle van de jaarrekening	-70	72
	<u>-2</u>	<u>99</u>

De controle van de jaarrekening wordt met ingang van 2019 verzorgd door Deloitte accountants. In 2018 werd een substantiële post accountantskosten toegerekend aan North Sea Port SE in hoedanigheid van hoofd van de groep. In werkelijkheid zijn de accountantskosten van de dochters effectief verwerkt in de enkelvoudige jaarrekeningen van deze vennootschappen. Het deel van de accountantskosten in 2018, waarvoor North Sea Port SE geen facturen ontvangt, is in mindering gebracht op het resultaat 2019.

9. Resultaat deelnemingen

	2019	2018
Resultaat North Sea Port Netherlands N.V.	15.142	9.622
Resultaat North Sea Port Flanders N.V.	<u>10.282</u>	<u>127.328</u>
	25.424	136.950

De vennootschapsbelasting wordt toegerekend aan de individuele dochtermaatschappijen. Om die reden is in de enkelvoudige jaarrekening van de SE geen post vennootschapsbelasting opgenomen.

Ondertekening van de jaarrekening

Sas van Gent, 4 juni 2020

Directie:

dhr. J.P.D.M. Lagasse	dhr. D. Schalck
-----------------------	-----------------

Toezichthoudend orgaan:

mevr. A. Pijpelink	mevr. S. Bracke
dhr. A. A. Vader	dhr. F.J. Watteeuw
dhr. M. J. H. Jetten	dhr. A.P. Colpaert
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.



Deloitte Accountants B.V.
Park Veldzicht 25
4336 DR Middelburg
Postbus 7056
4330 GB Middelburg
Nederland

Tel: 088 288 2888
Fax: 088 288 9895
www.deloitte.nl

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan de aandeelhouders en het toezicht houdend orgaan van North Sea Port SE

VERKLARING OVER DE IN HET JAARVERSLAG OPGENOMEN JAARREKENING 2019

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2019 van North Sea Port SE te Sas van Gent gecontroleerd.

Naar ons oordeel geeft de in dit jaarverslag opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van North Sea Port SE op 31 december 2019 en van het resultaat over 2019 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

De jaarrekening bestaat uit:

1. De geconsolideerde en vennootschappelijke balans per 31 december 2019.
2. De geconsolideerde en vennootschappelijke winst-en-verliesrekening over 2019.
3. Het geconsolideerde kasstroomoverzicht over 2019.
4. De toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

De basis voor ons oordeel

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens het Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden vallen. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie "Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening".

Wij zijn onafhankelijk van North Sea Port SE zoals vereist in de Europese verordening betreffende specifieke eisen voor de wettelijke controles van financiële overzichten van organisaties van openbaar belang, de Wet toezicht accountantsorganisaties (Wta), de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Paragraaf ter benadrukking van de impact van het coronavirus

Het coronavirus heeft ook invloed op North Sea Port SE. In de toelichting in paragraaf 6.6 van het bestuursverslag en op pagina 54 in de jaarrekening heeft het management de huidige impact en haar plannen om met deze gebeurtenissen of omstandigheden om te gaan toegelicht. Ook geeft zij aan dat het op dit moment voor hen niet goed mogelijk is om in te schatten wat de invloed van het coronavirus is op de financiële prestaties en gezondheid van North Sea Port SE. Ons oordeel is niet aangepast als gevolg van deze aangelegenheid.



VERKLARING OVER DE IN HET JAARVERSLAG OPGENOMEN ANDERE INFORMATIE

Naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij, omvat het jaarverslag andere informatie, die bestaat uit:

- Het bestuursverslag
- De overige gegevens

Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie:

- Met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat.
- Alle informatie bevat die op grond van Titel 9 Boek 2 BW is vereist.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat.

Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in Titel 9 Boek 2 BW en de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

Het bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het bestuursverslag en de overige gegevens, in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

BESCHRIJVING VAN VERANTWOORDELIJKHEDEN MET BETREKKING TOT DE JAARREKENING

Verantwoordelijkheden van het bestuur en het toezicht houdend orgaan voor de jaarrekening

Het bestuur is verantwoordelijk voor het opmaken en getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW. In dit kader is het bestuur verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die het bestuur noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet het bestuur afwegen of de entiteit in staat is om haar werkzaamheden in continuïteit voort te zetten. Op grond van genoemd verslaggevingsstelsel moet het bestuur de jaarrekening opmaken op basis van de continuïteitsveronderstelling, tenzij het bestuur het voornemen heeft om de vennootschap te liquideren of de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of als beëindiging het enige realistische alternatief is.

Het bestuur moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de entiteit haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten, toelichten in de jaarrekening.

Het toezicht houdend orgaan is verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van de entiteit.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Deloitte.

Onze controle is uitgevoerd met een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid, waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle materiële fouten en fraude ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- Het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing.
- Het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de entiteit.
- Het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door het bestuur en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan.
- Het vaststellen dat de door het bestuur gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is. Tevens het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de entiteit haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaet zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat een entiteit haar continuïteit niet langer kan handhaven.
- Het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen.
- Het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

Gegeven onze eindverantwoordelijkheid voor het oordeel zijn wij verantwoordelijk voor de aansturing van, het toezicht op en de uitvoering van de groepscontrole. In dit kader hebben wij de aard en omvang bepaald van de uit te voeren werkzaamheden voor de groepsonderdelen. Bepalend hierbij zijn de omvang en/of het risicoprofiel van de groepsonderdelen of de activiteiten.

Deloitte.

Op grond hiervan hebben wij de groepsonderdelen geselecteerd waarbij een controle of beoordeling van de volledige financiële informatie of specifieke posten noodzakelijk was.

Wij communiceren met het toezicht houdend orgaan onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

Middelburg, 4 juni 2020

Deloitte Accountants B.V.

Was getekend: W.A. de Leeuw RA MGA