

# JAARSTUKKEN NORTH SEA PORT SE



## DEEL 1: BESTUURSVERSLAG 2021

## DEEL 2: JAARREKENING 2021

## DEEL 3: ANDERE GEGEVENS

# **JAARSTUKKEN NORTH SEA PORT SE**

## **DEEL 1**

### **BESTUURSVERSLAG 2021**

# BERICHT VAN HET TOEZICHTHOUDEND ORGAAN VAN NORTH SEA PORT SE

Hierbij biedt het Toezichthoudend orgaan van North Sea Port SE het jaarbericht aan waarin de jaarrekening over 2021 is opgenomen. Het bestuur heeft het bestuursverslag opgesteld. Deloitte Accountants heeft de jaarrekening gecontroleerd en voorzien van een goedkeurende controleverklaring. De Auditcommissie heeft de jaarrekening uitvoerig besproken met de CEO, de CFO en de externe accountant. Vervolgens heeft het Toezichtsorgaan, in aanwezigheid van de externe accountant, het bestuursverslag met het bestuur besproken. De discussies die in dat verband zijn gevoerd, hebben het Toezichtsorgaan ervan overtuigd dat dit verslag aan alle voorschriften en aan de eisen van governance en transparantie voldoet. Het vormt een goede basis voor de verantwoording die het Toezichtsorgaan aflegt voor het gehouden toezicht. Het Toezichthoudend orgaan stemt in met de jaarrekening 2021. Op 24 juni 2022 zal de jaarrekening ter vaststelling aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders (AvA) van North Sea Port SE worden voorgelegd. Het Toezichtsorgaan stelt voor aan de AvA dat aan het bestuur decharge wordt verleend voor het gevoerde beleid, dat aan het Toezichtsorgaan decharge wordt verleend voor het gehouden toezicht en dat de jaarrekening 2021 wordt vastgesteld.

## Inleiding

In 2021 werden enkele mijlpalen vastgesteld bij North Sea Port. Begin 2021 stelden de aandeelhouders van North Sea Port hun aandeelhoudersstrategie voor, dat als startpunt diende voor het nieuw strategisch plan dat op 13 oktober 2021 unaniem goedgekeurd werd door de acht aandeelhouders. Voorafgaand aan de goedkeuring door de aandeelhouders is het strategisch plan in twee aparte sessies met het TZO besproken en vervolgens unaniem door het TZO goedgekeurd op 6 oktober 2021. Het TZO zal zich samen met het Bestuur en alle medewerkers van North Sea Port inzetten om dit strategisch plan te doen slagen en North Sea Port verder op de kaart te zetten als top Europese haven.

## Financiële rapportage en risicomanagement

De COVID-19 pandemie noodzaakte in 2021 nog steeds een nauwgezette opvolging van de continuïteit van de maritieme dienstverlening in de haven, de omzet, overslagcijfers en cash flow. De auditcommissie en het TZO stelden daarbij vast dat de prognoses van het management goed de werkelijkheid konden voorspellen, mede doordat de klanten op regelmatige basis werden bevraagd. Hiermee beschikte het Toezichtsorgaan steeds over up-to-date informatie. Daarnaast werd in de reguliere vergaderingen de uitgebreidere rapportage besproken over lopende commerciële ontwikkelingen en realisaties, alsook de belangrijke projecten waaronder Thermphos, Nieuwe Sluis en Rail Ghent Terneuzen.

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

In 2021 waren er geen wijzigingen in het TZO: de heer van Geel en de heer Jetten zijn als onafhankelijk lid N van het TZO benoemd, mevr. Vereecke en de heer Colpaert als onafhankelijk lid

V. In de algemene vergadering van 25 juni 2021 is mevr. Vereecke met ingang van ingang van 29 juni 2021 als onafhankelijk lid V. herbenoemd voor een periode van 4 jaar. Langs Vlaamse kant zetelen mevrouw Bracke en de heer Watteeuw met een politiek mandaat, langs Nederlandse kant zetelen mevrouw Pijpelink en de heer Begijn als lid N met een politiek mandaat.

### **Corporate Governance Code en Best Practices**

North Sea Port SE past voor zover mogelijk 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.

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

### **Vergaderingen Toezichtsorgaan**

Het Toezichtsorgaan kwam in 2021 vijf maal bijeen, met bijkomend een extra vergadering met de SE-OR obv art. 24 WOR. De vergaderingen van het Toezichtsorgaan werden steeds in aanwezigheid van het bestuur gehouden.

### **Auditcommissie**

De Auditcommissie heeft in 2021 vijf keer vergaderd. De Auditcommissie rapporteert rechtstreeks aan het Toezichtsorgaan in de reguliere vergadering en de verslagen van de auditcommissie worden aan de TZO leden meegedeeld bij elke TZO-vergadering.

### **Remuneratiecommissie**

In 2021 kwam de remuneratiecommissie tweemaal samen. De audit- en remuneratiecommissie worden meestal op dezelfde dag gehouden.

### **Dankwoord**

Het Toezichtsorgaan dankt de bedrijven, de stakeholders en ook de medewerkers en het bestuur van North Sea Port voor de goede samenwerking in 2021.

S. Bracke (voorzitter)  
P.L.B.A. van Geel (vice-voorzitter)  
A.P. Colpaert  
M.J.H. Jetten  
A. Pijpelink  
J. Begijn  
A.E. Vereecke  
F.J. Watteeuw

# Hoofdstuk 1: De haven in cijfers

## 1.1. Werkgelegenheid en toegevoegde waarde

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

Binnen North Sea Port zijn afgerond 550 bedrijven actief in zeer uiteenlopende sectoren. Dat gaat van eenmanszaken tot grote multinationals met duizenden werknemers op de loonlijst. De bedrijven zorgen daarbij voor werk voor vele havenbedrijven, toeleveranciers en dienstverleners. Maar het actieterrein van die ondernemingen reikt in de regel verder dan de grenzen van het havengebied en veel spelers binnen North Sea Port zijn wereldwijd actief.

### 100.000 jobs

De haven staat in 2021 voor in totaal 101.532 (in)directe jobs, waarvan 36.387 in Nederland en 65.145 in België. Voor bijna de helft (49.853 vte) gaat het om mensen die op de eigen loonlijst van de ondernemingen in de haven staan. De indirecte werkgelegenheid (51.679 vte) zit bij toeleveranciers en dienstverleners in transport, beveiliging, IT, schoonmaak, horeca, enz.

### Toegevoegde waarde: derde plaats in Europa

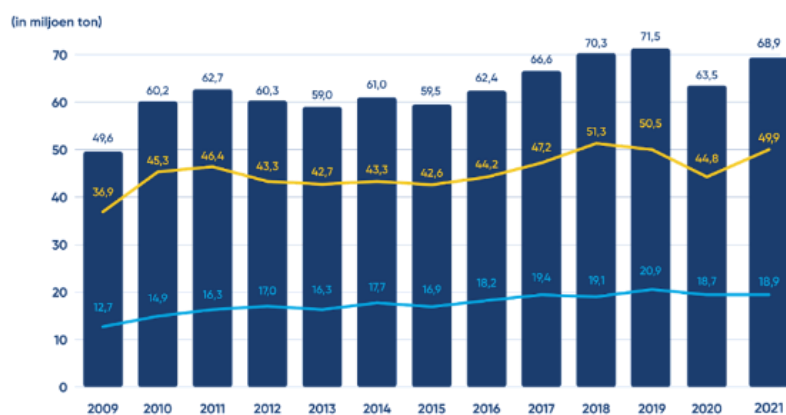
North Sea Port genereert in totaal 12,6 miljard euro toegevoegde waarde, waarvan 5,4 miljard onrechtstreeks en 7,2 miljard rechtstreeks. Dat cijfer ligt zeer hoog in vergelijking met andere havens. North Sea Port staat zelfs op de derde plaats in Europa. Het moet alleen Rotterdam en Antwerpen laten voorgaan, maar de twee grootste havens in Europa hebben daarvoor een veelvoud van de maritieme overslag van North Sea Port nodig. Dat North Sea Port zo goed scoort, komt omdat North Sea Port niet alleen een doorvoerhaven is die als doorgeefluik dient voor lading. Heel wat grondstoffen worden behandeld of verwerkt door de sterk uitgebouwde industriële cluster in de haven zelf.

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

Cijfers België, uit: Nationale Bank van België

## 1.2. Goederenoverslag in 2021: North Sea Port gaat voor volledig herstel in 2022

Voor het jaar 2021 boekten de bedrijven in North Sea Port via zeevaart een goederenoverslag van 68,9 miljoen ton, een groei van 9% ten opzichte van 2020. Hiermee zat de haven nog maar 4% onder het recordjaar 2019. De import (*grafiek: gele lijn*) nam met 12% toe, de export (*grafiek: blauwe lijn*) met 1%. De verhouding import-export is 72% / 28%.



Cijfers 2021

### Bulk in de lift

North Sea Port is van oudsher een echte bulkhaven. Droge bulk neemt ook in 2021 meer dan de helft van de goederenoverslag via zeevaart in: 53% (36,4 miljoen ton, +12% tegenover 2020). Dit segment heeft zich in 2021 volledig hersteld en laat zelfs een groei zien ten opzichte van het recordjaar 2019. Die groei zat onder meer bij bouwmaterialen, granen, steenkool, ijzererts en schroot.

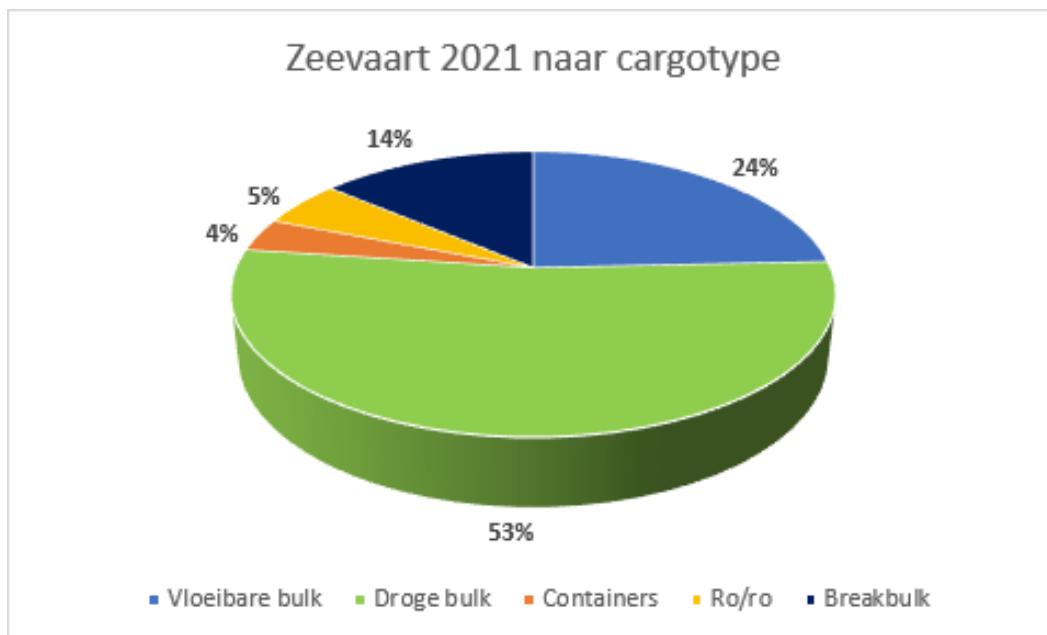
Het segment roll on/roll off (ro/ro) neemt 5% in (3,6 miljoen ton, +37%). Ook hier zien we niet enkel een groei in 2021 maar ook een groter aandeel tegenover dat recordjaar in 2019. Meer vervoer van trailers en staal zorgde voor de toename. Het aantal vervoerde auto's bleef gelijk.

De vloeibare bulk is in 2021 goed voor een aandeel van 24% (16,7 miljoen ton, +3%). De stijging was vooral te noteren bij de overslag van plantaardige oliën en chemische producten.

Breakbulk staat voor een aandeel van 14% (9,5 miljoen ton, +2%). De stijging is te zien bij de overslag van cellulose, staal en bananen (shift vanuit het vervoer met containers).

Containers nemen naar cargotype 4% in (2,6 miljoen ton, -3%; in TEU is er wel een stijging met 27% tot 262.000 TEU). De daling deed zich onder meer voor door minder transport van bananen in containers (shift naar het vervoer als break bulk). Het segment van de containers blijft de laatste 3 jaar op hetzelfde niveau.

Uitgedrukt naar goederensoorten zien we een toename bij de landbouwproducten, vaste minerale brandstoffen, ertsen, mineralen en bouwmaterialen, chemische producten, en voertuigen, machines, containers, trailers. Een status quo is er te noteren bij de voedingsproducten, petroleumproducten, producten van de metaalindustrie en meststoffen.



#### Belangrijkste handelspartners

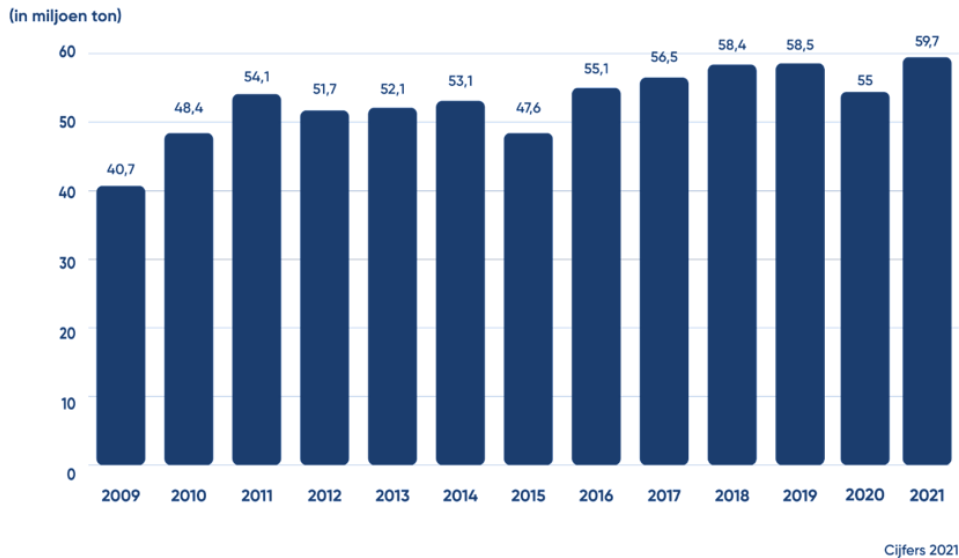
Rusland blijft ook in 2021 voor wat betreft de goederenoverslag via zeevaart de belangrijkste handelspartner\*, gevolgd door Brazilië, Groot-Brittannië, de Verenigde Staten en Zweden. De zesde tot de tiende handelspartners zijn Noorwegen, Turkije, Canada, Frankrijk en Spanje.

Europa is goed voor 61% van de handel, Zuid-Amerika 17%, Noord-Amerika 12%, Afrika 5%, Azië 3% en Oceanië 2%.



#### Binnenvaart opnieuw op peil

Ook de goederenoverslag via binnenvaart kende in 2021 een volledig herstel: met 9% tot 59,7 miljoen ton. Het was voornamelijk de export per binnenvaart die een vlucht nam (+14%). Zo komt de haven ruim boven het volume van voor de coronacrisis (58,5 miljoen ton) uit. De verhouding import-export verhoudt zich als volgt: 41% / 59%.



Met een overslag via zeevaart van 68,9 miljoen ton en via binnenvaart van 59,7 miljoen ton registreert North Sea Port in 2021 een totale overslag van 128,6 miljoen ton tegenover 118,3 miljoen ton in 2020.

### Naar een volledig covidherstel in 2022, en toen was er de oorlog Rusland-Oekraïne

Reeds eerder werd in 2021 een gedeeltelijk 'coronaherstel' naar de cijfers van het recordjaar 2019 verwacht en een volledig herstel tegen eind 2022. Al sinds het vierde kwartaal van 2020 laat deze heropleving zich optekenen en in 2021 nam de goederenoverslag via zeevaart kwartaal na kwartaal verder toe. De verwachting was dan eind 2021, begin 2022 ook dat in 2022 het coronaverlies wordt goedmaakt.

Dat elan bleef alvast gedurende het eerste kwartaal van 2022 aangehouden. In het eerste kwartaal van 2022 boekten de bedrijven in North Sea Port 17,7 miljoen ton goederenoverslag via zeevaart. In vergelijking met dezelfde periode in 2021 - in coronatijden - is dit een stijging van 6,2%. De gevolgen van corona worden gestaag weggewerkt. Echter, de oorlog in Oekraïne kondigde zich in februari 2022 aan. De EU-sancties tegen Rusland laten zich in de overslag nog niet optekenen. De handel met Oekraïne blijft ook op peil.

### Ontvangen schepen

Het aantal schepen dat North Sea Port in 2021 ontving is licht gestegen voor zeevaart en gedaald voor binnenvaart.

	Zeevaart	Binnenvaart
2021	9.091	40.907
2020	8.832	41.446
2019	9.435	47.351
2018	9.372	39.429



**Tarieven en algemene voorwaarden scheepvaart 2022**

Voor het gebruik van de haveninfrastructuur zijn er bij North Sea Port algemene voorwaarden en tarieven van toepassing. Om klanten een optimale service te bieden, worden dezelfde tarieven voor het hele grensoverschrijdende havengebied van North Sea Port (Vlissingen, Terneuzen en Gent) gehanteerd. Voor de zeevaart wordt er geen inflatiecorrectie toegepast in 2022. Voor de binnenvaart wordt er een indexatie van +2,5% toegepast.

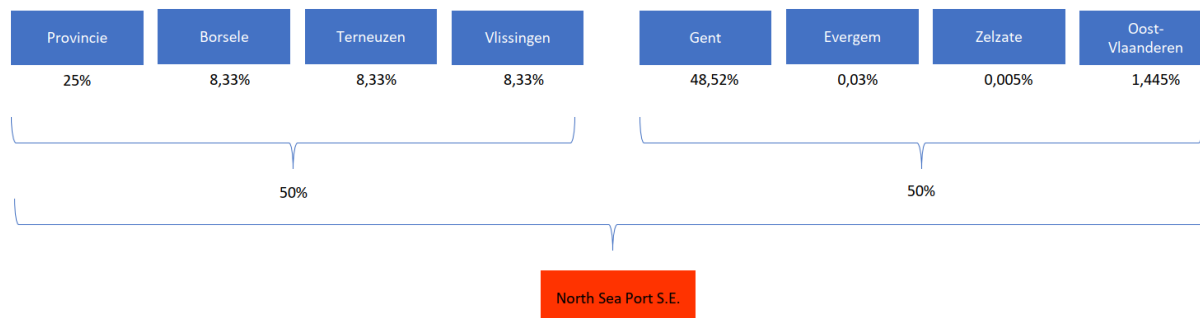
**Uitgifte gronden**

North Sea Port gaf in 2021 ruim 55 hectare gronden aan nieuwe en bestaande klanten uit.

# Hoofdstuk 2: Aandeelhouders en governance

## 2.1. Aandeelhoudersstructuur

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



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

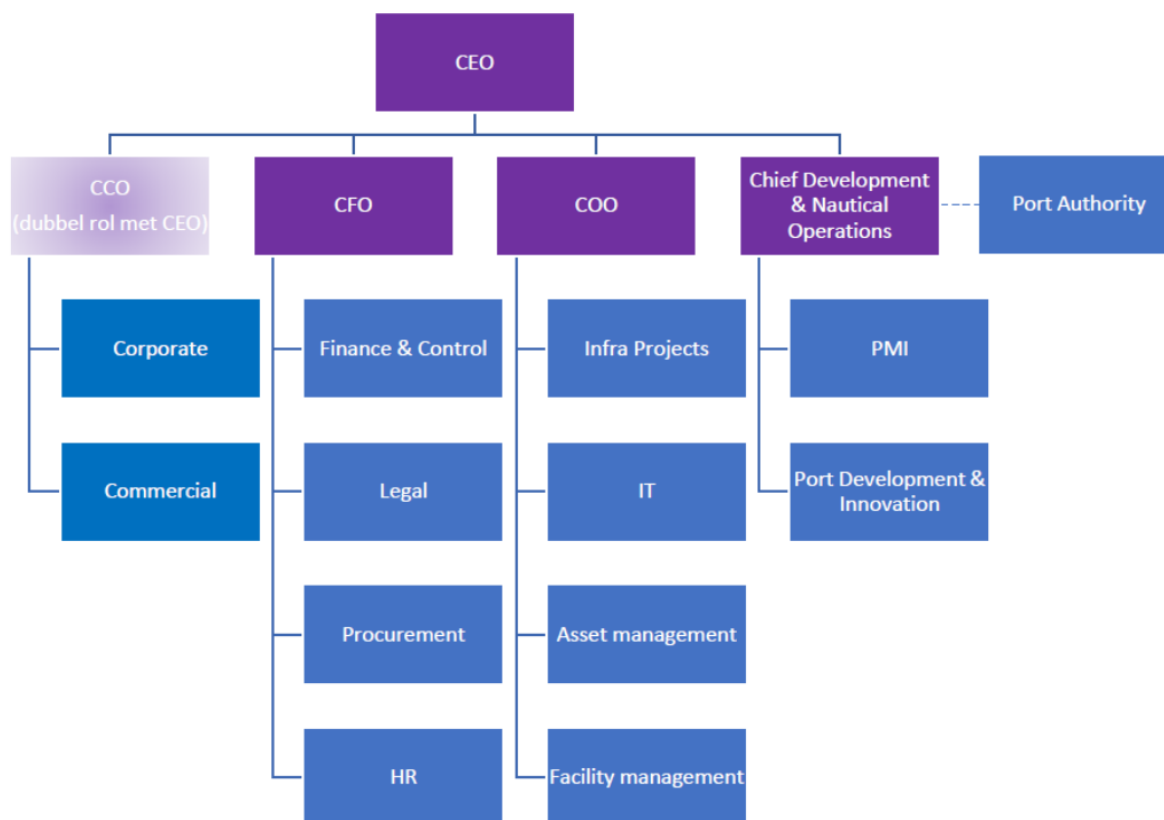
## 2.2. Organisatie en governance

### Organisatiemodel

Het bestuur van North Sea Port bestaat uit 4 personen: Daan Schalck (CEO), Sofie Monteyne (CFO), Dick Engelhardt (Chief development & nautical operations officer) en Peter Van Parys (COO).

Onder de 4 bestuurders staat telkens 1 afdeling, met clusters aangestuurd door 13 clustermanagers, die samen het managementteam vormen. Elk managementteamlid stuurt een geïntegreerd team aan van Nederlandse en Vlaamse medewerkers.

Het organigram ziet er als volgt uit:



### Eenheid van leiding

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

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

### Dualistisch bestuursmodel

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

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

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

Op grond van de statuten van North Sea Port SE en de toepasselijke regelgeving wordt gewaakt over de genderdiversiteit bij de samenstelling van het TZO, en moet minstens één derde van de vertegenwoordigers uit het andere geslacht bestaan. Ook binnen elke groep van TZO-leden (nl. de

groep aangeduid door resp. de Nederlandse of Vlaamse aandeelhouders) mogen niet alle leden van hetzelfde geslacht zijn.

Eind december 2021 was de samenstelling van het TZO als volgt:

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

### **Besluitvorming**

De besluitvorming binnen de groep is opgebouwd in 3 lagen:

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

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

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

### **Evenwichtige verdeling van de zetels van bestuur en toezichtsorgaan**

Het bestuur van de vennootschap bestaat eind 2021 uit 3 mannelijke bestuurders en 1 vrouwelijke bestuurder. Het Toezichtsorgaan bestaat uit 8 leden, waarvan drie vrouwelijke leden, waarmee voor het Toezichtsorgaan wordt voldaan aan de geldende maatschappelijke opvattingen.

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

### **Corporate Governance Code**

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

In 2021 is de code op de volgende wijze toegepast:

- In dit bestuursverslag wordt aandacht besteed aan financiële resultaten, risico's en risicobeheersing systemen (best-practice-bepalingen 1.2, 1.4.2);
- Transacties waarin tegenstrijdige belangen van bestuurders spelen, hebben zich in 2021 niet voorgedaan (best-practice-bepalingen 2.7);
- Overname van de vennootschap is beschermd door een kwaliteitseis voor het zijn van aandeelhouder en een blokkeringsregeling voor de overdracht van aandelen in de statuten (best-practice-bepaling 4.2.6);
- Er is een verslag van het Toezichtsorgaan opgenomen waarin de best-practice-bepalingen worden toegepast (best-practice-bepalingen 1.1.3, 2.1.2, 2.1.10, 2.2.6, 2.2.7, 2.3.11 en 2.4.4).

### **2.3. Samenwerkingsverbanden en overlegstructuren**

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

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

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

In 2021 kwam de aandeelhouderscommissie twee maal (digitaal, omwille van corona) bijeen nl. op 9 maart en 6 juli. De sessie van 6 juli was volledig gewijd aan het ontwerp strategisch plan van North Sea Port. Tijdens de havenweek in het najaar werd een webinar gewijd aan de Haven en haar leefomgeving waar ook alle deelnemers aan de aandeelhouderscommissie op waren uitgenodigd.

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

Verder overlegt het Bestuur met zijn stakeholders via de Business Advisory Board (BAB). Het doel van de BAB is de stakeholders van North Sea Port aan beide kanten van de grens een platform te bieden om door dialoog met het bestuur van North Sea Port invloed uit te oefenen op het beleid en de uitvoering van het beleid. De BAB kan advies geven aan het bestuur van North Sea Port en het bestuur zal op zijn beurt ook beleidsvoornemens aftoetsen bij de BAB. In 2021 is de BAB drie maal samengekomen.

De BAB bestaat uit de onderstaande leden (lijst per 31.12.2021).

**North Sea Port**

Daan Schalck

**PORTIZ**

Vincent Courtois (OVET) (voorzitter PORTIZ)

Geerten van Dijk (DOW)

Peter Sterkenburg (Damen)

Martin Verbrugge (Verbrugge)

Leendert Muller (Multraship)

Plaatsvervangers:

Jan Peter van der Peijl (De Hoop),

Gerben Paauwe (Kloosterboer)

**Voka-VeGHO**

Erik Chabot (voorzitter Voka-VeGHO) (Honda)

Frank Peeters (Euro-Silo)

Bart Laureys (Sea Invest)

Marnix Mahieu (Kronos)

Secretariaat Voka-VeGHO:

Stefan Derluyn

Jan Geers

Plaatsvervangers:

Johan De Raeve (Stukwerkers)

Stefan Seghers (Volvo Trucks)

**Loodswezen**

Georg Jaburg (Loodswezen regio Scheldemonden)

Sandra De Canck (Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust Loodswezen)

**Secretaris BAB North Sea Port**

Secretaris: Erik van Oosten

**2.4. Deelnemingen en verenigingen**

**Deelnemingen**

*North Sea Port Netherlands NV* (statutaire zetel: Schelpenpad 2, Terneuzen)

Aandeelhouder: North Sea Port SE (100%)

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

Aandeelhouder: North Sea Port SE (100%)

*North Sea Port Netherlands Beheer BV* (statutaire zetel: Schelpenpad 2, Terneuzen)

Aandeelhouder: North Sea Port Netherlands N.V. (100%)

*Van Citters Beheer BV* (statutaire zetel: Schelpenpad 2, Terneuzen)

Aandeelhouder: North Sea Port Netherlands Beheer BV (100%)

*Blakowi Groene Kracht B.V.* (statutaire zetel: Schelpenpad 2, Terneuzen)

Aandeelhouder: North Sea Port Netherlands Beheer BV (100%)

*WarmCO2 Invest B.V.* (statutaire zetel: Schelpenpad 2, Terneuzen)

Aandeelhouder: North Sea Port Netherlands Beheer BV (100%)

*Flushing Service Park CV* (statutaire zetel: Plaza 6, Moerdijk)

Commanditaire vennoten: North Sea Port Netherlands NV (33,3%), Flushing Service Park BV (66,7%)

*FSP Exploitatie BV* (statutaire zetel: Plaza 6, Moerdijk)

Aandeelhouders: North Sea Port Netherlands Beheer BV (33,3%), Flushing Service Park BV (66,7%)

*Valuepark Terneuzen CV* (statutaire zetel: Schelpenpad 2, Terneuzen)

Commanditaire vennoten: North Sea Port Netherlands Beheer BV, Terneuzen Partnership Services BV (100% dochter Dow Benelux BV)

*Valuepark Terneuzen Beheer BV* (statutaire zetel: Schelpenpad 2, Terneuzen)

Aandeelhouders: North Sea Port Netherlands NV (50%), Dow Benelux BV (50%)

*WarmCO2 CV* statutaire zetel: Schelpenpad 2, Terneuzen)

Commanditaire vennoten: Blakowi Groene Kracht B.V. (39,6%), WarmCO2 Invest BV (39,6%), Yara Nederland BV (19,8%)

Beherend Venoot: WarmCO<sub>2</sub> beheer B.V. (1%)

*WarmCO2 Beheer BV* (statutaire zetel: Schelpenpad 2, Terneuzen)

Aandeelhouders: North Sea Port Netherlands N.V. (80%), Yara Nederland BV (20%)

*Zeeland Airport BV* (statutaire zetel: Calandweg 36, Arnemuiden)

Aandeelhouder: North Sea Port Netherlands N.V. (3,63%)

*De Watergroep cvba* (mts zetel: Vooruitgangstraat 189, 1030 Brussel)

Aandeelhouder: North Sea Port Flanders nv van publiek recht (1000 aandelen)

*Poolstok cvba* (mts zetel: Technologielaan 11, 3001 Heverlee)

Aandeelhouder: North Sea Port Flanders nv van publiek recht: (0,05%)

### **Verenigingen/Stichtingen**

*Stichting Bio Park Terneuzen* (statutaire zetel: Schelpenpad 2, Terneuzen)

North Sea Port Netherlands N.V. rechtstreeks vertegenwoordigd door natuurlijke persoon.

*PROVAG* (Projectver. aanvullend grondbeleid) (mts zetel J.F. Kennedylaan 32, Gent)

Deelnemer, North Sea Port Flanders nv van publiek recht duidt een bestuurder aan

*TMVW/Farys*, opdrachthoudende vereniging (mts zetel: Stropstraat 1, 9000 Gent)

Deelnemer, North Sea Port Flanders nv van publiek recht

*TMVS/Creat*, opdrachthoudende vereniging (mts zetel: Botermarkt 1, 9000 Gent)

Deelnemer, North Sea Port Flanders nv van publiek recht

# Hoofdstuk 3: Strategisch plan ‘Connect 2025’

## 3.1. Aandeelhoudersstrategie: inzetten op werkgelegenheid, duurzaamheid en een financieel gezonde basis

2021 was het jaar van het Strategisch Plan ‘Connect 2025’. Het Havenbedrijf maakte een strategisch plan op en legde dit voor aan de acht aandeelhouders. Die laatsten maakten vooraf een duidelijke aandeelhoudersstrategie op. Het havenbedrijf kreeg hiermee drie duidelijke opdrachten:

- inzetten op economische ontwikkeling en werkgelegenheid
- duurzaamheid en klimaat
- een financieel gezonde basis

Het *maatschappelijk rendement* wordt niet gerealiseerd door North Sea Port als havenbedrijf zelf, maar door de bedrijven die het huisvest. Het havenbedrijf heeft deze bedrijven nodig om de doelstellingen van haar aandeelhouders te realiseren. Dat doet North Sea Port door het vestigingsklimaat voor bedrijven te verbeteren. Inzetten op het behoud en de toename van de werkgelegenheid binnen een groter, hoog gewaardeerd en toekomstbestendig netwerk van bedrijven is daarbij de eerste opdracht.

De tweede opdracht is *duurzaamheid en klimaat*: minder CO<sub>2</sub>, meer natuur, meer circulariteit en een efficiënt gebruik van ruimte. De bedrijven in North Sea Port voelen de druk om te verduurzamen. Het havenbedrijf wil zich onderscheiden door hen te helpen bij het realiseren van de duurzaamheidsambities en geeft daarbij zelf het goede voorbeeld. Groeien en verduurzamen gaan hierbij samen.

De derde opdracht is *financieel gezond* zijn. De aandeelhouders participeren niet in North Sea Port om geld te verdienen. North Sea Port heeft daarom geen dividenddoelstelling, maar stuurt op het financiële resultaat dat nodig is om financieel gezond te zijn.

Inzetten op werkgelegenheid, duurzaamheid en een financieel gezonde basis houden elkaar in evenwicht en vormen de basis voor de verder ontwikkeling van North Sea Port als Europese haven, dicit de aandeelhouderstrategie.

## 3.2. Strategisch Plan ‘Connect 2025’

Het Strategisch Plan ‘Connect 2025’ werd op woensdag 13 oktober 2021 unaniem goedgekeurd door de Algemene Vergadering van de Aandeelhouders. Eerder keurden de acht aandeelhouders elk op zich het plan al goed evenals het Toezichthoudend orgaan (TZO).

Met de unanieme goedkeuring krijgt het havenbedrijf – vier jaar na de fusie - voor de komende vijf jaar een duidelijk mandaat van zijn acht aandeelhouders mee.

Met het Strategisch plan:

- neemt het havenbedrijf drie kerntaken vast (haveninfrastructuur en vrije bedrijventerreinen, nautische dienstverlening, de rol van ‘connector’)
- staat de klant centraal (customer intimacy)
- wordt er ingezet op 7 speerpuntsectoren (chemie, staal, bouwmaterialen, energie, automotive, voeding en (vee)voeder, en logistiek met toegevoegde waarde)
- worden er acht programma’s gehanteerd om het strategisch plan te realiseren en de haven verder te ontwikkelen

In de zomer werd het Strategisch Plan reeds intern gelanceerd. Tijdens een live webinar konden de medewerkers de presentatie bekijken en vragen stellen over de onderdelen uit het plan. Een belangrijke stap die in de tussentijd was gezet, was het aanstellen van acht interne ‘aanjagers’ die elk een programma zullen overzien.



Het strategisch plan werd extern uitgebreid uit de doeken gedaan tijdens de havenweek eind november. De havenweek startte met drie interactieve webinars met elk een eigen invalshoek: 'Haven en haar leefomgeving', 'North Sea Port en haar license to operate' en 'Investeren op Europese corridors'. De week werd afgesloten met het digitale Havencongres (in plaats van een fysiek congres omwille van de coronamaatregelen) met als thema 'Infrastructuur en nieuwe partners'. In november en december zette een sociale mediacampagne het strategisch plan extra in de kijker.

### **3.2.1. Drie kerntaken: infrastructuur en ruimte aanbieden, nautische dienstverlening en 'connecteren'**

North Sea Port biedt een geïntegreerd multimodaal platform aan waar logistieke en industriële bedrijven efficiënt kunnen opereren. Het havenbedrijf pakt hiervoor zijn drie kerntaken verder op:

- Het aanbieden en onderhouden van haveninfrastructuur en aanbieden van vrije bedrijventerreinen is de eerste taak. In tegenstelling tot vele andere havens, beschikt North Sea Port nog over heel wat strategische terreinreserves die kunnen worden ontwikkeld. Het havenbedrijf zal klanten bij hun keuze van een vestigingsplaats aansporen om maximaal bij te dragen aan werkgelegenheid, duurzaamheid en klimaat en een financieel gezonde basis.
- Daarnaast verzorgt het havenbedrijf de nautische dienstverlening om het scheepvaartverkeer vlot en veilig te laten verlopen en de logistieke keten te versterken.
- Een derde - en bijzondere - taak is die van 'connector': de verbindende regisseur in het havengebied. Als gebiedsbeheerder bouwt het havenbedrijf aan een hechte havengemeenschap. Het uitbouwen en verder invullen van deze connector-rol vormt de rode draad in het strategisch plan. De betrokken partijen zijn enerzijds bedrijven, andere havens zoals Rotterdam en Antwerpen, spoorbeheerders, bedrijven die publieke infrastructuur voor gas en elektriciteit beheren, logistieke ketenpartners, start-ups en kennisinstellingen. Anderzijds zijn dat de Europese, nationale, gewestelijke, provinciale en gemeentelijke overheden. En verder zijn dit de omwonenden van het havengebied en de belangenorganisaties (zoals natuur, klimaat).

### **3.2.2. Klant staat centraal**

Het havenbedrijf wil zich onderscheiden in klantpartnerschap, 'customer intimacy'. Met dit klantpartnerschap wil het havenbedrijf de verbinder zijn, de connector, die een toekomstgerichte vertrouwensband realiseert. Het havenbedrijf wil hiermee aansluiten bij de specifieke behoeften van de bedrijven en hen maatwerk bieden.

Ook de wijze waarop het havenbedrijf wil omgaan met omwonenden van het havengebied en inwoners van de regio past binnen de filosofie van klantpartnerschap: in contact zijn, met oog voor elkaars belangen en op zoek naar consensus.

Klantpartnerschap betekent bovendien krachtige allianties realiseren waarin elke partner doet waar hij goed in is.

### **3.2.3. Zeven speerpuntsectoren**

North Sea Port beschikt over een heel divers aanbod van activiteiten. Het havenbedrijf richt zich in de eerste plaats op het behoud en de verdere verankering van de huidige bedrijvigheden en de bijhorende werkgelegenheid.

Om zijn marktpositie te versterken zal het havenbedrijf hierbij inzetten op zeven speerpuntsectoren: chemie, staal, bouwmaterialen, energie, automotive, voeding en (vee)voeder, en logistiek met toegevoegde waarde.

Er wordt ook fors ingezet op de groei in de circulaire economie en de energiesector. Deze sectoren met groeipotentieel zijn bovendien verweven met de zeven speerpuntsectoren.

### **3.2.4. Acht programma's om de haven verder te ontwikkelen**

Het havenbedrijf North Sea Port hanteert acht programma's om het strategisch plan te realiseren. Deze richten zich op circulaire economie, energietransitie, klimaat, sterke logistieke ketens,

haveninfrastructuur, digitalisering, samenwerken met de omgeving en connector zijn van samenwerkende partijen.

#### **3.2.4.1. Investeren in circulaire economie**

De circulaire economie is een belangrijke pijler om de ambitie van een klimaatneutraal Europa te kunnen realiseren. Vele havens in Europa zetten zich dan ook in voor het aantrekken van circulaire projecten. North Sea Port heeft hier een voorsprong: oude processen, waar bijvoorbeeld olie en kolen worden gebruikt, worden al afgebouwd. Het havenbedrijf wil gefaseerd transformeren richting een circulaire economie.

In de circulaire economie worden rest-, afval- en energiestromen een nieuwe grondstof. Het havenbedrijf wil het gebruik van deze hernieuwbare grondstoffen bevorderen. Er ontstaan ketens met terugname van goederen of het recycleren van goederen (zoals warm water, stoom, warmte, schroot, bio-gebaseerde chemische producten, afvang en gebruik van CO<sub>2</sub> (CCU, Carbon Capture and Use)). De markt voor circulaire projecten is groot en groeit snel. Daardoor kan het havenbedrijf net die circulaire activiteiten selecteren die een verrijking vormen voor de haven. Het havenbedrijf wil tegen 2025 een clusterruimte van 150 hectare voor circulaire projecten beschikbaar hebben en minstens 10 innovatieve circulaire activiteiten met innovatieve technologieën of processen aantrekken. Die activiteiten moeten complementair zijn met de zeven speerpuntsectoren.

De ontwikkeling van een circulaire economie vraagt om een intensieve samenwerking. Klanten worden gestimuleerd om kringlopen op te zetten. En er wordt gezocht naar nieuwe partijen zoals kennisinstellingen en start-ups die kunnen bijdragen aan de circulariteit.

Hieronder volgen enkele bijzondere ontwikkelingen.

- ***ArcelorMittal ondertekent intentieverklaring met Belgische en Vlaamse regering: 1,1 miljard euro investering in koolstofneutrale technologieën in Gentse vestiging in North Sea Port***

ArcelorMittal Belgium zal de CO<sub>2</sub>-uitstoot tegen 2030 met 3,9 miljoen ton per jaar verminderen. Het bouwt hiervoor een installatie voor direct gereduceerd ijzer (DRI) met een capaciteit van 2,5 miljoen ton en twee elektrische ovens in de vestiging in Gent. Deze ovens zullen parallel met de state-of-the-art-hoogoven werken die klaar is om afvalhout en plastics te gebruiken als alternatief voor fossiele koolstof. Daartoe ondertekende ArcelorMittal een intentieverklaring met de Belgische en Vlaamse regeringen ter ondersteuning van een project van 1,1 miljard euro..

Voor North Sea Port betekent deze investering het inzetten op circulaire economie en een verdere verankering van een van de grootse werkgevers in het grensoverschrijdende havengebied.

- ***Neste en Ravago plannen chemische recycling van plastic afval in North Sea Port***

Neste en Ravago plannen de bouw van een eerste industriële installatie voor chemische recycling in North Sea Port in Vlissingen. Die zal een jaarlijkse verwerkingscapaciteit van ongeveer 55.000 ton gemengd plastic afval hebben. De langetermijnambitie van de partners is om de verwerkingscapaciteit op wereldschaal aanzienlijk te verhogen en de joint venture uit te bouwen tot een wereldleider voor de chemische recycling van gemengd plastic afval.

Neste is 's werelds grootste producent van hernieuwbare diesel, hernieuwbare vliegtuigbrandstof en drop-in hernieuwbare grondstoffen en oplossingen voor de chemische industrie. Ravago is de grootste distributeur en recycler van polymeren in de wereld.

#### **3.2.4.2. Investeren in energieprojecten**

Energie wordt een volwassen cluster in North Sea Port. Bedrijven gebruiken nu veel energie, maar moeten straks klimaatneutraal opereren. Het havenbedrijf wil hen daarin bijstaan. Op korte en middellange termijn wordt er vooral gemikt op waterstof, groene stroom en warmte-uitwisseling. North Sea Port heeft de ambitie om een draaischijf in het Europese waterstofnetwerk te zijn. De omschakeling naar CO<sub>2</sub>-arme waterstof is noodzakelijk om de meest energie-intensieve clusters zoals staal en chemie klimaatneutraal te kunnen maken. Er wordt hierbij gekeken naar de invoer van groene waterstof en op het aantrekken van lokale grootschalige waterstofproductie.

Hiervoor is infrastructuur nodig, zoals pijpleidingen om de waterstof tussen bedrijven te verdelen in het havengebied en de aansluiting van deze pijpleidingen op de 'backbone' met andere Europese havens en industriegebieden. De grote lokale vraag naar waterstof en de gunstige centrale ligging van North Sea Port maken het mogelijk om van de haven een waterstofhub te maken in het Europese netwerk. Tegen 2025 wordt er in het havengebied jaarlijks 500 MW aan groene stroom omgezet in waterstof.

De aanlanding van windenergie op zee en de doorontwikkeling van het hoogspanningsnetwerk (380KV) zijn essentieel om heel de havencluster van groene elektriciteit te kunnen voorzien. Deze elektrificatie is essentieel voor de lokale productie van groene waterstof. Elektrificatie maakt bovendien scheepvaart met walstroom mogelijk.

Het havengebied beschikt over heel wat restwarmte die kan worden uitgewisseld tussen bedrijven. Het havenbedrijf stimuleert deze warmte-uitwisseling, zorgt voor de nodige ruimte en brengt bedrijven en de netbeheerders hiervoor samen.

Hieronder volgen enkele bijzondere ontwikkelingen:

- ***VoltH2 en Virya Energy tekenen samenwerkingsovereenkomst voor de ontwikkeling van een groene waterstoffabriek in Terneuzen***

VoltH2 is gestart met de planning en ontwikkeling van de bouw van een groene waterstoffabriek met distributiemogelijkheden in het havengebied in Terneuzen. VoltH2 Terneuzen voorziet de bouw van een 25 MW elektrolyse-eenheid die jaarlijks tot 3.600 ton groene waterstof zal produceren. Het ontwerp van de groene waterstoffabriek is bovendien uitbreidbaar.. De locatie is toegankelijk via de weg, het spoor en de waterwegen voor de levering en distributie van groene waterstof in de ruimere omgeving. De investering is voor de eerste fase begroot op 35 tot 40 miljoen euro.

VoltH2 tekende reeds in augustus 2020 al een samenwerkingsovereenkomst met North Sea Port om ook in Vlissingen een waterstoffabriek te realiseren.

- ***Waterstof neemt vlucht in België: federaal minister van Energie Tinne Van der Straeten en Fluxys Belgium, ArcelorMittal Belgium en North Sea Port werken samen aan infrastructuur***

North Sea Port, Fluxys Belgium, ArcelorMittal Belgium en de Federale minister van Energie Tinne Van der Straeten zetten samen de schouders onder de ontwikkeling van een netwerk van pijpleidingen voor waterstof, CO2 en warmte in het Belgische deel van het havengebied. Dit werd afgesproken tijdens een bezoek van de minister aan North Sea Port op woensdag 2 juni.

Via deze pijpleidingen zullen bedrijven die waterstof, CO2 en warmte produceren, importeren, vervoeren en opslaan in verbinding kunnen komen met bedrijven die dit als grondstof gebruiken in hun productieprocessen. Vraag en aanbod worden dus op elkaar afgestemd, een cruciale stap in het uitbouwen van een Belgische waterstofhub. Deze pijpleidinginfrastructuur wordt aangesloten op het landelijke netwerk van Fluxys en op het pijpleidingennetwerk in Nederland, wat voor de industrie in en rond het grensoverschrijdende havengebied van groot belang is.

Dit ecosysteem voor waterstof, CO2 en warmte is een nieuwe stap in de energietransitie en de vermindering van de CO2-uitstoot in het Belgische gedeelte van het havengebied van North Sea Port.

- ***Gasunie en North Sea Port slaan handen ineen voor Zeeuws waterstofnetwerk***

Gelijktijdig met de ontwikkeling van het Belgische waterstofnetwerk ontwikkelt North Sea Port samen met Nederlandse gastransportbedrijf Gasunie een vergelijkbaar regionaal netwerk. Gasunie en North Sea Port hebben daartoe een overeenkomst ondertekend. Dit netwerk bouwt voort op de huidige positie van de regio voor waterstof. Momenteel is het Zeeuwse industriële cluster, met 520.000 ton per jaar, goed voor 35% van de vraag naar waterstof in Nederland. De ontwikkelingen in vraag en aanbod van waterstof in Zeeland concentreren zich bij de industrie in Vlissingen, voor wat het grootste deel van het aanbod betreft, en in de Kanaalzone Terneuzen-Gent waar de belangrijkste afnemers zitten.

Naar verwachting wordt het Zeeuwse netwerk in 2026 gerealiseerd om vervolgens te worden verbonden met de landelijke waterstofinfrastructuur die Gasunie in Nederland zal ontwikkelen. Deze backbone zal niet alleen de Nederlandse industriële clusters met elkaar verbinden, maar ook verbindingen hebben met de waterstofopslag in Noord-Nederland, Duitsland en andere delen van België.

- ***ENGIE en Equinor onderzoeken of de productie van koolstofarme waterstof uit aardgas in North Sea Port mogelijk is***

De energiebedrijven Engie en Equinor wensen met hun H2BE-project in België de productie van koolstofarme waterstof uit aardgas te ontwikkelen. Ze startten eind 2021 een haalbaarheidsstudie naar de technische en economische geschiktheid van een locatie in Gent in North Sea Port.

Het H2BE-project is gericht op de productie van waterstof uit aardgas in combinatie met de afvang en opslag van koolstof (CCS). De technologie maakt een vermindering van de CO2-uitstoot van meer dan 95% mogelijk en daarmee ook de productie van waterstof op grote schaal. Het is de bedoeling

dat het afgevangen CO<sub>2</sub> in vloeibare vorm wordt getransporteerd en permanent en veilig wordt opgeslagen op een locatie onder de Noordzee bij Noorwegen. ENGIE en Equinor hebben hun krachten gebundeld met Fluxys Belgium, de onafhankelijke beheerder van het aardgastransportnet in België.

- **North Sea Port zet hard in op waterstof: van grootste waterstofhub van Benelux naar waterstofhub op Europese schaal**

North Sea Port en de industrie staan voor de grote uitdaging om de transitie te maken van fossiele naar duurzame brandstoffen en grondstoffen. Waterstof speelt hierin een zeer belangrijke rol. Als grootste waterstofhub van de Benelux wil de haven uitgroeien tot een Europese speler. De haven heeft hiervoor een waterstofstrategie ontwikkeld en maakte die in april 2022 bekend.

North Sea Port zet met haar waterstofstrategie de bakens uit, als belangrijke uitwerking van het strategisch plan 'Connect 2025' voor wat energie en klimaat betreft. Zo groeit North Sea Port uit van de grootste waterstofhub van de Benelux naar een waterstofhub op Europese schaal.

North Sea Port beschikt over een aantal sterke troeven voor deze energietransitie en om uit te groeien tot een waterstofhub op Europese schaal.

### 3.2.4.3. Investeren in klimaat

Havenactiviteiten en de impact ervan op het klimaat krijgen meer en meer aandacht. Om deze impact terug te schroeven en uiteindelijk zelfs te neutraliseren, wordt ingezet op een energietransitie, waarbij fossiele brandstoffen worden ingeruild voor hernieuwbare energiebronnen. Ook de klimaatverandering en waterschaarste staan hoog op de agenda. Maatschappelijk is er een toenemende aandacht voor natuur en landschappelijke waarden en voor een efficiënter gebruik van de ruimte in en rond het havengebied.

Omwille van de klimaattransitie willen bedrijven hun energie-efficiëntie verbeteren, werken ze aan de vermindering van hun CO<sub>2</sub>-uitstoot en aan het hergebruik van materiaalstromen. Deze ontwikkelingen vergen heel wat nieuwe infrastructuur: pijpleidingen en 'smart grids' moeten worden ontwikkeld voor onder meer waterstof, CO<sub>2</sub> en restwarmte.

Het havenbedrijf gaat samen met de bedrijven voor een vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot in het havengebied. De totale CO<sub>2</sub>-uitstoot in de haven bedraagt anno 2021 21,5 miljoen ton per jaar. In een eerste stap zal de afvang en opslag van CO<sub>2</sub> (Carbon Capture en Storage (CCS)) moeten worden vergroot. De technologische ontwikkelingen zullen bepalend zijn voor het hergebruik van CO<sub>2</sub> op termijn (Carbon Capture en Utilisation (CCU)). De afvang en opslag van CO<sub>2</sub> is een noodzakelijke tussenstap om op grote schaal naar hergebruik ervan te kunnen overgaan.

Het streefdoel is om tegen 2025 minstens 3 miljoen ton CO<sub>2</sub> af te vangen voor opslag en hergebruik. Daarvoor wordt er 50 miljoen euro in infrastructuur geïnvesteerd.

Om deze investeringen gericht vanuit de markt te realiseren, moeten partijen elkaar zien te vinden en samenwerken. Het havenbedrijf zal hiervoor - als connector - bedrijven, nutsbedrijven, overheden en maatschappelijke organisaties samenbrengen.

Hieronder volgen enkele bijzondere ontwikkelingen:

- **Een klimaatplan voor de Gentse Kanaalzone en North Sea Port: industrie vergroenen, verankeren en fors uitbreiden – studie Econopolis**

Het Gentse deel van North Sea Port heeft alle unieke troeven in handen om klimaatneutraal te worden met een sterke en duurzame groei van jobs en toegevoegde waarde in de regio. Dat blijkt uit de studie "Circular Transition Pathway" die Econopolis uitvoerde in opdracht van North Sea Port en in samenwerking met de Stad Gent, CAPTURE/UGent en de provincie Oost-Vlaanderen. In deze studie werd onderzocht hoe het Gentse deel van de haven CO<sub>2</sub>-neutraal kan worden, welke economische kansen dit kan bieden en welke randvoorwaarden voor succes hieraan gekoppeld zijn.

Een belangrijk uitgangspunt in de studie van Econopolis is dat de basisindustrie als deel van de oplossing moet gezien worden in plaats van het probleem. In Gent heeft North Sea Port als haven enkele sterke troeven in handen: er is nog veel ruimte beschikbaar in het havengebied, de aanwezigheid van een uniek ecosysteem van maakbedrijven en diensten met veel mogelijkheden voor circulariteit, sterke kennisinstellingen en heel wat kwaliteitsvolle en goedkope CO<sub>2</sub>-en CO-puntbronnen.

Uit de studie van Econopolis blijkt dat tegen 2030 reeds 8 miljoen ton per jaar kan vermeden worden door de toepassing van marktklare technologieën. Deze technologieën focussen vooral op het

afvangen en hergebruiken of opslaan van CO<sub>2</sub> (de zogenaamde CCU/S, carbon capture, use/storage), groene energie en circulariteit.

Tegen 2035 kan een verdere uitbouw van de groene basisindustrie het aantal jobs bijna verdubbelen in Gent.

Uit de studie komen ook heel wat beleidsaanbevelingen voort, waarbij de drie meest prioritaire als volgt zijn: (I) creëer een regelgevend kader voor afvang, gebruik en opslag van CO<sub>2</sub> (CCUS), (II) versnel de erkenning van circulaire stromen als groene grondstoffen en (III) zet vandaag de eerste stappen richting de uitbouw van een klimaatneutrale infrastructuur.

Aan de Nederlandse zijde van het grensoverschrijdende havengebied wordt door de industrie, in de schoot van Smart Delta Resources, eveneens gewerkt aan een klimaatneutrale haven.

- **Grote bedrijven en NGO's roepen Nederland, België en Duitsland op tot meer samenwerking: "Alleen grensoverschrijdend maken we groene industrie waar"**

In een open brief roepen in februari 2022 onder meer North Sea Port, grote bedrijven en NGO's de Nederlandse, Belgische en Duitse overheden op om meer samen te werken rond het klimaatvriendelijk maken van de zware industrie. Grensoverschrijdende infrastructuur is essentieel om de klimaatdoelstellingen te halen, zegt de bijzondere coalitie. Ze benadrukt de nood aan een gezamenlijke visie voor de afvang en permanente opslag van CO<sub>2</sub>-emissies.

De NGO's, bedrijven en overheidsinstellingen erkennen dat er niet één gouden oplossing is om de industrie-emissies de komende decennia drastisch te verminderen, maar dat een mix van maatregelen nodig is met onder meer: energie-efficiëntie, circulariteit, industriële elektrificatie met hernieuwbare energie uit zon en wind en het afvangen en ondergronds opslaan van CO<sub>2</sub>, gekoppeld aan een financiële strategie en de uitrol van de nodige grensoverschrijdende transportinfrastructuur (pijpleidingen, schepen, trucks, treinen) en afvang- en opslaginfrastructuur voor CO<sub>2</sub>.

- **North Sea Port, Dow en Gutami openen nieuw zonnepark in Terneuzen**

Eind maart 2022 werd door North Sea Port, Dow en Gutami in Terneuzen het nieuwe Zonnepark Mosselbanken officieel geopend. Het 32 hectare grote zonnepark werd door Gutami Holding gerealiseerd op het bedrijventerrein Valuepark Terneuzen.. De komende 15 jaar zal het zonnepark 60MW aan groene stroom opwekken en verkopen aan het energiebedrijf Eneco. Voor (nieuwe) bedrijven op het industriecomplex is het mogelijk deze stroom af te nemen. De hoeveelheid jaarlijks opgewekte elektriciteit staat gelijk met een jaarverbruik van ruim 15.000 huishoudens. In totaal staat er in het hele grensoverschrijdende havengebied meer dan 290MWp aan opgesteld vermogen zonne-energie en 280MWp aan windenergie.

#### 3.2.4.4. Sterke logistieke ketens

North Sea Port is een van de grootste havengebieden ter wereld en is uitzonderlijk goed gelegen in West-Europa. Het ligt immers op het kruispunt van vervoer via enerzijds zeevaart en anderzijds achterlandverbindingen per spoor, binnenvaart, weg en pijpleidingen in alle windrichtingen. Het havengebied maakt bovendien deel uit van de Europese transportcorridors: Noordzee-Middellandse Zee corridor, Noordzee-Baltische Zee corridor en de Rijn-Alpen corridor. Het havenbedrijf gaat voor meer duurzaam en efficiënt transport. Er wordt werk gemaakt van meer regelmatige diensten per spoor en een spoorverbinding tussen Gent en Terneuzen. Het havenbedrijf zet ook in op een toename van vervoer via binnenvaart en meer regelmatige binnenvaartverbindingen. Het aandeel van wegvervoer in de modal split dient te dalen van 30% naar 25%. Dit kan door de bundeling van goederenstromen, meer samenwerkingen, het aanpakken van ontbrekende of minder betrouwbare schakels in de logistieke ketens en meer digitalisering.

Hieronder volgen enkele bijzondere ontwikkelingen:

- **Nieuwe spoorlijn van Lineas brengt North Sea Port weer wat dichterbij Italië**

De grootste Belgische spoorvrachtvervoerder Lineas lanceerde voor het vervoer van vracht een nieuwe rechtstreekse lijn tussen Gent en Milaan. De vrachttreinen zullen vijfmaal per week heen en weer pendelen tussen Gent en de terminal van Milaan Segrate. Elke rit is goed voor ongeveer 22 wagons, wat betekent dat op jaarbasis tot 11.000 retourritten met vrachtwagens vermeden kunnen worden.

- **Nieuwe grenscontrolepost voor dierlijke producten: keuring van containerzendingen van buiten de EU in Gent mogelijk**

North Sea Port bouwde een grenscontrolepost om er het FAVV en de douane op één en dezelfde locatie onder te brengen. Verpakte dierlijke producten van buiten de EU zoals gekoelde en bevroren vis, vlees en bepaalde diervoeding kunnen voortaan rechtstreeks per zeeschip in Gent aankomen en daar gecontroleerd worden. Daarnaast kunnen dierlijke producten die per zeeschip in Antwerpen toekomen, ook meteen overgeladen worden op een ander (binnenvaart)schip en vervolgens via de Schelde en het Kanaal Gent-Terneuzen naar Gent vervoerd worden om daar in de grenscontrolepost gecontroleerd te worden. Tot nu toe moest de veterinaire invoercontrole op dergelijke producten in havens zoals Antwerpen, Rotterdam, Zeebrugge of in Calais gebeuren. Vervolgens werden dan de goederen over de weg naar Gent getransporteerd. Met deze grenscontrolepost wordt bovendien ingespeeld op de gevolgen van de Brexit. De grenscontrolepost werd op woensdag 20 oktober 2021 officieel geopend door Vincent Van Peteghem, federaal vice-eersteminister en Minister van Financiën, en David Clarinval, federaal Minister van Landbouw.

### 3.2.4.5. Toekomstbestendige infrastructuur

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

In 2023 zal de Nieuwe Sluis in Terneuzen operationeel zijn. Om daarna grotere schepen richting Terneuzen en Gent te laten varen, worden nautische optimalisaties aan het Kanaal Gent-Terneuzen voorbereid. Tegen 2025 kunnen New Panamaxschepen tot 15 meter diepgang achter de sluis in Terneuzen geladen en gelost worden en kunnen schepen tot 45 meter breed zonder nautische vertragingen doorvaren tot aan het Rodenhuizedok in Gent.

Daarnaast wordt er verder gewerkt aan een betere spoorontsluiting (Rail Ghent Terneuzen) en wordt de Seine-Schelde-verbinding verder verbeterd om met schepen van 4.500 ton tot in Parijs te kunnen varen. De ringweg R4 West en Oost rond Gent wordt verder aangepast met het oog op veiliger en efficiënter verkeer.

Infrastructuur, zoals bijvoorbeeld kades, moet ook goed worden gebruikt en gedeeld met het oog op een duurzame en efficiënte inzet ervan. Bij investeringen in infrastructuur (zoals terreinen, kades en wegen) wil het havenbedrijf goed naar de bedrijven luisteren om knelpunten en ontbrekende verbindingen weg te werken en beter aan te sluiten bij de veranderende behoeftes.

Een veilige infrastructuur staat mee garant voor de 'license to operate' om de haven verder te ontwikkelen. Goede infrastructuur moet de veiligheid en mobiliteit mee verbeteren. Bijvoorbeeld: de afscherming van haventerreinen, veilige wegen en fietspaden, een uitgebreider fietsnetwerk voor het toenemende belang van het fietsverkeer in het woon-werkverkeer.

Toekomstbestendige haveninfrastructuur is niet alleen veilig, betrouwbaar en efficiënt. Infrastructuur moet ook slim en innovatief zijn en deel uitmaken van een volledig verbonden keten. Deze ketens kunnen nog efficiënter worden gemaakt door gebruik te maken van sensoren, camera's, drones, en een real time Internet of Things. Deze informatie wordt ter beschikking gesteld in de eigen North Sea Port data community.

Hieronder volgen enkele bijzondere ontwikkelingen:

- **Bouw Nieuwe Sluis Terneuzen in North Sea Port: Middensluis buiten gebruik en deels opgeblazen**

Ondanks het ongewone verloop van 2020 en 2021 door de COVID-19-maatregelen gingen de werkzaamheden aan de Nieuwe Sluis Terneuzen onverminderd door. Een mijlpaal in de werkzaamheden was dat - op vrijdag 1 oktober 2021 - de Middensluis buiten gebruik werd gesteld. De Middensluis wordt gesloopt om ruimte te maken voor de in aanbouw zijnde Nieuwe Sluis en de dienstenvaart. Doordat er geen gebruik meer wordt gemaakt van de Middensluis verliest ook het tijdelijke omleidingskanaal, het Kapitein Rooiboskanaal, zijn functie.

Op dinsdag 23 maart 2022 werd één wand van de oude Middensluis met springstof gebroken. Hiermee verdwijnt de 113 jaar oude sluis definitief om plaats te maken voor de Nieuwe Sluis in North Sea Port. In 2023 wordt het eerste schip in de Nieuwe Sluis verwacht.

- **Heraanleg R4 West en Oost: verkeersknooppunt aan Euro-Silo en fietsbruggen**

In februari 2021 startte De Werkvennootschap de ombouw van het kruispunt ter hoogte van het silocomplex van Euro-Silo tot een 'turboverkeersplein'. In 2022 gingen de werkzaamheden verder. Het kruispunt met lichten wordt vervangen door een groot verkeersplein met aparte rijstroken per richting. Slimme verkeerslichten zullen detecteren hoeveel verkeer er is en automatisch op groen of rood springen om de beschikbare capaciteit optimaal te benutten en wachttijden te verkorten. Hierdoor zal de bereikbaarheid van de haven en de havenbedrijven toenemen.

De bestaande fietssnelweg langs de R4 wordt verbreed, vernieuwd en beter afgeschermd van het wegverkeer. Er komen ook geluidswanden om de impact op de omliggende woonkernen en het havengebied te verminderen. De werkzaamheden passen in de opwaardering van de R4-ringweg rond het hele havengebied in het Vlaamse deel van North Sea Port.

Aan de R4 West legt De Werkvennootschap twee fietsbruggen aan om de bereikbaarheid voor fietsers tussen de dorpskernen en het Kluisendok te verbeteren en veilig te maken.

- **Federale minister van Mobiliteit Gilkinet bezoekt North Sea Port: haven ondertekent samenwerkingsakkoord met Infrabel om vervoer per spoor met de helft te doen toenemen**

In en rond de haven het goederentransport van de weg naar het spoor verschuiven, dat is waar Infrabel en North Sea Port de komende jaren intensief voor gaan samenwerken. De helft meer vervoer over het spoor is het doel. Om de samenwerking te benadrukken brachten de federale minister van Mobiliteit Georges Gilkinet en de CEO van Infrabel Benoît Gilson op donderdag 7 oktober 2021 een werkbezoek aan North Sea Port. Infrabel en North Sea Port ondertekenden een intentieverklaring voor de oprichting van Railconnect, een havenspoorteam met vertegenwoordigers van beide.

Het opzet is om samen in het Gentse deel van het havengebied de spoorbehoeftes op korte, middellange en lange termijn in kaart te brengen. Ook de bedrijven worden hierbij betrokken. Er wordt ook nagegaan of er binnen het havengebied eenvoudiger en flexibeler kan gewerkt worden wat betreft de tarifiering en treinoperaties. Verder worden specifieke maatregelen onderzocht voor het havenspoornet over de Belgisch-Nederlandse grens in het havengebied.

- **Infrabel investeert 33,5 miljoen euro in spoorontwikkeling in North Sea Port**

Infrabel en de Federale Regering investeren de komende jaren bijkomend 33,5 miljoen euro in het Gentse deel van North Sea Port. Heel wat nieuwe sporen en aanpassingen zorgen voor een snellere toegang tot de terminals en een betere ontsluiting naar het Europese achterland. North Sea Port wil het aandeel goederenvervoer per spoor doen toenemen van 9% tot 15% om het vervoer tussen de haven en het Europese achterland te verduurzamen.

Aan het Kluisendok wordt de bestaande bundel om goederentreinen voor te sorteren uitgebreid van vier naar acht sporen van elk telkens 750 meter lang. In de toekomst is er zelfs nog een uitbreiding tot 16 sporen mogelijk. Bovendien komt er een nieuw aan te leggen ringspoor dat aansluit op de ITG-containerterminal naast het kanaal en dat zorgt voor een betere ontsluiting van de bedrijven rondom het dok. Tenslotte komt er een studie voor de aansluiting van het Kluisendok met een nieuw spoor op de bestaande spoorlijn naar Terneuzen.

Ook de spoorbundel nabij het Mercatordok wordt uitgebreid: de zes sporen van de bundel worden verlengd tot 750 meter om onder meer containertreinen een plaats te geven. De uitbreiding laat toe de aanpalende bedrijven zoals Volvo Car Gent, Stukwerkers en DFDS op de lijndienst Gent-Göteborg beter te ontsluiten en de capaciteit via het spoor te verhogen.

Daarnaast zal Infrabel nog een aantal bestaande aansluitingen renoveren. Bovendien voorziet Infrabel de mogelijkheid om bijkomende spooransluitingen in de haven te realiseren.

De spooruitbreidingen aan het Kluisendok en het Mercatordok zorgen op termijn voor meer goederenvervoer. Dat vervoer passeert het nabijgelegen rangeerstation Gent-Zeehaven. Daar wordt ook een aantal wissels vernieuwd. Vanaf mei dit jaar zullen daar drie bestaande sporen verlengd zijn tot een lengte van 750 meter, op Europese maat dus. Dit sluit aan bij de stappen die North Sea Port zet om de haven verder te ontwikkelen als een échte multimodale haven waar het vervoer tussen de haven en het Europese achterland naadloos van binnenvaart, op het spoorvervoer of op het wegverkeer kan worden gewisseld.

Deze investeringen gaan samen met het afschaffen van spoorwegovergangen op de spoorlijn L204 op de rechteroever naast de R4-Oost. Deze spoorlijn zou in de toekomst een verlenging kunnen

krijgen tot in Terneuzen en ter hoogte van ArcelorMittal de R4-Oost kruisen. Ook hier worden studiekosten voor voorzien.

- ***Nederlandse Groeifonds draagt 105 miljoen euro bij voor Rail Gent Terneuzen in North Sea Port***

De regeringen van Nederland, België en Vlaanderen werken samen aan een verbeterde ontsluiting van North Sea Port per spoor. Daartoe ondertekenden zij met de regio in 2021 een intentieverklaring voor een betere spoorontsluiting in het havengebied tussen Terneuzen en Gent. In dit kader krijgt het grensoverschrijdende spoorgoederenproject Rail Gent Terneuzen in North Sea Port, dat Zeeuws-Vlaanderen met Gent verbindt, 105 miljoen euro van het Groeifonds. Hiermee ondersteunde de Nederlandse regering medio april 2022 het belang van de spoorontwikkeling in het havengebied voor structurele en duurzame economisch groei.

De steun vanuit het groeifonds onderschrijft de inzet van North Sea Port voor duurzaam transport en leefbaarheid in het havengebied en een betere bereikbaarheid van de bedrijven. Dat het groeifonds de bijdrage heeft goedgekeurd ondersteunt het nationale en regionale belang van dit unieke grensoverschrijdende spoorproject en de bijdrage aan de structurele en duurzame economisch groei van Nederland.

- ***Akkoord over nieuw traject voor Havenring rond zuidelijkste punt van North Sea Port: de 'Voorlopige Zuidelijke Havenring'***

Om North Sea Port in het meest zuidelijke punt en het noorden van Gent veiliger en beter bereikbaar te maken voor het (vracht)verkeer, spoor en fietsers, wordt deze zone aangepast. Dit gebeurt onder de vleugels van het 'Project Gentse Kanaalzone' met de volgende partners: de Provincie Oost-Vlaanderen, het Agentschap Wegen en Verkeer (Vlaamse overheid), de Stad Gent en North Sea Port en met de medewerking van spoorbeheerder Infrabel.

De 'Voorlopige Zuidelijke Havenring' is letterlijk de verbinding tussen de rechter- en de linkeroever van de haven en het Kanaal Gent-Terneuzen, tussen de R4-Oost in Oostakker rond het Grootdok en de spoorweg, over Meulestedebrug, naar de R4-West in Wondelgem.

E

- ***Bouw nieuwe kade in Quarleshaven in Vlissingen van start***

Op donderdag 5 mei 2022 vond de eerste spadesteek plaats voor de 800 meter lange nieuwe kade aan de Quarleshaven in Vlissingen-Oost. North Sea Port weet met deze investering van 40 miljoen euro het Sloegebied beter te ontsluiten. De nieuwe kade aan Bulk Terminal Zeeland in het Sloegebied vervangt de oude kade die gesloopt wordt. Hierdoor kan het bedrijf Bulk Terminal Zeeland zijn activiteiten uitbreiden en wordt de kade van Shipyard Reimerswaal ook langer. Daarnaast blijft er tussen de terminal en de scheepwerf nog voldoende ruimte over voor een nieuw bedrijf dat daar activiteiten kan ontplooiën. Aan de nieuwe kade zullen verschillende types zeeschepen zoals projectladingschepen, hefvaartuigen, bulkschepen, fruitschepen en tankers met een diepgang tot 12,5 meter alsook binnenvaartschepen kunnen aanmeren. De waterdiepte kan later nog met twee meter worden vergroot.

- ***Rijkswaterstaat vervangt installaties draaibruggen in Sluiskil en Sas van Gent***

Rijkswaterstaat verving in maart en in juni 2022 de elektrotechnische- en besturingsinstallaties van de draaibruggen bij Sluiskil en Sas van Gent. Na afloop van de ombouw zijn de bruggen op afstand bedienbaar. Rijkswaterstaat wil er zo voor zorgen dat de Zeeuws-Vlaamse kanaalzone over de weg en over het water vlot en veilig bereikbaar blijft.

- ***Officieel einde sanering Thermphosfabriek in Vlissingen***

Na een jarenlange sanering is het voormalige Thermphosterrein in Vlissingen schoon opgeleverd en klaar voor gebruik. Deze gronden werden opgenomen in het aanbod van vrije bedrijfsterreinen om de haven verder te ontwikkelen, hier in het bijzonder met duurzame activiteiten.

Thermphos is de voormalige fosforfabriek in Vlissingen. De fabriek kwam in financiële problemen door een verslechtering van de markt voor fosforproducten en de noodzaak om te investeren in installaties. De fabriek ging in 2012 failliet. In oktober 2014 werd met de sanering gestart.



### 3.2.4.6. Digitalisering en data community

In de havengemeenschap en de logistieke gemeenschap wordt heel wat data uitgewisseld om logistieke processen vlot en veilig te laten verlopen. Dataplatformen en (Port) Community Systemen zorgen hierbij voor de nodige digitale informatie-uitwisseling en versterken de logistieke ketens.

De data-economie en de verdere digitalisering is ook in de havenwereld al lang een feit. Alles wordt meer en meer hypergeconnecteerd waarbij data een grondstof op zich wordt. Niet enkel de mens maar ook slimme data zullen transportketens gaan aansturen en nog efficiënter maken. North Sea Port wordt onderdeel van de digitale platformen die de handelsstromen in de toekomst gaan aansturen. Bijvoorbeeld voor de logistieke keten, voor het tegengaan van de ondermijning van de veiligheid, voor de maakindustrie, voor aansturing door artificiële intelligentie en voor ladingstromen die zich 'slim' verplaatsen.

Het havenbedrijf wil samen met de bedrijven tegen 2023 een 'North Sea Portal' uitwerken. Het snel en veilig uitwisselen van data – ook de data van het havenbedrijf - draagt bij tot het verhogen van efficiëntie en synergie. Tegen 2025 is ook het eigen havenmanagementsysteem volledig gedigitaliseerd om de nautische keten sterker en efficiënter te maken op het vlak van bijvoorbeeld 'turn around time' en veiligheid. Cybersecurity is hierbij bepalend.

Ook hier is het havenbedrijf vooral connector voor de spelers van de logistieke keten.

Hieronder volgen enkele bijzondere ontwikkelingen:.

- **North Sea Port en hogeschool Zeeland HZ gaan samenwerken rond beheer van de haveninfrastructuur**

North Sea Port en HZ University of Applied Sciences gaan samenwerken op het gebied van assetmanagement en data science. Hiervoor werd dinsdag 18 mei een langdurige samenwerking afgesloten. De afdeling Asset Management zorgt ervoor dat de haveninfrastructuur en bedrijfsmiddelen als wegen, kades en installaties optimaal worden beheerd. Dat kan alleen als de technische, bedrijfskundige en financiële aspecten met elkaar worden verbonden. De lectoraten Asset Management en Data Science van de HZ gaan het havenbedrijf daarbij ondersteunen. Zo krijgen de betrokken werknemers van North Sea Port workshops van HZ-onderzoekers. Andersom verzorgen deskundigen van North Sea Port gastcolleges op de hogeschool en kunnen studenten op excursie naar de haven en er stage lopen of afstuderen. De samenwerking richt zich ook op praktijkgericht onderzoek.

- **Sensoren brengen waterkwaliteit van Zeekanaal Gent-Terneuzen in realtime in beeld**

Als verkeersader voor zeeschepen en binnenvaartschepen en als bron van koel- en proceswater voor de industrie, vervult het Zeekanaal Gent-Terneuzen een uitgesproken economische functie. Natuurontwikkeling en biodiversiteit, een goede kwaliteit voor de leefomgeving en, duurzame watervoorziening zijn elementen die in het huidige en toekomstige beheer van het Zeekanaal echter steeds belangrijker zullen worden. North Sea Port is actief betrokken bij het project 'Internet of Water', een project van imec, VITO, Vlakwa, Vlaamse Milieu Maatschappij, De Watergroep en Aquafin en met de steun van het Vlaams Agentschap voor Innovatie en Ondernemerschap (VLAIO). Binnen dit vierjarig onderzoeksproject, dat in 2019 startte, rolt Vlaanderen een fijnmazig netwerk van slimme sensoren uit.

Het project 'Internet of Water' houdt de waterkwaliteit nu ook op het Zeekanaal Gent-Terneuzen in het oog. Na het ontwikkelen en testen van sensoren en meetsystemen volgt vanaf 2022 de brede uitrol van het netwerk en het fijnstellen van de intelligente software.

- **Binnenvaart kan reis naar North Sea Port nu ook voorbereiden met Riverguide**

Het hele havengebied North Sea Port, van Vlissingen, Terneuzen en Gent, is sedert medio 2021 ook beschikbaar in Riverguide. Ook de Vlaamse Waterwegen zijn sindsdien volledig opgenomen. Met het beschikbaar stellen van informatie over het grensoverschrijdende havengebied North Sea Port en de Vlaamse waterwegen, kunnen schippers nu voor het eerst ook over de grens heen hun reis naar, door of via North Sea Port plannen en voorbereiden.

Riverguide is een handig gratis app voor de binnenvaart waarin relevante informatie opgehaald kan worden over o.a. de reisduur, ligplaatsen, faciliteiten zoals walstroom en watertappunten en operationele routeinformatie.

Riverguide is mede tot stand gekomen in samenwerking met diverse vaarwegbeheerders zoals Port of Rotterdam, Rijkswaterstaat, Port of Amsterdam, Provincies Zuid- en Noord-Holland, Groningen Seaports en Port of Moerdijk.

- **Techcluster voor innovatie en digitalisering tussen havengebied en centrum van Gent**

Op het meest zuidelijke punt van North Sea Port in Gent voorziet Brocap een kantoorgebouw voor een techcluster. Brocap richt zich hiermee tot bedrijven die vanuit de haven of in de maritieme sector werken rond innovatie en digitalisering. Onder de projectnaam BlueBird onderzoekt Brocap of dit terrein kan worden omgevormd tot een bruisende site met kantoor- en maakruimte. Die ruimte zou onderdak geven aan bedrijven die vanuit de haven of in de maritieme sector rond innovatie en digitalisering actief zijn. Bedrijven krijgen er de kans om toekomstgericht samen te werken rond hernieuwbare energie, circulaire economie, mobiliteit, logistiek.

### 3.2.4.7. Samenwerken met de omgeving: 'license to operate'

Meer en meer mensen zijn zich bewust van het belang van de kwaliteit van hun leefomgeving, hun leven en welzijn. De haven staat voor 100.000 (in)directe jobs. De menselijke factor in het havengebied draait niet enkel om werkgelegenheid alleen, het gaat ook om gezondheid, het bestrijden van de ondermijning van de veiligheid, mobiliteit, natuur en de leefomgeving. Het havenbedrijf heeft hierbij ook een rol in het zoveel mogelijk beperken van de negatieve effecten van de bedrijvigheid in het havengebied, zoals de uitstoot van CO<sub>2</sub> of andere stoffen, congestie op de weg, onnodig ruimtebeslag en geur- en geluidshinder. North Sea Port kan ook een belangrijke rol spelen bij het weerbaar maken van het haven-ecosysteem tegen de ondermijning van de veiligheid in het gebied.

Alleen als er in de samenleving voldoende draagvlak is kan het havenbedrijf de ambities voor de verdere ontwikkeling van het havengebied waarmaken. Bijvoorbeeld voor het vestigen en uitbreiden van bedrijfsactiviteiten en voor het transporteren en opslaan van bepaalde goederen.

Het havenbedrijf wil laten zien wat het doet en zich actief inzetten voor de omgeving. Het wil ook alleen projecten uitvoeren waarvan de maatschappelijke meerwaarde is aangetoond. Het wil zichtbaar werken aan natuurherstel en zelf het goede voorbeeld geven.

Het bedrijf gaat voor deze 'license to operate' continu verder in dialoog met en luisteren naar de omgeving: bedrijven, overheden, en omwonenden en belangenorganisaties.

Hieronder volgen enkele bijzondere ontwikkelingen:

- **Europees milieucertificaat zet ambitie van North Sea Port in de verf**

North Sea Port nam op woensdag 26 mei het PERS-certificaat van de Europese havenvereniging ESPO (European Sea Ports Organisation) in ontvangst. PERS - 'Port Environmental Review System' – is een systeem voor milieubeheer dat op maat van havens is uitgewerkt voor hun duurzame ontwikkeling. Het maakt het mogelijk de milieuprestaties van havens te meten en waar nodig bij te sturen. North Sea Port is de eerste grensoverschrijdende haven en de eerste Vlaamse haven die het PERS-certificaat behaalt. North Sea Port voegt zich zo bij de selecte club havens die het label voor duurzaam milieubeheer mogen voeren.

- **Corrosiebacterie in jachthaven Zelzate**

In de jachthaven van Zelzate, aan het Kanaal Gent-Terneuzen, werd een corrosiebacterie op de romp van enkele jachten vastgesteld. Begin augustus werd het havenbedrijf North Sea Port door de Hoge Zeevaartschool in Antwerpen op de hoogte gebracht van het bestaan van de bacterie en de resultaten van het uitgevoerde onderzoek.

De vastgestelde corrosie was van zo'n aard dat het havenbedrijf verder onderzoek wenselijk vond. Het havenbedrijf contacteerde de beheerders van het Kanaal Gent-Terneuzen aan de Vlaamse zijde van de grens. Ook het Nederlandse Rijkswaterstaat werd geïnformeerd. Intussen stond het havenbedrijf in contact met de gemeenten die aan het Kanaal liggen, alsook met heel wat bedrijven waaronder diegene die uit het Kanaal water capteren voor hun productieprocessen.

Bijkomend onderzoek wees uit dat het om een natuurlijk fenomeen gaat dat geen gevaar vormt voor de volksgezondheid.

Hett onderzoek gaf aan dat er geen gelijkaardige schade in andere jachthavens op het Kanaal Gent-Terneuzen kon worden vastgesteld. Ook bij haveninfrastructuur zoals damwanden, of aan de corrosiebescherming en rompen van andere schepen werd geen schade vastgesteld. Bij bedrijven werden geen gelijkaardige bacteriën opgemerkt.

Bijgevolg werd geoordeeld dat er geen aanleiding meer was om verder onderzoek uit te voeren. De partners blijven echter wel alert bij de reguliere inspecties van infrastructuur die beheerders sowieso doen en voor signalen van derden.

- **Gratis rondvaarten in North Sea Port opnieuw van start vanaf zaterdag 9 oktober**

Na een coronapauze van ruim anderhalf jaar startte North Sea Port op zaterdag 9 oktober opnieuw met de gratis rondvaarten in het havengebied. Zowel op het Kanaal Gent-Terneuzen als in Vlissingen kan men op zaterdagen de haven van binnenuit beleven. Bij elke rondvaart is er een gids aan boord die uitleg geeft.

- **Havenhuis en expositie North Sea Port in Gent terug open voor het publiek vanaf 1 oktober én 10.000<sup>e</sup> bezoeker**

Het Havenhuis in Gent, met de expositie over North Sea Port, ging in september 2019 open. Toen zes maanden later de eerste lockdown in voege trad, hadden al meer dan 6.300 bezoekers de expositie over North Sea Port bezocht. Na anderhalf jaar sluiting omwille van corona ging op vrijdag 1 oktober 2022 terug open voor het publiek. Op vrijdag 22 april verwelkomde het Havenhuis de 10.000ste bezoeker.

- **Buffergebieden rond het Kluizendok in Gent verhogen leefbaarheid**

Op zondag 10 oktober werden, in aanwezigheid van Vlaams minister van Omgeving Zuhal Demir, in de Gentse Kanaalzone de grootste koppelingsgebieden (Doornzele-Noord en Rieme-Zuid) rond het Kluizendok in Gent en Evergem ingehuldigd. Deze gebieden vormen een buffer tussen de havenactiviteiten en de woonkernen langs het Kanaal Gent-Terneuzen. De twee koppelingsgebieden zijn samen goed voor 243 hectare bos, natuur en landbouwgebied, verbonden via fietspaden en wandelpaden. De ingerichte koppelingsgebieden zijn het resultaat van vele jaren overleg met omwonenden en financierende partners, aanleg van paden en vlot berijdbare fietspaden en, aanplanten van ontelbare stuks bosgoed en hoogstammige bomen.

De inrichtingswerken - goed voor 3,7 miljoen euro - kwamen er dankzij de financiering door verschillende partners: de Vlaamse overheid, het provinciebestuur Oost-Vlaanderen, North Sea Port, de gemeente Evergem en de stad Gent.

Deze twee gebieden maken deel uit van de in totaal 16 groene koppelingsgebieden in de Gentse kanaalzone. Naast groene buffers zijn koppelingsgebieden ook zones waar bewoners, werknemers en bezoekers kunnen ontspannen en op een veilige manier van en naar het werk fietsen. De Vlaamse Landmaatschappij richt de koppelingsgebieden in, het beheer achteraf gebeurt door Project Gentse Kanaalzone.

- **North Sea Port, Veiligheidsregio Zeeland en Brandweerzone Centrum slaan handen ineen voor grensoverschrijdende incidentenbestrijding in het havengebied**

Om grensoverschrijdend incidenten in het havengebied te bestrijden en te versterken slaan Veiligheidsregio Zeeland, Brandweerzone Centrum en North Sea Port de handen ineen. Hiervoor werd in oktober een samenwerkingsovereenkomst getekend die de bestaande samenwerking uitbreidt. De voorbereiding en de organisatie van de incidentenbestrijding wordt voortaan samen gedaan. Er wordt ingezet op het delen van informatie over risico's en maritieme veiligheid en afspraken gemaakt over hoe bij een crisis over de grens heen de communicatie verloopt. Deze samenwerkingsovereenkomst kwam tot stand met de steun van het Euregio Scheldemondfonds.

- **Veilige Zeehavens: anti-drugscampagne "Wat heb je aan 30.000 euro als...?" en extra miljoenen voor beveiliging haven**

Een oproep tot waakzaamheid tegen de drugshandel bereikte in acht weken via sociale media 53.000 havenmedewerkers in het Nederlandse deel van North Sea Port. De boodschap van de anti-drugscampagne in het kader van Veilige Zeehavens "Wat heb je aan 30.000 euro als...?" was duidelijk: drugsgeld aannemen kan je duur komen te staan.

Het Nederlandse ministerie van Justitie en Veiligheid trekt in het kader van Veilige Zeehavens 2,5 miljoen euro uit om Terneuzen en Vlissingen/Borsele in het havengebied van North Sea Port en de zeehaven van Moerdijk veiliger te maken. Deze gelden versterken de aanpak om de zeehavens weerbaarder te maken tegen ondermijnende (drugs)criminaliteit. Het geld wordt ingezet om vooral de fysieke veiligheid van de terreinen in en rond de haven te verbeteren. In het programma Veilige Zeehavens werken publieke en private partners samen om criminaliteit te voorkomen, te herkennen en te melden. North Sea Port slaat hiervoor de handen ineen met Port of Moerdijk, de gemeenten Borsele, Vlissingen, Moerdijk en Terneuzen, Douane, Openbaar Ministerie, Politie en Koninklijke Marechaussee, ondersteund door een Taskforce van het Regionale Informatie- en Expertise Centrum (RIEC) Brabant-Zeeland.

### 3.2.4.8. Connector van samenwerkende partijen

Of het nu gaat over energietransitie, investeren in klimaat, sterke logistieke ketens, het sluiten van kringlopen, ontwikkeling van haveninfrastructuur, digitalisering of het bestrijden van de ondermijning van de veiligheid, geen enkel bedrijf of overheid kan dit alleen. Samenwerking is broodnodig, 'Together Smarter' is niet voor niets de baseline van North Sea Port. Partijen moeten elkaar kunnen vinden. De acht programma's van het strategisch plan 'Connect 2025' vragen elk om één of andere vorm van koppeling tussen partijen. Het havenbedrijf is erg goed geplaatst om de uitdagingen voor de ontwikkeling van het havengebied op de agenda te zetten - als een spin in een web. Het is ook goed geplaatst om diverse partijen met elkaar in contact te brengen - te connecteren - en om samen tot oplossingen te komen.

Om groei en transitie in het havengebied te realiseren, wordt deze rol van connector steeds belangrijker. Net zoals de steun van overheden en de acceptatie door de omgeving dat ook is. In 2025 is het vanzelfsprekend dat het havenbedrijf deze rol van connector op zich neemt en gewaardeerd wordt voor de wijze waarop dit gebeurt.

Hieronder volgen enkele bijzondere ontwikkelingen:

- ***Aandeelhouders North Sea Port zetten nieuwe stap in grensoverschrijdende samenwerking***

De acht partners van het 'North Sea Port District' hebben een zogenaamde Benelux 'Groepering voor Territoriale Samenwerking' (BGTS) opgericht. Het North Sea Port District bestaat uit de aandeelhouders van North Sea Port: drie Zeeuwse gemeenten Terneuzen, Vlissingen en Borsele, de Oost-Vlaamse gemeenten Evergem, Zelzate en Gent en de provincies Zeeland en Oost-Vlaanderen.

North Sea Port District is daarnaast door het Ministerie van Buitenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aangewezen als één van de acht Nederlandse NOVI-gebieden. In NOVI-gebieden komen grote nationale opgaven zoals energietransitie, duurzame economie en ruimte bij elkaar. Het Rijk en de regionale overheden gaan gebiedsgericht de samenwerking versterken en de uitvoering versnellen. Uniek aan het NOVI-gebied North Sea Port District is dat dit het enige grensoverschrijdende NOVI-gebied is. North Sea Port ligt centraal in het gebied.

De acht overheden van het District gaan een langdurige grensoverschrijdende samenwerking aan. Ze gaan de internationale concurrentiekracht en duurzame groei van het industrieel havencomplex verder uitbouwen. Ze gaan nog intensiever aan de slag om de energietransitie en de omslag naar een meer circulaire economie te versnellen. Daarnaast wordt er gewerkt aan meer duurzame mobiliteit in Zeeland en een aanpak voor klimaatadaptatie. Daarmee wordt ook de kwaliteit van de woon- en leefomgeving in Zeeland en Vlaanderen verbeterd.

- ***North Sea Port en Port of Göteborg werken samen rond energiebeheer en zetten samen netwerk van middelgrote Europese havens***

North Sea Port en het Zweedse Port of Göteborg zijn onder meer verbonden via de fabrieken van Volvo Car die in beide havens zijn gevestigd. Dagelijks varen er ro/roschepen van DFDS tussen Göteborg en Gent.

North Sea Port en de Port of Göteborg hebben een overeenkomst gesloten om intens samen te werken.

North Sea Port is de nummer tien van Europa als het gaat over de goederenoverslag via zeevaart. Port of Göteborg is de grootste haven van Scandinavië. Met deze ervaring gaan de twee havens samen van start met het opzetten van een netwerk van middelgrote Europese havens. Zo willen ze tussen gelijkaardige havens kennis uitwisselen en verdere samenwerking tussen deze havens onderzoeken.

In dit verband gaan de havens in de toekomst ook medewerkers uitwisselen.

De havens gaan, tot slot, ook na of ze samen projecten voor Europese financiering kunnen indienen op het vlak van duurzaamheid, energietransitie, digitalisering en het Europese vervoersnetwerk.

De overeenkomst werd ondertekend tijdens een bezoek van North Sea Port aan de Port of Göteborg, op woensdag 20 april. De samenwerking geldt voor vijf jaar.

# Hoofdstuk 4: Personeel en organisatie

## ***Employee Value Proposition***

North Sea Port is een Europese tophaven die altijd in beweging is.

We dragen actief bij aan de groei en ontwikkeling van onze regio en de veiligheid binnen ons havengebied en doen dat met de blik vooruit. Om onze ambities te realiseren hebben we een topteam aan boord. Gedreven teamplayers die het voortouw durven en ook mogen nemen.

We bieden een inspirerende en dynamische werkomgeving waarin je alle ruimte krijgt om je zelf te ontplooiën en nieuwe ideeën te ontwikkelen. Een warme thuishaven, waar je jezelf kunt zijn. Zo bouwen we samen, als één community, aan de grensoverschrijdende haven van morgen.

## **4.1 Kerncijfers personeel**

Op 31 december 2021 had North Sea Port 231 mensen in dienst (217,85 vte)

## **4.2 Duurzame inzetbaarheid, arbo en preventie**

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

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

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

In 2021 hebben de medewerkers vanwege de coronapandemie een groot deel van het jaar thuisgewerkt. Er ging extra aandacht naar hun welzijn in de context van thuiswerken. De thuis- en telewerkregeling is op basis van "het nieuwe normaal" geëvalueerd en bijgesteld. Daarnaast is veel aandacht besteed aan de fysieke en mentale gezondheid van de medewerkers door het organiseren van digitale sessies gericht op bewegen en verbinding houden met collega's.

De kantoren van North Sea Port zijn volledig coronaproof ingericht.

## **4.3 Employerbranding**

Het Havenbedrijf North Sea Port heeft in 2021 grote aandacht besteed aan het opzetten van haar werkgeversmerk. Doel hiervan is een duidelijker beeld van wie North Sea Port is als werkgever en zoveel als mogelijk een antwoord bieden op de "war for talent". Onder het thema #GRENSVERLEGGERS is ons werkgeversmerk gelanceerd en in de markt gezet. Daarbij zijn diverse producten ontwikkeld en is een nieuwe jobsite, op de algemene website van North Sea Port, gelanceerd.

#### 4.4 Project Olaf

Het harmonisatieproject genaamd Olaf is afgerond. Dit betekent dat we onder begeleiding van Berenschot hebben toegewerkt naar een nieuw en geharmoniseerd beleid op het vlak van:

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

Dit project heeft geresulteerd in een generiek functiehuis welke de basis is voor een futureproof personeelsbeleid in lijn met het strategisch plan. In navolging op het generieke functiehuis is een moderne regeling Performance management geïntroduceerd en zijn de arbeidsvoorwaardenpakketten in beide landen vergeleken, vereenvoudigd en gemoderniseerd. In navolging van dit project, is gestart met het harmoniseren van onderliggende procedures en processen. Dit betekent dat een start is gemaakt met een gemeenschappelijke sollicitatieprocedure en een geüniformeerd onboardingproces. Deze projecten krijgen hun vervolg in 2022.

# Hoofdstuk 5: Financiën

## 5.1 Resultaten 2021

Het resultaat voor belastingen eindigde in 2021 op € 43,1 Mln, een stijging van 8 % ten opzichte van 2020. De kostenstijging is gecompenseerd door de toename van de omzet. De bedrijfslasten naderden terug het pre-corona-niveau met een stijging van € 3,5 Mln met vnl. meer onderhoudswerken, marketing en advieskosten.

De nautische omzet bleef stabiel op € 41,3 Mln (-0,4 Mln), ondanks een sterke volumestijging (+9%). Belangrijkste oorzaak zijn de tariefovergangsmaatregelen voor zeevaart. De grandomzet realiseerde een stijging van € 2,1 Mln, als gevolg van een toename van in concessie/erfpacht uitgegeven terreinen, prijsindexering en de herziening van contracten.

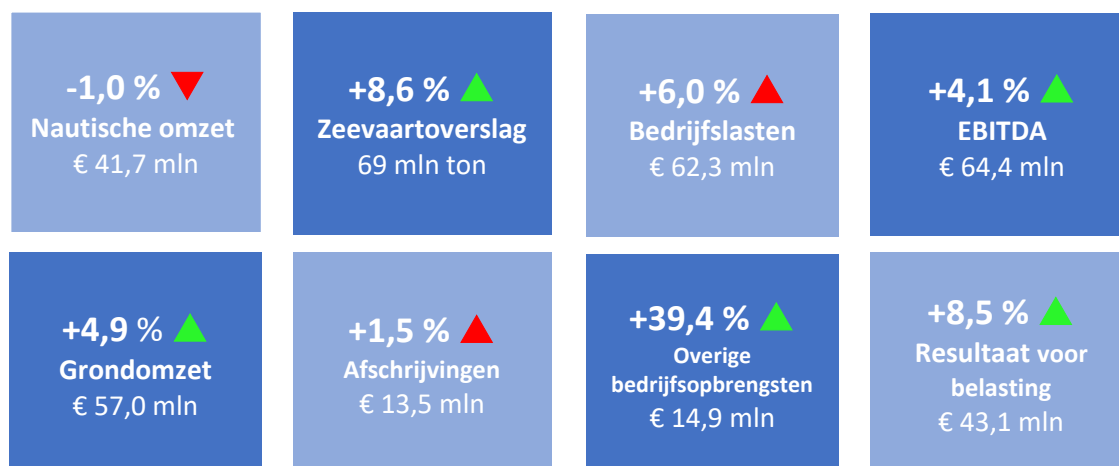
De bedrijfslasten exclusief afschrijvingen neigden terug naar een normaal niveau door een toename van € 45,4 Mln naar € 48,8 Mln. De onderhoudskosten (€ 1,1 Mln.) en advieskosten (€ 0,5 Mln.) stegen het meest. Voor een verdere detaillering wordt verwezen naar de jaarrekening 2021.

## 5.2 Kerncijfers

De onderstaande cijfers zijn niet genormaliseerd.

### KERNCIJFERS 2021 FINANCIËEL

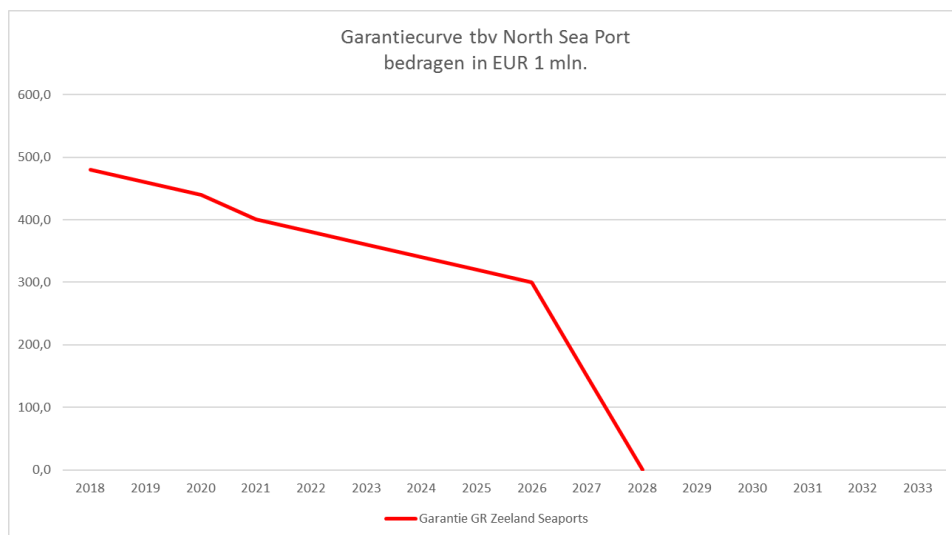
*Procentuele wijziging ten opzichte van 2020*



### 5.3 Financieringsstructuur

Het groepsvermogen is eind 2021 verder gestegen naar € 566,6 Mln (€ 530,9 Mln. in 2020). De solvabiliteit uitgedrukt in een percentage van het balanstotaal komt hiermee op 58,8% (2020: 54,9%). De gemeenten Borsele, Terneuzen en Vlissingen en de Provincie Zeeland (Garanten) staan garant voor de financiële verplichtingen van North Sea Port Netherlands jegens externe geldverstrekkers en financiers.

Het verwachte verloop van de garantiecurve ziet er als volgt uit:



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

#### Herfinanciering North Sea Port

In 2021 heeft een herfinanciering van EUR 200 mln. plaatsgevonden. Het bijzondere aan deze herfinanciering is dat deze qua doorlooptijd over de garantieperiode heenloopt. Na 2028 loopt deze financiering zonder garantie van de Nederlandse aandeelhouders door. Deze herfinanciering is afgesloten met een consortium tussen een Nederlandse en een Belgische bank wat ook een weergave is van het internationaal karakter van North Sea Port en het streven van pariteit daarin.

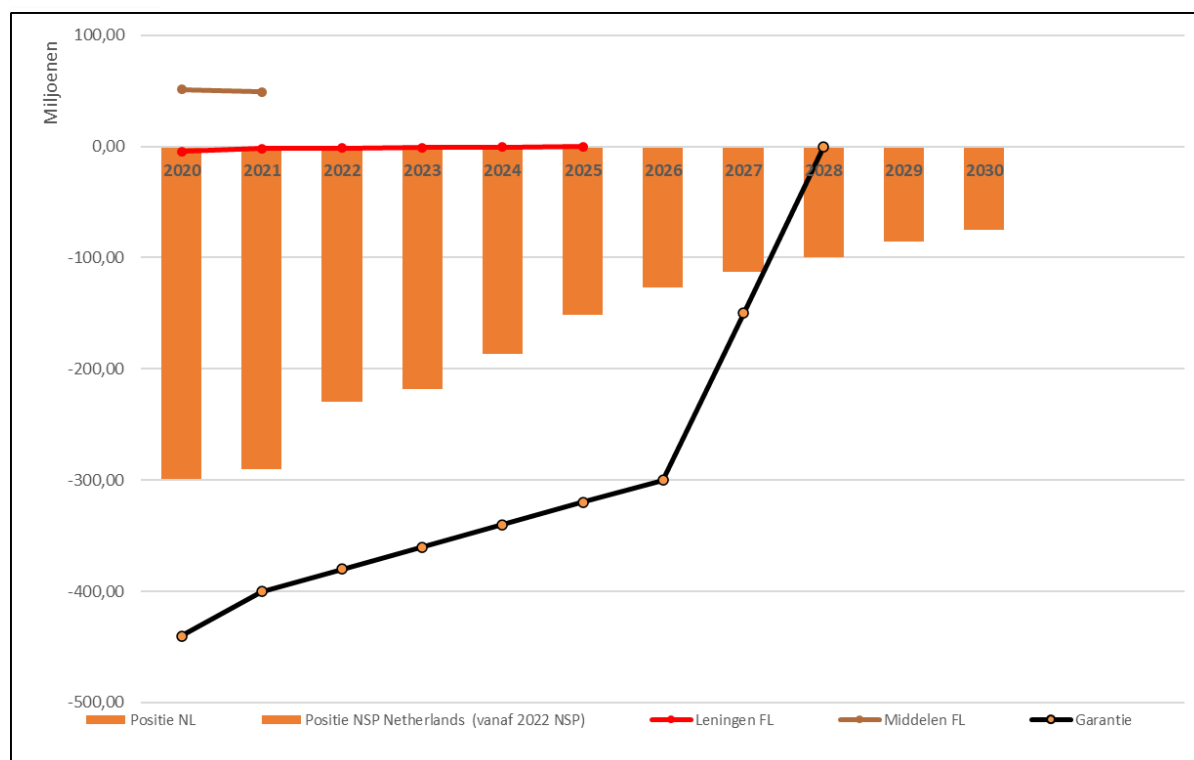
#### Financieringsbehoefte

In 2021 is de financieringscurve van North Sea Port geactualiseerd, rekening houdend met de ambities uit de commerciële strategie en de recent doorlopen budgetronde (2022-2026). Hierbij is rekening gehouden met het verloop van de mogelijke investeringen en de laatste verwachtingen voor de komende jaren.

Het base case scenario bevat de zekere investeringen (commitment is reeds aangegaan) en de investeringen waarbij de kans ingeschat wordt op > 50% (neutrale investering).



## Financieringsbehoefte North Sea Port: Base case:



In 2021 werd de sanering in het kader van Van Citters Beheer BV volledig afgewikkeld en is de sluisbijdrage volledig voldaan, inclusief de bijdrage 2022, welke vervroegd is betaald. De resterende liquide middelen van North Sea Port Flanders worden in 2022 grotendeels ingezet om de schuldpotentie van North Sea Port Netherlands te verlagen.

De base case lijkt voldoende buffer ten opzichte van de garantie te behouden. Onzekere factoren zijn met name het investeringsvolume en de opgelegde te betalen belasting in het kader van de vennootschapsbelasting. Momenteel zijn er echter nog geen officiële aanslagen voor wat betreft de vennootschapsbelasting opgelegd. North Sea Port heeft nog geen overeenstemming met de belastingdienst inzake de vaststelling van de fiscale openingsbalans.

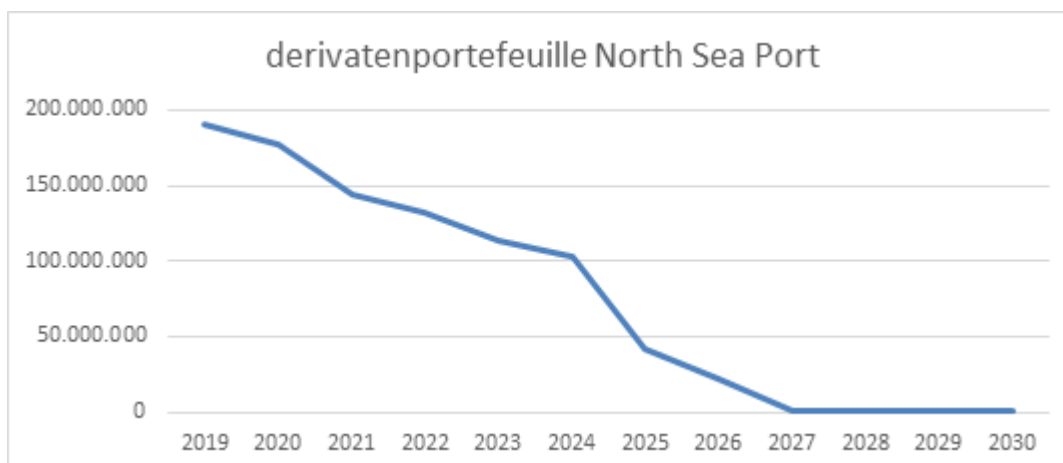
### Herfinanciering WarmCO2

Ook voor WarmCo2 heeft een herfinanciering in 2021 plaatsgevonden. Een vastrentende lening van EUR 45 mln. in combinatie met een variabele kasgeldfaciliteit van EUR 20 mln. volledig onder garantie van de Nederlandse aandeelhouders zijn in 2021 afgesloten. De vastrentende lening is lineair af te lossen op 15 jaar.

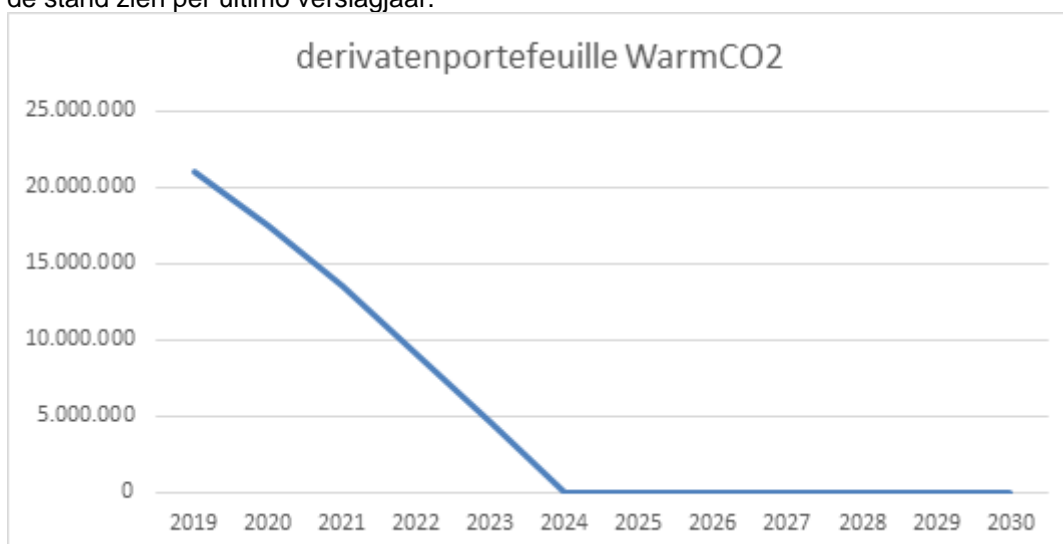
### Derivatenportefeuille

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 2021 is de stand van de derivatenportefeuille North Sea Port Netherlands 142,0 mln. euro. De portefeuille heeft een negatieve marktwaarde van 19,4 mln. euro. Het verloop van de derivatenportefeuille kent een dalende curve overeenkomstig de financieringsbehoefte. Grafiek laat de stand zien per ultimo verslagjaar.



Per 31 december 2021 is de stand van de derivatenportefeuille WarmCO2 13,5 mln. euro. De portefeuille heeft een negatieve marktwaarde van 0,7 mln. euro. Het verloop van de derivatenportefeuille kent een dalende curve overeenkomstig de financieringsbehoefte. Grafiek laat de stand zien per ultimo verslagjaar.



## 5.4 Risicomanagement

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

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

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

- Tweede lijn: het projectmanagement. Grote of risicovolle activiteiten worden projectmatig aangepakt. In het team is de projectleider verantwoordelijk voor het opsporen, meten en managen van alle risico's binnen het project en voor de rapportage aan de opdrachtgever.
- Derde lijn: de interne audit. Het doel is in beginsel dat bedrijfsprocessen door middel van interne audits worden getoetst. Op basis van een risicoanalyse toetst een interne audit de opzet, het bestaan en de werking van de werkprocessen binnen North Sea Port. De bevindingen uit de audits worden voorzien van aanbevelingen die door de directie worden goedgekeurd.

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

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. De risicobeheersings- en controlesystemen hebben in het verslagjaar verder naar behoren gewerkt. In 2021 zullen de systemen en het proces verder herijkt worden en afgestemd op de nieuwe organisatie. Daartoe zal een volledig nieuw risicobeheersingssysteem opgesteld worden dat recht doet aan de veranderde interne organisatie en omgeving waarin het bedrijf opereert.

North Sea Port loopt een renterisico op de rentedragende vorderingen (met name onder financiële vaste activa), liquide middelen en rentedragende lang- en kortlopende schulden. Voor vorderingen en schulden met variabele renteafspraken loopt North Sea Port risico ten aanzien van toekomstige kasstromen. Met betrekking tot vastrentende vorderingen en schulden loopt North Sea Port risico over de marktwaarde. Met betrekking tot schulden met variabele renteafspraken zijn contracten (swaps) met betrekking tot het renterisico aangegaan. Hiermee is per balansdatum het renterisico voor 59% van de leningenportefeuille afgedekt 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 2022 herijkt worden.

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

#### **5.4.1. Strategische risico's**

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

## **Klimaatambities**

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

### **5.4.2 Operationele risico's**

#### **Watergebonden terreinen**

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

#### **Gekwalificeerd personeel**

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

#### **Nieuwe Sluis**

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

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

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

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

Uit de financiële projectrapportage per 31 december 2021 is af te leiden dat het risico bestaat dat de in het projectbudget opgenomen risicoreserve te laag uitvalt als gevolg van de risico's en verzoeken tot wijziging die zich hebben voorgedaan. De risico's betreffen o.a. de mogelijke meerkosten wegens hogere verwerkingskosten (o.a. door gewijzigde milieureglementering) van afgegraven grond. Het voortschrijdend inzicht met betrekking tot de toereikendheid van de risicoreserve wordt mede verkregen op basis van schattingen. Deze schattingen zijn gebaseerd op onzekere verwachtingen en scenario's. In een "best guess" scenario lijkt dit risico beperkt, gelet op de risicoreservering in het projectbudget. In een "worst case" scenario kan sprake zijn van aanzienlijke bijkomende verplichtingen.

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

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

#### **5.4.3 Financiële risico's**

De door de Nederlandse aandeelhouders van North Sea Port SE verstrekte garantie bedraagt per ultimo 2021 maximaal € 400 Mln, exclusief de garantstelling voor de deelneming in WarmCo. De financieringspositie onder de garantie bedraagt per 31 december 2021 € 272 Mln. Met deze ruimte lijkt het risico van overschrijding van de garantiecurve laag, al kunnen nieuwe initiatieven met hoge investeringen en de verplichting tot betaling vennootschapsbelasting deze buffer verkleinen. North Sea Port houdt dan ook nauwlettend zijn positie in de gaten. Overige financiële risico's die North Sea Port onderkent, zijn terug te vinden in de jaarrekening.

#### **5.4.4 Vennootschapsbelasting**

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

De fiscale wetgeving dwingt om bij de start van de belastingplicht alle balansposities te waarderen tegen de waarde in het economisch verkeer. North Sea Port heeft een inschatting gemaakt van de fiscale waardering en is hierover in gesprek met de Belastingdienst. Ondertussen heeft North Sea Port aangifte gedaan over de jaren 2017 t/m 2020 op basis van pleitbare standpunten. Er is momenteel nog geen overeenstemming met de Belastingdienst over de fiscale waardering van activa en passiva en de ingediende aangiftes.

Op dit moment is North Sea Port in onderhandeling met de belastingdienst over de fiscale openingsbalans. 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 ook het voorzichtigheidsprincipe is toegepast en rekening is gehouden met de huidige situatie waarbij de gesprekken nog lopen. Latente belastingvorderingen dan wel belastingverplichtingen zijn op basis van het gekozen scenario in de jaarrekening verwerkt.

### **5.5 Impairment**

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

### **5.6 Verwachtingen 2022: Covid-19, hoge (energie)prijzen en oorlog in Oekraïne**

Op basis van de goederenoverslag in 2021 zullen de gevolgen van de COVID-19crisis in de loop van 2022 achter de rug zijn - indien er geen onverwachte (wereldwijde) heropflakking plaats vindt. North Sea Port heeft in het eerste kwartaal 2022 een overslag geboekt die vergelijkbaar is met de vastgestelde budgetten. Daarnaast verwacht North Sea Port een omzet over 2022 die hoger zal liggen dan in 2021 omwille van nieuwe gronduitgiftes in 2021 en 2022.

De hoopgevende richting waarin de havenbedrijvigheid zich in 2021 en in het eerste kwartaal van 2022 ontwikkelde, zal echter in de loop van 2022 een terugval kennen omwille van de hoge (energie)prijzen en de oorlog in Oekraïne.

De hoge energieprijzen hebben impact op nagenoeg alle bedrijven in de North Sea Port-regio. Deze prijzen zijn bovendien door de oorlog in Oekraïne nog verder opgelopen.

Ook North Sea Port is geschokt door de gebeurtenissen in Oekraïne. De haven heeft immers al lang nauwe en goede banden met Oekraïne en in het bijzonder met de haven van Mykolaiv. Waar mogelijk ondersteunt het havenbedrijf bedrijven en organisaties bij hun activiteiten om gezamenlijk het hoofd te bieden aan de vreselijke gebeurtenissen in Oekraïne.

De verwachting is dat de effecten van de oorlog op de goederenoverslag zich in Q3 van 2022 laten zien. Rusland was in 2021 immers de belangrijkste handelspartner inzake goederenoverslag via zeevaart. Het havenbedrijf volgt dan ook de evoluties in Rusland en de Oekraïne op de voet en staat permanent in contact met de Nederlandse, Belgische en Europese overheden en organisaties.

Het havenbedrijf steunt de genomen EU-sancties tegenover Rusland. Meer nog, op initiatief van onder andere North Sea Port heeft de brede Europese havengemeenschap een gezamenlijke Europese aanpak bepleit en solidariteit betuigd met Oekraïne. De mogelijke gevolgen van de EU-sancties voor de haven zijn van ondergeschikt belang aan onze onvoorwaardelijke steun aan de nationale en Europese sanctiemaatregelen en onze steun aan Oekraïne. De exacte uitwerking van deze sancties volgen wij nauwgezet op. De toepassing ervan wordt in nauwe samenspraak met andere havens en bevoegde autoriteiten in Nederland, België en de EU gehandhaafd.

Hoe de geopolitieke situatie zich zal ontwikkelen is een onzekere factor. Feit is wel dat ook voor het havenbedrijf zelf de gestegen staalprijs impact zullen hebben op de in te kopen grondstoffen (bijvoorbeeld staal) voor de aanleg van haveninfrastructuur. De onderhoudskosten staan onder druk vanwege de stijgende gas- en elektriciteitsprijzen.

Uit het bovenstaande is duidelijk dat het uitspreken van een verwachting niet eenvoudig is.

# **JAARSTUKKEN NORTH SEA PORT SE**

## **DEEL 2**

### **JAARREKENING 2020**

Zie geconsolideerde en enkelvoudige SE-jaarrekening in de bijlagen.

# JAARSTUKKEN NORTH SEA PORT SE

## DEEL 3

### ANDERE GEGEVENS

Zie ontwerp controleverslag Deloitte in de bijlagen