



GRONINGEN SEAPORTS

Ons kenmerk: 4735/RG/KO
Onderwerp: vergaderstukken AB vergadering
Projectnr:

Aan: (plv.) leden Algemeen Bestuur

Bijlage(n):
Uw brief d.d.:
Uw kenmerk:

Delfzijl, 25 november 2011

Geachte leden,

Hierbij treft u de agenda en bijbehorende stukken aan voor uw vergadering van 16 december a.s. Helaas hebben we niet kunnen voldoen aan de toezegging u vier weken van te voren te voorzien van de vergaderstukken.

Het Dagelijks Bestuur heeft, in het belang van zorgvuldige besluitvorming, recente actuele ontwikkelingen alsnog laten verwerken in de programmabegroting. Dit heeft echter wel voor een week vertraging in de verzending gezorgd.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

W.J. Mansveld
voorzitter

Port Authority Delfzijl/Eemshaven

Handelskade Oost 1 • P.O. Box 20004 • 9930 PA Delfzijl • The Netherlands
Portnumber: 1001

phone +31 (0)596 64 04 00 • fax +31 (0)596 63 04 64 • info@ groningen-seaports.com • www.groningen-seaports.com
ABN-AMRO Bank 57.16.20.604 • IBAN: NL 10 ABNA 0571.6206.04 • BIC: ABNANL2A
Rabobank 30.63.73.025 • IBAN: NL 85 RABO 0306.3730.25 • BIC: RABONL2U • V.A.T. nr. NL 00 12 20 500 B 01

Ons kenmerk: 4736/RG/TZ
Onderwerp: Agenda AB vergadering
d.d. 16 december 2011

Aan de leden en plaatsvervangend leden
van het Algemeen Bestuur van
Groningen Seaports

Delfzijl, 25 november 2011

Geachte leden,

Namens de voorzitter nodig ik u hierbij uit voor het bijwonen van een openbare vergadering van het Algemeen Bestuur van Groningen Seaports, die zal worden gehouden op **16 december a.s. van 9.00 tot 12.00** uur bij Groningen Seaports aan de Handelskade Oost 1 te Delfzijl.

De agenda voor deze vergadering luidt als volgt:

1. **Opening**
2. **Mededelingen en ingekomen stukken**
 - Brief Adviescommissie inzake Haventarieven en terreinprijzen 2012, stuknr. A00024 is bijgevoegd.
 - Brief Adviescommissie inzake Businessplan 2012-2016, stuknr. A00023 is bijgevoegd.
3. **Besluitenlijst van de openbare vergadering van 8 juli 2011**
Nr. 4633 is bijgevoegd.
4. **Zaken ter besluitvorming**
 - a. Programmabegroting 2012
Notitie 4734 en programmabegroting, nr 4636, zijn bijgevoegd.
 - b. Havenbeheersverordening Groningen Seaports 2012
Notitie 4609 incl. bijlagen is bijgevoegd.
 - c. Voorstel wijziging tarieven 2012
Notitie 4598 is bijgevoegd.
5. **Zaken ter informatie/bespreking**
 - a. Voortgangsrapportage Energypark oktober 2011
Notitie 4627 is bijgevoegd.
 - b. Slecht weer scenario
Notitie 4638 is bijgevoegd.
 - c. Actuele ontwikkelingen
Mondelinge toelichting door de heer Post.
6. **Rondvraag**
7. **Sluiting**

Met vriendelijke groet,

GRONINGEN SEAPORTS



Harm D. Post
Directeur

ADVIESCOMMISSIE VOOR DE HAVENS DELFIJL EN EEMSHAVEN

Postbus 20004, 9930 PA Delfzijl
tel. 0596-640400, fax 0596-630464

Ons kenmerk: 2011A00023/RG/TZ
Onderwerp: Haventarieven en terreinprijzen 2012

Aan de leden en plaatsvervangend leden van het
Algemeen Bestuur van Groningen Seaports

Delfzijl, 18 november 2011

Geacht Bestuur,

In haar vergadering van 14 november jl. heeft de Adviescommissie voor de havens van Delfzijl en Eemshaven zich gebogen over de voorgestelde tarieven voor 2012. De Adviescommissie voor de havens van Delfzijl en Eemshaven heeft waardering voor het voorstel van de Directie. In de afgelopen jaren heeft Groningen Seaports prudent gereageerd op de moeilijke tijd die de logistieke sector doormaakt en is terughoudend geweest in het aanpassen van de tarieven.

Hoewel de nu voorgestelde tariefsverhoging naar mening van de Adviescommissie een extra lastenverhoging vormt is er begrip voor dat Groningen Seaports tot deze verhoging wenst over te gaan, in het licht van de haveninfrastructurele investeringen die zijn gedaan en nog worden gedaan ten behoeve van de logistieke sector. Wel hecht de Adviescommissie voor de havens van Delfzijl en Eemshaven eraan dat er oog blijft voor een gezonde verhouding van de Groninger haventarieven ten opzichte van de andere Nederlandse zeehaventarieven.

Resumerend adviseert de Adviescommissie voor de havens van Delfzijl en Eemshaven daarom uw bestuur positief over het voorliggende voorstel tot aanpassing van de haventarieven en terreinprijzen voor 2012.

Met vriendelijke groet,

ADVIESCOMMISSIE

ba



A. Nieveen
Voorzitter

ADVIESCOMMISSIE VOOR DE HAVENS DELFIJL EN EEMSHAVEN

Postbus 20004, 9930 PA Delfzijl
tel. 0596-640400, fax 0596-630464

Ons kenmerk: 2011A00024/RG/TZ
Onderwerp: Concept Businessplan 2012-2016

Aan de leden en plaatsvervangend leden van het
Algemeen Bestuur van Groningen Seaports

Delfzijl, 18 november 2011

Geacht Bestuur,

In haar vergadering van 14 november jl. heeft de Adviescommissie voor de havens van Delfzijl en Eemshaven zich gebogen over het concept Businessplan 2012-2016. In grote lijnen onderschrijft de Adviescommissie de in dit businessplan uiteengezette lijn.

De Adviescommissie hecht er waarde aan de belangrijke rol te benadrukken die Groningen Seaports speelt voor de noordelijke economie en op sommige punten zelfs voor de nationale economie. In dat kader ondersteunt de Adviescommissie de ambities zoals verwoord in het voorliggende concept businessplan.

De Adviescommissie voor de havens van Delfzijl en Eemshaven adviseert daarom uw bestuur positief over het voorliggende Businessplan 2012-2016.

Met vriendelijke groet,

ADVIESCOMMISSIE

lvc



A. Nieveen
Voorzitter

Nr. 4633

Verslag openbare vergadering van het Algemeen Bestuur van Groningen Seaports, gehouden op 08 juli 2011 van 09.20 uur tot 10.30 uur op het kantoor van Groningen Seaports, Handelskade Oost 1, te Delfzijl.

Aanwezige leden:

Provincie Groningen: W.J. Mansveld (voorzitter), P.W. Geerdink, C. Swagerman

Gemeente Delfzijl: J.A. Ronde, J.H. Menninga

Gemeente Eemsmond: J. Dobma, J.P. Nienhuis, A. Spijk-van de Pol

Afwezig:

Provincie Groningen: M. Boumans

Gemeente Delfzijl: E.A. Groot, E.K.H. Stulp

Gemeente Eemsmond: M. van Beek

Voorts aanwezig:

KPMG: R. Kleinhuis

Groningen Seaports: H.D. Post (directeur), R.O. Genee (bestuurssecretaris)

Verslagbureau Groningen: Th. Poggemeier.

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet iedereen en in het bijzonder de heer Kleinhuis, accountant bij KPMG, van harte welkom.

2. Mededelingen en ingekomen stukken

- brief SBE, d.d. 19 mei 2011 (nr. SBE/11-022), inz. verzelfstandiging Groningen Seaports
- brief Adviescommissie, d.d. 21 juni 2011 (nr. A00011), inz. Programmaverantwoording 2010

De voorzitter stelt voor de brief van de Adviescommissie bij de behandeling van de Programma-verantwoording mee te nemen en de brief van de SBE te betrekken bij het verzelfstandigingsproces dat later dit jaar aan de orde zal komen.

De heer Menninga vraagt naar de achtergronden van deze brief, waarvan hij de hoofdconclusie deelt. Een aantal jaren geleden heeft de SBE zich niet gekeerd tegen verzelfstandiging van GSP en nu wel. Hoe is dat te verklaren?

De voorzitter is daarvan niet op de hoogte, maar vermoedt dat de SBE haar standpunt kenbaar heeft gemaakt naar aanleiding van de nieuwe samenstelling van het AB. Eind dit jaar zal de brief bij de betreffende discussie worden geagendeerd. Bovendien staat dan ook een afspraak gepland tussen het DB en de Adviescommissie.

De heer Post merkt op evenmin te weten waarom de SBE haar standpunt nu kenbaar heeft gemaakt. Zelfs de voorzitter van de Adviescommissie bleek daarvan niet op de hoogte te zijn.

Mevrouw Spijk vraagt wanneer de werkgroep belast met de advisering over de verzelfstandiging haar werkzaamheden zal hebben voltooid.

De voorzitter kan daarop geen antwoord geven. Het is nog niet in het DB aan de orde geweest.

De heer Menninga veronderstelt dat het probleem bij de verzelfstandiging met het personeel en de OR is opgelost. Hij vraagt naar eventuele afspraken in het nieuwe collegeprogramma van GS.

De voorzitter antwoordt dat de verzelfstandiging direct na de zomer in het DB aan de orde komt.

De heer Post vult aan dat in het nieuwe collegeprogramma niets staat vermeld over de verzelfstandiging van GSP.

De voorzitter sluit het punt af met de opmerking dat de brief van het SBE beantwoord zal worden met de mededeling dat deze betrokken wordt bij de discussie over de verzelfstandiging.

3. Besluitenlijst van de openbare vergadering van 17 juni 2011

Nr. 2818 is bijgevoegd.

De heer Post meldt naar aanleiding van de banenbeurs dat 800 vacatures moesten worden ingevuld. Na een zorgvuldige procedure hebben uiteindelijk het verslag dat 1500 werkzoekenden de banenbeurs bezocht. Na de zomer zullen concrete resultaten blijken.

De voorzitter vraagt of nagekeken kan worden of en hoeveel gegadigden een aanvullende opleiding zijn gaan volgen bij de opleidingscentra die daarbij betrokken zijn.

De heer Nienhuis informeert dat het UWV hem heeft gemeld dat 300 gesprekken gevoerd zullen worden met gegadigden naar aanleiding van de beurs.

De heer Joostens bevestigt dat na de zomer bekend zal zijn hoeveel vacatures daadwerkelijk zullen zijn ingevuld.

De voorzitter concludeert dat naar aanleiding van het verslag geen verdere vragen worden gesteld en dat het verslag ongewijzigd wordt vastgesteld.

4. Zaken ter besluitvorming

a. Programmaverantwoording 2010 & Verslag van bevindingen

Notitie nr. 2430, alsmede de Programmaverantwoording 2010 (nr. 2442) en het Verslag van Bevindingen van KPMG, d.d. 5 mei 2011

De voorzitter geeft allereerst het woord aan de accountant voor een toelichting.

Dhr. Kleinhuys merkt op dat KPMG gedurende haar betrokkenheid bij GSP heeft geconstateerd dat achterstallig onderhoud is weggewerkt op het gebied van de verslaggeving. In overleg met het MT en het DB is indertijd een tijdschema opgesteld om een en ander successievelijk aan te pakken. Eerst is de activaregistratie verbeterd en afgerond, daarna is de waardering van de erfpachtgronden aan de beurt gekomen en vervolgens de infra- en de baggervoorzieningen. Daarnaast zijn belangrijke stappen gezet op het gebied van de rechtmatigheid en de interne audits daaromtrent. De heer Kleinhuys spreekt zijn waardering uit voor de wijze waarop GSP de aangedragen punten heeft opgepakt. In de jaarrekening 2010 zijn de infra- en baggervoorzieningen verwerkt.

Er is nog één (business)issue over, namelijk het rentederivaat. Bij het vaststellen van de rechtmatigheid is de letter van de wet gevolgd. Bij het ontstaan van het derivaat waren de wet Fido en de regeling Ruddo niet aan de orde. Door meevallende aanbestedingen en vertraging van projecten is een over-hedged positie successievelijk ontstaan. Bovendien is de ontstane overhedging volledig geherstructureerd per 31 december 2010 jl. De overhedging heeft ook daarom geen gevolgen gehad voor het rechtmatigheidsoordeel.

Bij een eventuele overgang naar een NV-structuur zal het derivaat opnieuw aan de orde komen. Het derivaat kent op dit moment in de verslaglegging geen waardering, maar in geval van een NV dient het derivaat feitelijk tot waardering te worden gebracht. Dan moet gekeken worden naar de over- of under-hedging en bepaald moet worden of sprake is van een verplichting of juist een recht en dat is afhankelijk van de rentestand. Op 31 december 2011 zal bekeken moeten worden wat de waarde van de overhedging is in een eventuele NV-structuur. In de huidige structuur dat op grond van het BBV niet aan de orde.

De heer Swagerman vraagt naar de consequentie van 4,5% rente in 2012.

De voorzitter meldt dat er in het DB over is gesproken. De rente stijgt en dan wordt de overhedging kleiner. De mate van flexibilisering is eigenlijk onder de maat. Als het gaat om de derivatenportefeuille dient de flexibilisering in beeld te zijn. Afgewacht wordt wat de rente gaat doen. Die 4,5% van het derivaat ligt vast.

De heer Menninga maakt een compliment voor de financiële verslaglegging 2010 en het personeel waarop in dat jaar extra druk heeft gelegen en een ziekteverzuim vertoont dat lager is dan het landelijke gemiddelde. Wel is de medische toestand van het personeel een punt van zorg: 7% van het personeel heeft een matige tot slechte conditie en 17% is te zwaar. Welke maatregelen worden genomen om te komen tot een gezondere leefstijl van het personeel?

Voorts pleit de heer Menninga ervoor om de Eemsdelta niet alleen als aantrekkelijk werkgebied, maar ook als aantrekkelijk *woongebied* te promoten.

Op pag. 23 kiest GSP voor een iets andere invulling van bestemmingsplannen waarbij zaken als geluid en luchtkwaliteit duidelijker worden vastgelegd. Gebeurt dat nu nog onvoldoende en zo ja, welke maatregelen moeten worden genomen en welke schade loopt GSP hierbij eventueel op?

Op pag. 19, inzake de MER Oosterhorn, zou de gronduitgifte problematischer worden vanwege de voorschriften. Heeft dat consequenties voor de grondtransacties en de uitgifte van terreinen van GSP zoals nu gepland?

Inzake het weerstandsvermogen (pag. 47) beveelt de heer Menninga aan dat het weerstandsvermogen vaker wordt vastgesteld dan eens per vier jaar. Onderschrijft de directie dat?

Er is sprake van het opzetten van een eigen binnenvaardienst door IMS. Welke consequenties heeft dat voor Groningen Railport. Is het in het algemeen zo dat er een keuze wordt gemaakt van rail naar water op langere termijn?

Lease-auto's. Zijn deze bedoeld voor dienstdoeleinden of zijn die ook bestemd voor het personeel.

Verslag van bevindingen.

Inzake de project- en transactie gerelateerde kosten is sprake van een stijging van 1 miljoen naar 5 miljoen (zie pag. 9). Wat is daarvan de reden?

Bij de structurele onderhoudskosten is ook sprake van een behoorlijke stijging. Werkt die stijging ook door naar volgende jaren?

Tot slot merkt de heer Menninga op dat de verklaringen in het verslag alleszins duidelijk en acceptabel zijn. Hij heeft begrepen dat het eigen vermogen richting de € 200 miljoen gaat. Dit bedrag zou voor de directie een mooi doel kunnen zijn om zich op te richten.

De heer Swagerman sluit zich aan bij de opmerkingen van de heer Menninga en benadrukt dat het goed is om het weerstandsvermogen vaker te toetsen.

Inzake de winstbestemming merkt hij op dat er wat hem betreft wel een uitkering dient plaats te vinden en betoont zich nieuwsgierig naar de mening van de collega's in het AB.

De voorzitter veronderstelt dat de heer Swagerman dit meldt namens PS Groningen.

De heer Swagerman bevestigt dat.

De heer Dobma sluit zich aan bij de complimenten van de heer Menninga. In de programmaverantwoording staat alles keurig verklaard. Bij het meerjarenplan dat in december aan de orde komt, kan verder worden gesproken over de stand van zaken met betrekking tot het weerstandsvermogen, alsmede over een eventuele winstuitkering. Op dit moment heeft de gemeente Eemsmond geen behoefte om daarop vooruit te lopen.

In het Verslag van bevindingen werd al gerefereerd aan de situatie rond Fivelpoort. Toegezegd is dat daarover een notitie zal verschijnen. Staat deze toezegging nog overeind?

De voorzitter bevestigt dat. Die notitie zal worden besproken in de decembervergadering.

De heer Dobma meldt dat de gemeente Eemsmond in kan stemmen met het voorstel van het DB aan het AB.

Mevrouw Geerdink vraagt zich af hoe de andere AB-leden denken over de vraag van de heer Swagerman.

De heer Menninga merkt op dat het DB een helder standpunt heeft ingenomen, namelijk dat het van mening is dat winstreservering de enig juiste methode is om de doelstellingen in het Businessplan 2011-2015 waar te maken. Hij zou graag een vraag willen stellen aan mevrouw Van Beek, maar zij is afwezig.

De voorzitter verklaart dat het DB deze winstreservering wil maken. Het onderwerp zal automatisch terugkeren in de discussie over de verzelfstandiging.

Mevrouw Geerdink sluit hierbij aan aangezien er in het coalitieakkoord een zinsnede is opgenomen inhoudende dat hiernaar zal worden gekeken. Een natuurlijk moment daarvoor is het moment waarop over de verzelfstandiging wordt besloten. Dan moeten wel de gevolgen voor GSP duidelijk

zijn.

De heer Swagerman stelt dat als het besluit van het DB wordt overgenomen, het jaar 2010 is afgerond en dat vervolgens over de nieuwe situatie moet worden besloten. Dat betekent dat afscheid wordt genomen van een bedrag, terwijl, gezien de meerjarenraming, er niet of nauwelijks een nieuwe kans is om dat geld naar de gemeenten en de provincie te kunnen krijgen.

Mevrouw Geerdink benadrukt dat het geld niet weg is en dat het hier goed wordt uitgegeven.

De voorzitter geeft het woord aan de directeur voor beantwoording van vragen.

De heer Post bedankt de heer Menninga voor de complimenten en hij zal ze overbrengen aan de daartoe in aanmerking komende personen. Inderdaad is het ziekteverzuim laag en is de conditie van het personeel zorgwekkend. Momenteel wordt bekeken hoe, zonder op het privédomein te komen, voorwaarden te scheppen zijn waardoor het betreffende personeel gezonder gaat leven.

Profilering van het Eemsmondgebied als woongebied is integraal onderdeel in de presentaties van GSP. De heer Post ziet het woongebied ruimer: ook de stad Groningen, als cultureel centrum op minder dan 30 minuten rijden van beide havens, behoort tot dit woongebied, terwijl ook de aantrekkelijkheid van het platteland en de Wadden in de promotie een plaats dienen te hebben.

Volgens een onderzoek van de SBE zullen door natuurlijk verloop 3000 arbeidsplaatsen vrij komen in de bestaande industrie in de komende vijf jaar. Het is een fikse uitdaging voor de regio om deze vacatures ingevuld te krijgen. Woon- en leefklimaat moeten hier nadrukkelijk bij betrokken worden.

Bestemmingplannen, regelgeving, schade voor GSP en de MER. In goede harmonie met gemeenten en de provincie wordt nagegaan op basis van nationale regelgeving welke de maximale emissies zijn die worden toegelaten. Zo wordt bijvoorbeeld geluidsruimte toegekend aan nog niet verkochte delen van de haven die past binnen de totale hoeveelheid geluid die binnen het industrieterrein geproduceerd mag worden. Getracht wordt dit ook te doen voor andersoortige emissies, zoals licht, geur, CO₂, etc. Nog niet valt uit te maken of en hoeveel beperkingen daarvoor worden opgelegd. Het bedrijfsleven wordt intensief betrokken bij het managen van dit probleem.

Weerstandsvormen. De eerstvolgende keer zal het weerstandsvormen in 2012 worden bepaald en als de tijden turbulent blijven, lijkt het verstandig om dit in 2014 te herhalen.

Groningen Railport. IMS wel inderdaad vervoer zowel per rail als binnenvaart aanbieden en dit in concurrentie met MCS in Westerbroek. IMS is daarom een terminal begonnen op het terrein van de firma Ritsema in Groningen. Railvervoer is momenteel nog duurder dan vervoer per binnenvaart, maar dat kan veranderen. Het feit dat er lading is verschoven van rail naar water heeft geen invloed gehad op de resultatenrekening van Groningen Railport, want zojuist is gebleken dat de winst over het afgelopen half jaar op niveau is.

De heer Swagerman vraagt in hoeverre dit bedrijf nu daadwerkelijk concurreert met het bedrijf in Hoogezand. In hoeverre bepaalt GSP de concurrentiepositie van IMS ten opzicht van het bedrijf in Hoogezand? Concurreert GSP met de gemeente Hoogezand-Sappemeer?

De heer Post antwoordt dat bekend is dat MCS bepaalde ladingpakketen uit concurrentieoverwegingen *niet* op de trein zet. Er ontstaat een lastige situatie als twee concurrenten zo fel concurreren dat ze niet de optimale modaliteit kiezen. Getracht wordt dan om partijen tot elkaar te brengen. Als echter zaken toch fout dreigen te lopen, houdt GSP wel vast aan de betalingsverplichtingen om niet zelf slachtoffer te worden.

Er is ook personeel dat gebruik maakt van lease-auto's. Er worden 2 criteria gehanteerd om in aanmerking te komen voor een lease-auto: 1) Als voor het bedrijf meer dan ca. 15.000 km per jaar wordt gereden, is het gunstiger voor GSP om een lease-auto aan te bieden (als de betreffende persoon dat wil) dan een vergoeding per km te betalen. 2) Als je commerciële mensen geen lease-auto aanbiedt, krijg je ze niet. Een lease-auto behoort dan tot het arbeidsvoorwaardenpakket. Er zijn ca. 22 lease-auto's in gebruik bij GSP.

De heer Kleinhuys gaat in op de vraag naar de stijging van de project- en transactie gerelateerde kosten. De belangrijkste post is die van de transactie gerelateerde kosten van € 2,8 miljoen. Deze kosten zijn via de normale wegen geautoriseerd en geaccordeerd. € 1,2 miljoen daarvan heeft betrekking op de terugwerkende kracht. Deze kosten zijn dit jaar expliciet in beeld gebracht en zijn in de exploitatie meegenomen. Op die manier is ook gekeken naar de kosten die in 2009 zijn gemaakt en die zijn met terugwerkende kracht alsnog afgeboekt ten laste van het resultaat in 2010

en uit de balans gehaald. Er is dus geen extra geld uitgegeven, want dat was al uitgegeven. De andere grote overschrijding zit in de MER die niet was begroot van € 1,3 miljoen.

De heer Menninga veronderstelt dat hiervoor de goedkeuring van het DB nodig was.

De heer Kleinhuis stelt dat de begroting door het DB en later het AB wordt goedgekeurd. Volgens de mandaatregeling mag de directie afwijken van de begroting binnen bepaalde grenzen. Deze afwijking valt binnen het percentage vastgesteld in de mandaatregeling van het AB voor het DB. Een afwijking wordt in de praktijk vaak alsnog formeel goedgekeurd. Van belang voor de rechtmatigheid is of de afwijking in tweede instantie formeel is goedgekeurd.

Structurele onderhoudskosten. De overschrijding daarvan hangt samen met het eerder besproken onderwerp van de OZB van de gemeente Eemsmond.

Weerstandsvermogen en risicoprofiel. Aangezien eventuele winstuitkering samenhangt met het weerstandsvermogen en daarmee met het risicoprofiel, dienen deze begrippen met elkaar in samenhang te worden gezien. Een besluit over winstuitkering dient direct samen te hangen met de conclusie uit het risicoprofiel, aldus de heer Kleinhuis.

De voorzitter merkt op dat de vraag over Fivelpoort wordt meegenomen in de discussie over het meerjarenrisicoprofiel in de vergadering van december.

Zij concludeert dat er verder geen vragen zijn en dat het AB van GSP de volgende stukken goedkeurt:

- de programmaverantwoording over het boekjaar 2010
- de jaarrekening 2010
- het nettoresultaat van € 13.287.645 over het boekjaar 2010
- de bestemming en kwalificering van het nettoresultaat.

b. Raambegroting 2012

Notitie nr. 2430 (gelijk aan notitie bij 4a), alsmede de Raambegroting 2012 (nr. 2401).

De voorzitter licht toe dat de Raambegroting een formele handeling betekent richting het Ministerie van Binnenlandse Zaken. De begroting voor 2012 wordt nog geagendeerd.

De heer Menninga verwijst naar pag. 6. De mutaties Voorzieningen wordt de laatste jaren structureel gezet op € 400.000, maar in 2010 was dit bedrag opeens € 3,6 miljoen. Werkt dat bedrag door naar volgende jaren? Gezien de hoogte van de opgenomen grondtransacties heeft de heer Menninga de indruk dat de Raambegroting erg voorzichtig is opgesteld.

De voorzitter antwoordt op de eerste vraag dat dit niet doorwerkt en vervolgens dat de inhoud van de Raambegroting letterlijk overgenomen is uit de Meerjarenbegroting en dat de Begroting 2012 nog volgt.

De heer Post vult aan dat GSP in haar begrotingsbeleid voorzichtig zal blijven. Elke verwachting kan positief worden gemaakt door aan de knop van de gronduitgifte te draaien. De laatste 10 jaar zijn de gronduitgiftes meegevallen. Getracht wordt om dit zo te houden.

De heer Menninga vraagt hoe lang dit nog volgehouden kan worden.

De heer Post antwoordt dat nog 300 ha beschikbaar is, te weten, 200 ha in Delfzijl en 100 ha in de Eemshaven.

De voorzitter stelt vast dat goedkeuring wordt verleend aan de Raambegroting 2012.

c. Aanpassing budget Energypark

Notitie nr. 2797 is bijgevoegd.

De heer Post licht toe dat dankzij verschillende meevallers (o.a. bij de aanleg van de kades in de verlengde Wilhelminahaven) minder budget nodig is voor de aanleg van het Energypark. Vandaar het voorstel tot bijstelling van dit budget. Deze onderschrijding heeft overigens een fikse bijdrage geleverd aan het overhedged zijn.

De voorzitter constateert dat er geen vragen leven en dat de voorgestelde aanpassing van het budget Energypark is vastgesteld.

5. Zaken ter informatie/bespreking

a. Actuele ontwikkelingen

Mondelinge toelichting door de heer Post.

De heer Post meldt dat ongeveer 2 weken geleden onder feestgedruis de oude dijk in de Wilhelminahaven werd doorgestoken en dat de haven verder op diepte wordt gebracht. Het terrein van Advanced Power wordt met het gewonnen zand opgehoogd. Voorts is met de bouw gestart van de oliesteger voor VOPAK.

Afgelopen vrijdag zijn de contracten ondertekend voor de Orange Blue Terminal van de Buss Group. Dit betreft grondpositie van 23 ha: een gronduitgifte van ruim 16 ha en 7 ha grond overgenomen van Theo Pouw. Architectenbureau Nienhuis heeft het kantoor ontworpen dat daar wordt neergezet.

6. Rondvraag

Er worden geen vragen gesteld.

7. Sluiting

De vergadering wordt gesloten om 10.30 uur.

Vorstel aan Algemeen Bestuur

Datum AB-vergadering	16 december 2011	Nummer: 4734/WHB/CO
-----------------------------	------------------	---------------------

Voor akkoord	Datum	Paraaf
Afdeling BO	25-11-2011	
Directeur	25-11-2011	

Onderwerp: Programmabegroting over het jaar 2012

Het Dagelijks Bestuur biedt hierbij het Algemeen Bestuur van Groningen Seaports de programmabegroting 2012 aan, waarin tevens opgenomen het Businessplan 2012-2016 en het meerjareninvesteringsplan 2012-2016.

Groningen Seaports streeft naar verdere professionalisering van de organisatie. Dat komt de dienstverlening aan de bedrijven op de haven- en industrieterreinen ten goede. Onderdeel van het streven naar verbetering van de prestaties van Groningen Seaports is een aanscherping van processen en procedures. Nauw daarmee verbonden is een nieuwe, systematische aanpak bij het opstellen van meerjaren-businessplannen.

In 2010 is een begin gemaakt met deze nieuwe werkwijze voor de strategische planvorming. In het voorbije jaar is deze aanpak verder vervolmaakt. Het businessplan 2012 – 2016 is de concrete invulling ervan. Het businessplan is in de eerste plaats de basis voor het eigen handelen van Groningen Seaports. Daarnaast is het document bedoeld voor externe partijen die doelgericht geïnformeerd willen worden over de voornemens van de organisatie.

Naast de nieuwe werkwijze voor de strategische planvorming is het onderliggend model van het financieel meerjarenplan verder verbeterd en geprofessionaliseerd. Dit betreft onder andere de volgende punten:

- rubricering van opbrengsten en kosten;
- gedetailleerde kasstroomoverzicht;
- op exploitatiemodel niveau kan worden aangegeven of uitgaven en inkomsten zeker of onzeker zijn (het meerjarenoverzicht 2012 – 2016 is op basis van de zekere projecten).

Met behulp van dit model kunnen er nu verschillende scenario's worden gepresenteerd.

Meerjaren investeringsplan en besluitvormingsproces

Alle projecten worden aangestuurd via een managementsysteem voor investeringen en projecten. De planning- en controlcyclus voorziet in diverse beslismomenten op de niveaus bestuur en management. Daarin zijn drie fasen te onderscheiden. De eerste is die van de voorbereiding, die als eerste stap begint met een haalbaarheidsstudie, waarin relevante ideeën worden getoetst op hun praktische uitvoerbaarheid, wenselijkheid en betaalbaarheid. De tweede stap bestaat uit toetsing van het idee aan het geldende businessplan. Als derde stap wordt een interne rendementsberekening gemaakt, waarbij als criteria gelden:

- terugverdienperiode is minstens helft van economische levensduur;
- netto contante waarde is het hoogst;
- interne rentabiliteit is minstens 6,5%.

In het meerjaren investeringsplan worden de volgende categorieën onderscheiden:

- geaccordeerde projecten (categorie 1)
- nog niet geaccordeerde projecten (categorie 2)
- projecten in ontwikkelingsfase (categorie 3)
- vraag afhankelijke investeringen (categorie 4)
- vervangingsinvesteringen (categorie 5)
- interne projecten

De projecten die in het meerjaren investeringsplan zijn opgenomen in de categorieën 2 tot en met 5 zijn reserveringen van het totale investeringsbudget. Definitieve goed- dan wel afkeuring van het project vindt plaats op basis van een onderbouwd projectvoorstel aangeboden aan het Management Team en afhankelijk van de hoogte van de raming ook aan het Dagelijks Bestuur en Algemeen Bestuur.

Suppletoire begroting 2012

Ter voldoening van de voorschriften neergelegd in artikel 35 van de "Gemeenschappelijke Regeling Havenschap Delfzijl/Eemshaven" aangegaan door Provinciale Staten van Groningen bij besluiten van 29 juni 1988 en 1 februari 1989, de raad van de Gemeente Delfzijl bij besluit van 30 juni 1988 en de raad van de Gemeente Eemshaven (voormalig Gemeente Hefshuizen) bij besluit van 26 januari 1989, dient de suppletoire begroting 2012 te worden vastgesteld.

In het Algemeen Bestuur van 8 juli 2011 is de Raambegroting 2012 vastgesteld. De nu voorliggende suppletoire begroting is een actualisatie van die raambegroting 2012.

Vorstel:

Het Algemeen Bestuur wordt gevraagd te besluiten tot:

- Goedkeuring en vaststelling van de programmabegroting 2012;
- Bevestiging van het materiële evenwicht van de programmabegroting 2012 zoals vermeld in het hoofdstuk financiën van de voordracht.

Voorwaarden:

Financieel

Mandaat *Algemeen Bestuur*

Bijlage: 4636/CH/CO Programmabegroting 2012

Programmabegroting 2012



INHOUDSOPGAVE

INLEIDING	3
BUSINESS PLAN	
Voorwoord	5
Missie, ambitie en visie	8
Wijze van totstandkoming van het Businessplan 2012 – 2016	9
Opzet Businessplan	10
Stakeholders	11
Schema Doelenboom	12
Goals en hun invulling	13
– Groei	
– Samenwerken	
– Duurzaamheid	
– Bedrijfsvoering	
Slecht weer-scenario	19
De positie van Groningen Seaports in perspectief	21
Na 2016, een vooruitblik	28
PARAGRAFEN	
A. Lokale heffingen	29
B. Weerstandsvermogen en risicomanagement	30
C. Onderhoud kapitaalgoederen	32
D. Financiering	33
E. Bedrijfsvoering	36
F. Verbonden partijen	37
G. Grondbeleid	39
FINANCIEN	
Suppletoire begroting 2012	40
Financieel meerjarenplan 2012 – 2016	55
Financieel meerjarenplan vanaf 2006 - 2026	62
Grafieken	63
Vreemd vermogenbehoefte 2012-2016	66
Meerjaren Investeringsplan 2012 – 2016	68

INLEIDING

De directie van Groningen Seaports biedt hierbij aan het Dagelijks Bestuur de programmabegroting 2012 aan. Middels dit document presenteert Groningen Seaports haar plannen op grond van haar missie, visie en ambitie voor de komende jaren met de daaraan gekoppelde inzet van middelen.

De vaststelling van deze programmabegroting is voorzien op 16 december 2011.

De programmabegroting is ingedeeld in vijf hoofdstukken:

- Business plan 2012 - 2016
- Paragrafen
- Suppletoire begroting 2012
- Financieel Meerjarenplan 2012 – 2016
- Meerjaren Investeringsplan 2012 - 2016

BUSINESS PLAN 2012 - 2016

Voorwoord

Op weg naar de grenzen van de groei

Jaren achtereen zijn plannen gemaakt, is gelobbyd, geïnvesteerd en gebouwd in de Eemsmondhavens en de industriegebieden. Nu ontpoppen zich onmiskenbaar de tastbare symbolen van het succes van Groningen Seaports en de Eemsmondregio. Het heeft geleid tot een internationaal georiënteerd haven- en industriecomplex met een nationaal belang. Een positie die in 2011 alleen maar verder is versterkt en waar zelfs een wereldwijde economische recessie geen afbreuk aan heeft kunnen doen. Groningen Seaports voorziet de komende jaren een voortgaande groei van activiteiten in de havengebieden. Hoe de organisatie die groei de komende jaren wil stimuleren en faciliteren is vastgelegd in dit Businessplan 2012 – 2016.

Op het moment van samenstelling van dit Businessplan verkeert Europa in onzekerheid over het verloop van de financiële crisis. De Griekse schuldenkwesatie bepaalt al maandenlang de economische agenda en met zorg wordt gekeken naar de gevolgen ervan voor andere (Zuid-)Europese landen en de bankensector. De vraag is in hoeverre dit uitmondt in een groeivertraging, die daarmee ook de rest van de Westerse wereld zal raken. Het aanvankelijke optimisme over het economisch herstel dat er eind 2010 en de eerst helft van 2011 nog was, is door de ontwikkelingen in 2011 geslonken.

Desondanks is het ontwikkelingsperspectief voor de havens en de industrieterreinen van Groningen Seaports goed. In de Eemshaven wordt stevig gebouwd en de contouren van het Energy Park krijgen vaste vorm. De energiecentrales naderen hun voltooiing en de omvang van het energiegerelateerde industrie- en haven terrein groeit nog steeds. Denk aan de komst van de strategische olieopslag van Vopak.

Wanneer binnenkort de centrales in bedrijf zijn, leidt dat tot een enorme toename in het aantal scheepsbewegingen en een aanzienlijke groei in de op- en overslagcijfers van olie, steenkool en biomassa.

Daarnaast dienen zich nieuwe kansen aan met onder meer de activiteiten in de offshore-windenergie. Constructie van de windmolenparken in de Noordzee geschiedt deels al vanuit de Eemshaven en de omvang van die activiteit zal groeien. Ook voor de service- en onderhoudswerkzaamheden aan de molens is de ligging van de Eemshaven buitengewoon gunstig. Groningen Seaports verwacht daarvan een impuls voor de noordelijke zeehavens.

De ontwikkelingen op internationaal economisch niveau zijn dus niet synoniem met die in de havens. Vooral dankzij het karakter van de havens, waarin de thema's energie en chemie de toon bepalen, beoordeelt Groningen Seaports de toekomst voor de Eemsmondhavens gunstig. Een tegenvaller binnen dit geheel was het niet doorgaan van

het project voor grootschalige opslag van CO₂. Daar had Groningen Seaports een actieve rol in kunnen vervullen.

Ook de vernietiging door de Raad van State van het tracébesluit over de verruiming van de hoofdvaarweg Eemshaven – Noordzee, werpt een drempel op. Het kabinet heeft echter laten weten dat hier snel een zorgvuldige en succesvolle oplossing gezocht zal worden.

Voor industrietakken die gevoelig zijn voor de conjunctuur, zoals de chemie, blijven de langetermijn-vooruitzichten goed. Iets dat zeker ook geldt voor de goederenoverslag. Die zal de komende decennia doorgroeien. Deze voorziene groei vormt een van de fundamenten van het nationale beleidsplan Mainportnetwerk Nederland, waarin de regering een intensieve samenwerking van alle grote zeehavens en andere logistieke knooppunten bepleit. Dat schept kansen voor onze havens én voor onze deelneming Groningen Railport in Veendam.

Tegelijkertijd verschuift de aard van de concurrentie tussen havens. Zeehavens concurreren niet alleen onderling met elkaar, maar de concurrentie geschiedt steeds meer tussen logistieke ketens. Dat vraagt om opperste efficiency en regie. Dat betekent dat Groningen Seaports actief samenwerking zoekt met andere havens; met Mainport Rotterdam, maar ook met de andere grote Nederlandse zeehavens via deelname aan de Nationale Havenalliantie. Daarnaast wordt nauw overlegd met Waddenzeegebonden havens en overheden over regiospecifieke zaken.

Het achterland vormt een belangrijk punt van aandacht, want door de toegenomen omvang van activiteiten in de Eemsmondregio, staat de capaciteit van weg- spoor- en waterverbindingen onder druk. Investerings in infrastructuur zijn hard nodig om deze op peil te brengen. Zorgelijk is dat de bezuinigingsplannen van het kabinet deze investeringen beperken. Deels zullen Publiek-Private Samenwerkingen (PPS) dit moeten opvangen.

Al deze ontwikkelingen leggen druk op de omgeving. Groningen Seaports is zich er terdege van bewust dat de plannen en ambities gevolgen hebben voor mens en natuur. Door omwonenden, natuurbeschermings- en milieuorganisaties optimaal en zo vroeg mogelijk bij de plannen te betrekken, probeert Groningen Seaports draagvlak te creëren voor toekomstige ontwikkelingen. Hier ligt ook een relatie met het begrip duurzaamheid, dat door Groningen Seaports tot een van de uitgangspunten van het beleid is gemaakt. In 2012 zal de Groene Havenvisie van Groningen Seaports verschijnen en zullen we verlenging van ons Ecoports-certificaat proberen binnen te halen.

De organisatie van Groningen Seaports zelf heeft de voorbije jaren in omvang en professionaliteit gelijke tred gehouden met de groei van activiteiten in de havens. De huidige dynamiek in het Eemsdelta-gebied vergt een slagvaardige, marktgerichte en professionele organisatie. Onderdeel van het interne professionaliseringsproces is verbetering van efficiency en effectiviteit van processen en procedures. Tegen deze

achtergrond is het Businessplan 2012 – 2016 geformuleerd, waarin een heldere en nauwkeurig geformuleerde strategie is vastgelegd. Want meer werk en meer activiteiten nopen tot het maken van goed beargumenteerde keuzes en het weloverwogen uitstippelen van een koers.

De externe functie die het businessplan altijd heeft gehad, is vorig jaar uitgebreid. Het is meer een gefundeerd ondernemingsplan ter definiëring van de eigen koers en keuzes geworden. In het onderhavige Businessplan 2012 – 2016 is dit verder aangescherpt. Groningen Seaports beschouwt het als opnieuw een stap voorwaarts.

Missie, ambitie en visie

Missie

Groningen Seaports bestaat om verantwoord, integer en duurzaam de economische activiteiten - en dus werkgelegenheid - te stimuleren in de havens, industrieterreinen en andere logistieke knooppunten die Groningen Seaports beheert of waar het de regie voert.

Ambitie en visie

Groningen Seaports ambieert een vooraanstaande rol bij stimulering en ontwikkeling van de economie van Noord-Nederland en Noord-Duitsland.

Groningen Seaports realiseert die ambitie door in te zetten op vijf sectoren: energie, chemie, logistiek, agribusiness en recycling. De eerste vier sectoren zijn ook speerpunten van het nationale economische beleid. Met name op logistiek terrein ziet Groningen Seaports goede kansen voor samenwerking met Rotterdam, vooral op het gebied van short sea. Ook zijn er gunstige mogelijkheden voor de uitbouw van beider sterke posities in chemie en energie. Bij dit alles wordt het belang van het (industriële) MKB, als drager van en facilitator van economische groei niet uit het oog verloren.

Bij dit alles heeft Groningen Seaports een krachtige uitgangspositie. De havens hebben een open diepzeeverbinding en liggen gunstig ten opzichte van het Europese achterland. Er is veel havengerelateerde industrie aanwezig, die profiteert van een multimodale toegang via water, weg, rail, lucht en snelle datakabel. Bovendien bieden de logistieke en industriële activiteiten volop synergie, schaal- en clustervoordelen.

Die sterkten zijn echter geen garantie voor toekomstig succes. In de Eemshaven dreigt de komende jaren ruimtegebrek, terwijl de capaciteit van de achterlandverbindingen niet berekend is op de groeiende verkeersstromen.

Het gevaar bestaat dat vanwege de huidige economische crisis de aandacht verdwijnt voor de noodzaak daarin te investeren. Dat blijft echter nodig vanwege structurele ontwikkelingen in de internationale economie, handel, transport en logistiek en in de sectoren chemie en energie.

De totstandkoming van het Businessplan 2012 – 2016

Groningen Seaports streeft naar verdere professionalisering van de organisatie. Dat komt de dienstverlening aan de bedrijven op de haven- en industrieterreinen ten goede. Onderdeel van het streven naar verbetering van de prestaties van Groningen Seaports is een aanscherping van processen en procedures. Nauw daarmee verbonden is een nieuwe, systematische aanpak bij het opstellen van meerjaren-businessplannen.

In 2010 is een begin gemaakt met deze nieuwe werkwijze voor de strategische planvorming. In het voorbije jaar is deze aanpak verder vervolmaakt. Het strategisch plan voor de jaren 2012 – 2016 is de concrete invulling ervan.

Het Businessplan is in de eerste plaats de basis voor het eigen handelen van Groningen Seaports. Daarnaast is het document bedoeld voor externe partijen die doelgericht geïnformeerd willen worden over de voornemens van de organisatie.

Bij de formulering van dit Businessplan is een beroep gedaan op kennis en informatie uit alle geledingen van de organisatie. Door ook het personeel een belangrijke rol toe te kennen en te laten participeren in de planvorming, wordt het potentieel aan ideeën dat leeft binnen de gelederen van Groningen Seaports aangeboord. Het stimuleert de betrokkenheid en het verschaft medewerkers inzicht in de strategie en maakt hen bewust van het belang ervan voor de toekomst van de onderneming en hun eigen rol daarin.

Opzet Businessplan 2012 - 2016

De missie van Groningen Seaports vormt het uitgangspunt van alle activiteiten van Groningen Seaports en is als zodanig ook de basis van het Businessplan 2012 – 2016. Vanuit deze langetermijn-missie is een viertal strategische doelen (*goals*) geformuleerd. Dit zijn de doelen die gelden voor de lange termijn van circa tien jaar. Missie en strategische doelen worden in de hierna volgende hoofdstukken uitgewerkt en toegelicht. De strategische doelen zijn vervolgens verder ingevuld. Dat is onder meer gedaan in een reeks werksessies met management team, unitmanagers en accountmanagers.

Doelenboom

Centraal in het nieuw vormgegeven Businessplan staat de **doelenboom**. Hierin zijn de nieuw geformuleerde strategische doelen (*goals*) en hun onderlinge relatie op een hiërarchische manier weergegeven.

Het **hoofddoel** (*missie*) van Groningen Seaports is omschreven als volgt:

De organisatie bestaat om verantwoord, integer en duurzaam de economische activiteiten - en dus werkgelegenheid - te stimuleren in de havens, industrieterreinen en andere logistieke knooppunten die Groningen Seaports beheert of waar het de regie voert.

Dit hoofddoel is vertaald in een viertal *goals*:

- Groei van activiteiten en groei binnen activiteiten
- Samenwerken op kernactiviteiten
- Streven naar duurzame havens
- Bedrijfsvoering in control

Deze *goals* worden op hun beurt bereikt via het realiseren van *objectives*. Dit zijn de doelen die gelden voor de middellange termijn, die overeen komen met de duur van dit Businessplan. Deze *objectives* worden verderop in het businessplan toegelicht. Het behalen van deze *objectives* strekt zich veelal uit over het taakveld van meerdere organisatieonderdelen.

Voor ieder bedrijfsonderdeel (Sales & Shipping, Port Technology, Business Operations en Staf) is de business planning voor de komende jaren tot op detailniveau uitgewerkt in unitplannen. In deze kortetermijn-plannen heeft iedere afzonderlijke unit vastgelegd wat deze op jaarbasis per beleidsonderdeel wil bereiken, hoe de unit dat gaat doen, wat de budgetten en inzet van medewerkers ervoor zijn en met welke indicatoren de prestaties worden gemeten.

Stakeholders (belanghouders)

Bij het realiseren van haar ambities heeft Groningen Seaports te maken met een reeks betrokkenen (personen, instellingen, groeperingen) die zich op verschillende manieren en momenten manifesteren. De invloed van deze stakeholders op de organisatie verschilt en daarom is het goed een ordening aan te brengen naar het belang dat zij vertegenwoordigen.

Daarin maakt de organisatie het volgende onderscheid:

- Afhankelijkheidsgroepen

Zonder deze groepen kan Groningen Seaports niet bestaan. Het gaat hier niet alleen om de participanten en bestuurders, maar ook om werknemers, klanten, logistieke dienstverleners, zakelijke dienstverleners, overheden en leveranciers. Zij leveren een wezenlijke bijdrage aan de realisering van de ondernemingsdoelstellingen.

- Relatiegroepen

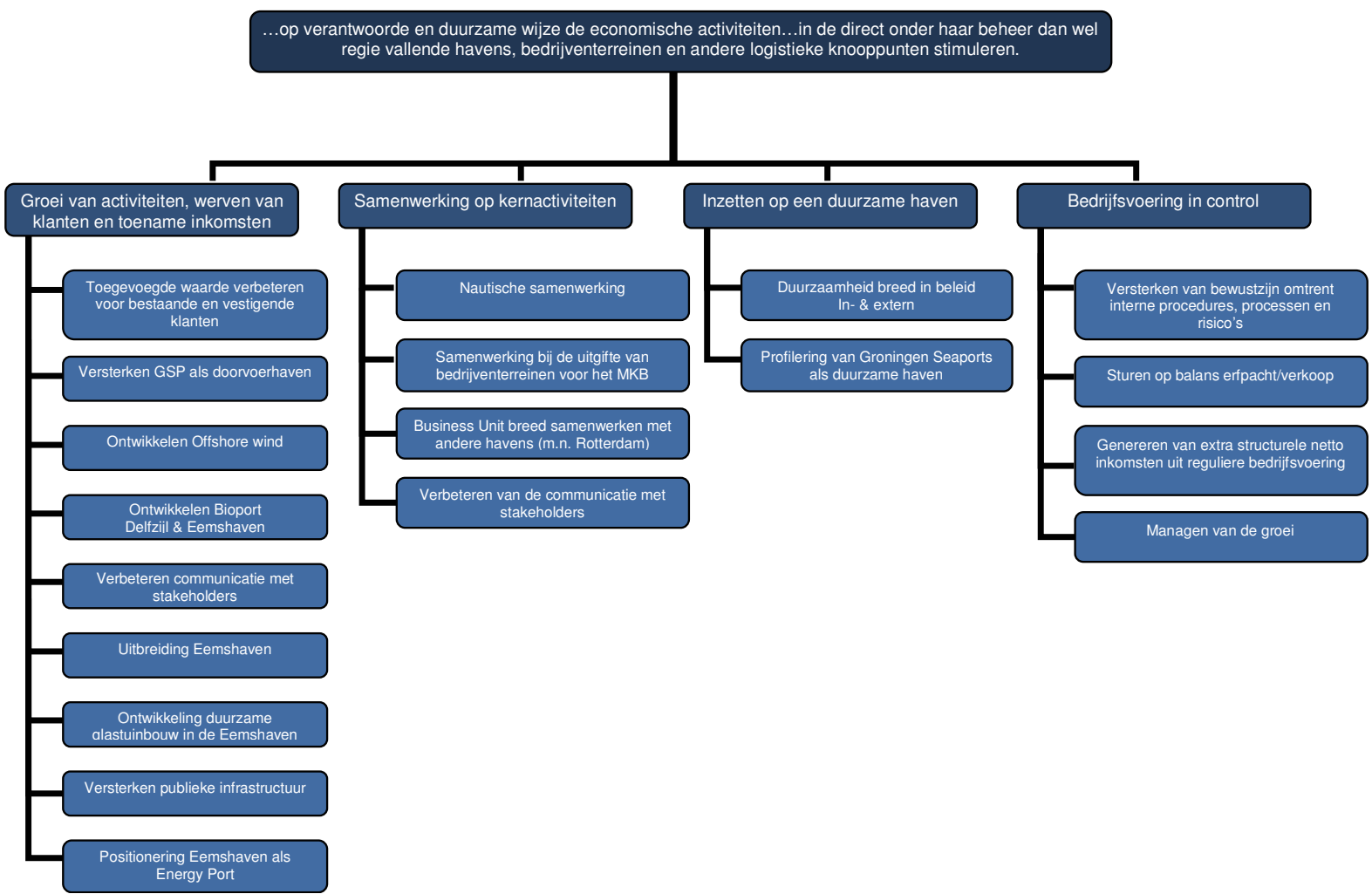
Hoewel ze niet rechtstreeks betrokken zijn bij Groningen Seaports, oefenen deze groepen wel invloed uit op het beleid. Het betreft politieke partijen, actiegroepen, vakbonden, natuurbeschermingsorganisaties, belangenorganisaties, concurrenten, omwonenden en de media.

- Publiek

Een brede groep van mensen en organisaties, die weinig directe invloed hebben op het beleid van Groningen Seaports, maar uit een oogpunt van reputatiebehartiging en draagvlak van belang zijn.

Binnen deze omgevingsvelden kunnen verschuivingen optreden in de mate van afhankelijkheid. Die beïnvloeden de contacten met de betrokken stakeholders naar aard, prioriteit, intensiteit en middelen.

Schematisch ziet de doelenboom er als volgt uit:



Middellange termijndoelen (Objectives)

Per *goal* is een reeks *objectives* geformuleerd. Deze staan hieronder voor iedere goal toegelicht.

GOAL 1

Groei van activiteiten, werven van klanten en toename van inkomsten

Groningen Seaports streeft naar groei langs de volgende *objectives*:

1 Toegevoegde waarde verbeteren voor bestaande en vestigende klanten.

Groningen Seaports wil drie nieuwe aanvullende activiteiten ontwikkelen die aansluiten op de behoefte van klanten. Via een goede dienstverlening genereert de organisatie groei. Te denken valt aan creëren van een regelarme omgeving. Een ander voorbeeld is de industriële aansluiting tussen Eemshaven en Delfzijl. Groningen Seaports participeert in de stichting die dat via realisatie van een buizenzone tussen beide havens wil bewerkstelligen.

2 Versterken van de havens als doorvoerhavens.

Verreweg de meeste overslag in onze havens is direct gerelateerd aan bestaande bedrijfsvestigingen. Daarmee kan Groningen Seaports gezien worden als bestemmingshaven. Wenselijk is echter om ook doorvoerlading aan te trekken.

Door ladingstromen te genereren die per schip worden aangevoerd en vervolgens per weg, spoor of binnenvaartwegen worden doorgevoerd, stijgen inkomsten uit logistiek en bedrijvigheid.

Groningen Seaports wil op doorvoer gerichte ladingstromen stimuleren door de naamsbekendheid van de havens te vergroten, gericht samen te werken met bestaande logistieke partijen en door een betere positionering van de railterminal in Veendam. Groningen Seaports roept hiervoor een projectgroep in het leven. Deelname aan nationale en regionale stimuleringsprojecten kunnen een ondersteunende rol vervullen.

3 Ontwikkelen offshore wind

De offshore windindustrie is een sector die de komende jaren sterk zal groeien. De Eemshaven heeft een bijzonder gunstige ligging ten opzichte van de geplande windmolenparken in de noordelijke zeegebieden.

In de Eemshaven wordt reeds een aantal jaren de opslag en assemblage verzorgd voor de bouw van offshore windparken ten noorden van Borkum op het Duitse continentale plat. Dit jaar heeft de Nederlandse overheid een tweetal concessies uitgegeven boven Schiermonnikoog ter grootte van 600 MW. Dit past in de ambities van Nederland om in 2020 een totaal opgesteld vermogen van 6000 MW windenergie op zee te hebben gerealiseerd. De marktkans voor de Eemshaven ligt voor de toekomst in de ambitie

van de Duitse overheid. Die wil in 2020 circa 20.000 MW aan windmolenparken hebben geïnstalleerd. Een zeer groot deel van de aangewezen gebieden op de Noordzee ligt recht boven de Eemshaven.

Gelet op de dagkosten van de speciale schepen die windturbines op zee plaatsen en de beperkte tijden dat er in verband met wind en golven op zee gebouwd kan worden, zien wij grote kansen voor de bouw, assemblage en onderhoud van deze parken vanuit de Eemshaven. Daarom heeft Groningen Seaports medio 2011 besloten de Beatrixhaven verder uit te breiden met 500 meter om tijdig de benodigde faciliteiten voor opslag en verscheping klaar te hebben.

De rol die Groningen Seaports en haar klanten kunnen vervullen bij assemblage, bouw, bevoorrading en onderhoud van zeewindparken, biedt een toekomstperspectief dat in meer dan één opzicht duurzaam is. Want tegen de tijd dat de laatste zeewindparken zijn opgeleverd, zijn de eerste alweer aan vervanging toe.

De exacte vestigingsbehoeften van bedrijvigheid in de sector wordt in kaart gebracht. Vervolgens worden de marktpartijen in beeld gebracht die voor Groningen Seaports van belang zijn. Deze worden actief benaderd.

Groningen Seaports werkt aan versterking van de randvoorwaarden die van de Eemshaven een aantrekkelijke vestigingsplaats maken voor bedrijven in de offshore-windindustrie. Er wordt gewerkt aan planvorming voor een heliport en faciliteiten voor mkb-bedrijvigheid die zich richt op de grotere offshore-windondernemingen.

4 Ontwikkelen Bioport Delfzijl & Eemshaven

Vergelijkbaar met de plannen rond de offshore-windindustrie werkt Groningen Seaports aan ontwikkeling van beide havens als Bioport, voor bedrijven die gebruik maken van groene grondstoffen.

De vestigingsbehoeften van bedrijven gerelateerd aan de *bio based economy* worden in kaart gebracht. Dan volgt een inventarisatie van marktpartijen die voor Groningen Seaports van belang zijn. Deze worden actief benaderd.

Daarnaast wil Groningen Seaports de bestaande bedrijven in deze sector door goede service en dienstverlening blijvend aan zich binden. Door clustervorming kunnen hier ook schaalvoordelen worden behaald. In 2012 wil Groningen Seaports starten met marktwerking.

De plannen omtrent de bioport-activiteiten worden vastgelegd in de visie Bioport Eemsdelta, tevens wordt een kansenkaart Bioport Eemsdelta opgesteld.

5 Uitbreiding van bedrijventerein Eemshaven.

De belangstelling voor vestiging in de Eemshaven geeft aanleiding tot studie naar uitbreiding van het areaal bedrijventerrein.

6 Ontwikkeling duurzame glastuinbouw ten zuiden van de Eemshaven

Duurzame glastuinbouw heeft in de Eemshaven goede kansen. Door restwarmte en CO₂ van andere bedrijvigheid (energiecentrales) te benutten, kunnen tuinders besparen op energiekosten en milieuwinst behalen. Aanwezigheid van de centrales betekent tevens zekerheid van energieleverantie.

Om gericht bedrijven te werven werken overheden aan een Acquisitieplan Glastuinbouw. Door Groningen Seaports wordt hier in faciliterende zin een bijdrage aan geleverd.

7 Versterken publieke infrastructuur

Groningen Seaports blijft zich onverminderd inzetten voor versterking van publieke infrastructuur. Binnen eigen haven valt daarbij bijvoorbeeld te denken aan projecten als de aarden baan, maar ook in het achterland ijvert Groningen Seaports voor versterking van de infra. Het gaat dan onder andere om personenspoor naar de Eemshaven, een buisleidingenzone tussen de beide zeehavens, verlenging van de zeesluis Delfzijl en aanleg van de spooroostboog bij Veendam.

8 Positionering Eemshaven als Energy Port

De functie van Eemshaven als Energy Port dient breed bekend te zijn. In de eerste plaats onder vestigingskandidaten, maar eveneens bij een breed publiek.

GOAL 2

Samenwerken op kernactiviteiten

Deze *goal* dient de komende jaren via vier *objectives* te worden bereikt:

1 Nautische samenwerking

De samenwerking met nautische partners (Rijkswaterstaat, provincie, Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA)) wordt aangescherpt. De publieke nautische taken die Groningen Seaports uitvoert worden efficiënter verricht. Onderzocht wordt of uit samenvoeging van taken synergievoordeel valt te halen. Groningen Seaports gaat onderzoek doen op nautisch gebied.

2 Samenwerking bij de uitgifte van bedrijventerreinen voor het MKB

Groningen Seaports streeft naar intensieve samenwerking op regionaal niveau, gericht op uitgifte van terrein voor midden- en kleinbedrijf. Het betreft hier niet alleen areaal van Groningen Seaports zelf maar ook bedrijfsgrond van regionale overheden. Door te sturen op een goede evenwichtige regiobrede MKB-portfolio kan de aantrekkelijkheid van het gebied worden versterkt.

3 Regionale, nationale en internationale samenwerking met andere havens

Via (nationale) strategische samenwerking met andere havens worden de mogelijkheden om op Europees niveau te opereren sterk vergroot. Het leidt tot

kostendaling, spreiding van risico's en verbetering van de veiligheid. Samenwerking schept kansen om onderlinge overloop op te vangen.

Groningen Seaports gaat een analyse maken van mogelijke samenwerkingen en wat deze kunnen opleveren. Wanneer ze potentie hebben, dan neemt Groningen Seaports zelf het initiatief voor deze samenwerkingsverbanden.

Tevens werkt Groningen Seaports in de Nationale Havenalliantie samen met de andere drie grote zeehavens (Zeeland, Rotterdam en Amsterdam) en het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie en het ministerie van Infrastructuur en Milieu, teneinde de concurrentiepositie van het gehele Nederlandse zeehavennetwerk te versterken.

4 Verbeteren van de communicatie met stakeholders

Groningen Seaports wil effectiever en efficiënter communiceren met doelgroepen.

Doel is een optimaal rendement van de communicatie. Alle communicatie-uitingen worden tegen het licht gehouden en beoordeeld op hun effect. Dat geldt ook voor bijvoorbeeld de arbeidsmarktcommunicatie. Ook gaat Groningen Seaports de overlegstructuren tussen de organisatie zelf en andere partijen kritisch beoordelen.

GOAL 3

Inzetten op een duurzame haven

Streven naar duurzame havens is de derde *goal* van Groningen Seaports. Centraal hierbij staat het idee dat de organisatie haar missie wil verwezenlijken langs een duurzame strategie. Dat houdt in dat Groningen Seaports niet alleen een beter milieu wil dienen, ook streeft Groningen Seaports naar verbetering van het welzijn van mens en omgeving en van de maatschappij als geheel. Dat alles binnen de randvoorwaarde van een financieel gezonde organisatie.

Duurzaamheid betekent voor Groningen Seaports meer dan de wet verplicht. Enerzijds vanuit maatschappelijke betrokkenheid, maar ook omdat Groningen Seaports rekening houdt met toekomstperspectieven van de regio, met de eigen concurrentiepositie en met het beeld dat de buitenwacht van de organisatie heeft. Een haven die duurzaamheid daadwerkelijk als een belangrijk onderwerp behandelt, zal ook eerder nieuwe klanten trekken.

De *goal* Duurzaamheid wordt bereikt via twee *objectives*:

1 Duurzaamheid in beleid en binnen de eigen organisatie.

Groningen Seaports richt zich op initiatieven die een groot effect hebben op duurzaamheid en waarbij de organisatie ook daadwerkelijk invloed kan uitoefenen. De organisatie doet dat zelfverzekerd en consistent. Duurzaamheidsbeleid is in de eerste plaats gericht op ontwikkeling van de havens en bedrijventerreinen.

Via een onderbouwde duurzaamheidsstrategie, vastgelegd in de in 2012 op te stellen Groen Havenvisie, toont de organisatie dat ze haar maatschappelijke verantwoordelijkheid serieus neemt. Zo'n Groene Havenvisie is eveneens noodzaak om groei van de havens en industrieterreinen zeker te stellen. Groei is immers slechts mogelijk wanneer belanghouders zoals gemeenten, provincie en rijk, milieuorganisaties zich achter de ontwikkelingsgedachte van de havens scharen. Zonder duurzaamheidsidee verslechtert het toekomstperspectief van de havens. Door duurzaamheid als een vast element in beleidsplannen op te nemen, en te laten certificeren met het Ecoports-certificaat, schept Groningen Seaports vertrouwen in de richting van de omgeving. Tevens schept het duidelijkheid voor klanten en het wekt vertrouwen in hun richting. In het Eemsdelta Green project werken we samen met het bedrijfsleven om tot een vergroening van de havens te komen. Duurzaamheid trekt bovendien innovatieve bedrijven aan. Dat is goed voor de regio omdat vooroplopende bedrijven hoger opgeleiden trekken. Dit creëert een vliegwieleffect en daarmee een beter ontwikkelingsperspectief.

2 Profilering van Groningen Seaports als duurzame haven.

Communicatie over de duurzaamheidsinitiatieven, zowel intern als extern, is van belang om te benadrukken dat Groningen Seaports haar maatschappelijke verantwoordelijkheid serieus neemt.

GOAL 4

Bedrijfsvoering in control

De *objectives* die voor deze *goal* zijn opgesteld worden hieronder uitgewerkt.

1 Versterken van bewustzijn onder personeel omtrent interne procedures, processen en risico's.

Medewerkers dienen inzicht te hebben in de gevolgen van de eigen werkzaamheden.

2 Handhaven van een goede balans tussen erfpacht en verkoop. Focus op erfpacht door accountmanagement.

Erfpacht

- Inkomsten uit erfpacht vormen een vaste inkomstenstroom. Uitgangspunt is dat de jaarlijkse inkomsten minimaal gelijk zijn aan de jaarlijkse vaste uitgaven. Daartoe wordt het inzicht verbeterd in de prijsopbouw en de kostenstructuur. Deze gegevens worden verwerkt in het beleid voor gronduitgifte.
- De kosten en opbrengsten van erfpacht worden nauwkeurig in beeld gebracht en er wordt een vergelijking gemaakt met de kosten en opbrengsten verbonden aan verkoop van terreinen.

3 Genereren van extra structurele netto inkomsten uit reguliere bedrijfsvoering.

De mogelijkheden om extra inkomsten te verwerven worden geïnventariseerd. Ook wordt gekeken waar doorberekening van rente- en administratiekosten mogelijk is én naar waar deze kosten vermijdbaar zijn.

Hiertoe worden de kosten die zijn verbonden aan de service door Groningen Seaports beter inzichtelijk gemaakt.

4 Managen van de groei

Om de voortgaande groei van activiteiten op te vangen worden de volgende initiatieven ontplooid:

- De initiatiefase van projectmatig werken wordt geïmplementeerd
- Ondersteunen en faciliteren projectmatig werken via zaakgericht werken
- Strategisch personeelsbeleid.

Slecht weerscenario; gevoeligheidsanalyse

De economie kan vertragen waardoor minder grond wordt verkocht en ladingstromen teruglopen, er kunnen zich onverwachte financiële tegenvallers voordoen, overheidsbeleid kan wijzigen en klanten kunnen afhaken om tal van redenen die buiten de reikwijdte van Groningen Seaports liggen. Het zijn allemaal zaken die afname van inkomsten en tijdelijk grote kostenstijgingen tot gevolg kunnen hebben of plannen kunnen doorkruisen.

Dit Businessplan is ook een instrument waarmee Groningen Seaports zich wapent tegen tegenvallers. Het toekomstig werken met risicodossiers is bedoeld om het risico van onvoorziene uitgaven te beperken en snel in te kunnen grijpen. Ook de focus op kasstromen, waarbij kostenreductie en genereren van extra inkomsten centraal staan, is bedoeld om de organisatie weerbaar te maken, ook in minder goede tijden.

De risico's worden onderverdeeld in:

- *Stagnatie*
 - Exploitatiemodellen komen niet uit door te optimistisch ingeschatte businesscases en/of achterblijven uitgifte terreinen.
- *Tegenvallers*
 - Bestaande bedrijvigheid kan afnemen, stoppen of wegtrekken.
- *Incidenten*
 - Er kan zich een ernstige incident of ramp voordoen in het beheersgebied. Denk aan een bedrijfsongeluk of een scheepsramp.
- *Aanpassingsvermogen*
 - De organisatie is onvoldoende in staat zich strategisch of organisatorisch aan te passen aan de groei en ontwikkeling van taken.

In de onderstaande tabel is de gevoeligheidsanalyse nader uitgewerkt.

Scenario	Gevolg	Maatregel
Stagnatie	- Investeringsprojecten niet haalbaar/rendabel	- Scherpe analyses op voorstellen en voortgang (zowel kwantitatief als kwalitatief) - Evt. snijden in investeringsprojecten - Evt. terug naar beheersorganisatie
Tegenvallers	- Negatieve cashflow a.g.v. scherpe terugval in al geprognosticeerde erfpachtinkomsten of havengelden - Saneringsverplichting (vervuilde kavels) - Imagoschade	- In kaart brengen belangrijkste bedrijvigheid en financiële gevolgen wegvallen hiervan - Ontwikkelingen bedrijven volgen - Evt. terug naar beheersorganisatie
Incident	Afhandelingschade Imagoschade	Rampenplannen

Aanpassings- vermogen	Onvoldoende slagkracht Achterblijven ontwikkeling Imagoschade	Blijven inzetten op strategische/organisatie-ontwikkeling
--------------------------	---	--

Groningen Seaports heeft in 2011 een tweejarige cyclus ingevoerd (was vier jaar) met betrekking tot de bepaling van het weerstandsvermogen. Via een uitgebreide exercitie worden alle mogelijke risico's in kaart gebracht en wordt met een statistische methodiek de kans dat deze risico's zich voordoen gekoppeld aan de mogelijke gevolgschade en uitgewerkt tot een financieel bepaald weerstandsvermogen.

Daarnaast bereidt de organisatie, op basis van bovenstaande gevoeligheidsanalyse, zich voor op maatregelen die getroffen dienen te worden indien de risico's zich ook daadwerkelijk voordoen. Immers, de hoogte van het weerstandsvermogen is gebaseerd op een kans dat scenario's zich voordoen en kan daarmee dus onvoldoende zijn om een daadwerkelijke gebeurtenis ook financieel te dekken. Op zo'n moment gaat het dus om de mitigerende maatregelen die moeten worden ingezet om de gevolgschade te kunnen verwerken. De organisatie is continu voorbereid om op die momenten op bestuurlijk niveau adequate keuzes te kunnen maken.

De positie van Groningen Seaports in perspectief

Positie en trends

Economisch beeld ongewis

Een schulden crisis, met Griekenland in het brandpunt ervan, bepaalt momenteel de financieel-economische agenda in Europa. Aanpak van de schuldenproblematiek komt slechts moeizaam van de grond. De ernst van de economische onrust en de politieke aarzelingen bij de aanpak van de crisis hebben tot gevolg dat deze gedurende de periode van het Businessplan 2012 – 2016 zeker zijn sporen zal trekken. Het betekent eveneens dat het aanvankelijke herstel dat de wereldeconomie eind 2010 liet zien, vertraagt of zelfs teniet wordt gedaan.

Volgens het Centraal Planbureau (Macro Economische Verkenningen 2012, (MEV)) groeit de Nederlandse economie in 2011 en 2012 met respectievelijk 1,5 procent en 1,0 procent. Een groei die grotendeels op het conto geschreven kan worden van de export. De daling van de werkloosheid stopt en de koopkracht daalt gedurende deze twee jaren. Het is een 'relatief somber beeld', concludeert het CPB.

Het is het meest waarschijnlijke scenario en de onrust op de financiële markten is in de cijfers verwerkt, stelt het CPB in juli 2011. Met een heuse financiële crisis heeft het Planbureau echter geen rekening gehouden, terwijl het risico daarop de voorbije maanden wel is toegenomen. Komt het daadwerkelijk tot een crisis waarbij één of meerdere landen en ook banken in dusdanig zwaar weer terecht komen, dat ze hun kredietwaardigheid verliezen en hun schulden niet langer kunnen voldoen, dan zullen de groeiprognoses zeker negatiever zijn.

Afzwakkende wereldhandel

Voor de wereldeconomie staan de signalen op rood. In de hoogontwikkelde economieën is het groeitempo de eerste helft van 2011 sterk afgezwakt. De oorzaak daarvan ligt in de toegenomen onzekerheid op de financiële markten, bezuinigingen door overheden, de hoge olieprijs en de natuurramp in Japan. Het wereldwijde bruto binnenlands product zal in 2011 en 2012 naar verwachting met 3,5 procent groeien. In 2010 was dat nog 4,75 procent. Voor Nederland leidt dit tot een forse afzwakking van de uitvoergroei.

De Nederlandse economie

De voorspelde groei van 1,5 procent (2011) en 1,0 procent (2012) ligt beduidend lager dan het gemiddelde over de voorbije 20 jaar (2,25 procent). De groeivoorspelling is bovendien in het voorbije jaar naar beneden bijgesteld. De voorbije 4 jaar heeft de economie van ons land zelfs pas op de plaats gemaakt, want met de groeiprognoses bereikt de omvang van het bbp pas in de tweede helft van 2012 het niveau van voor de kredietcrisis die in 2008 begon.

Regionaal economen van de Rijksuniversiteit Groningen concluderen in de meest recente Noordelijke Arbeidsmarkt Verkenning (2010) dat een jaar na de recessie van 2009 de toekomst 'fundamenteel onzeker' is. 'De prognoses van gerenommeerde instituten als het CPB, de OECD en het IMF ten aanzien van de mondiale, Europese en nationale economie, worden met meer slagen om de arm gepresenteerd dan voor de crisis het geval was'. Van de drie scenario's die ze voor de komende jaren hebben vastgesteld zijn die van de double dip en die van een aanhoudend laag groeiniveau nog actueel. Beide scenario's voorspellen een daling van de werkgelegenheid en stijging van de werkloosheid tot ver in 2012.

Investerings

Na een sterke daling in 2009 en een verdere afname in 2010 herstellen de bedrijfsinvesteringen zich in 2011 naar verwachting goed, met een groei van 9,25 procent, voorziet het CPB. Hiermee is het verlies van de afgelopen jaren echter nog niet goedge maakt. Als gevolg van het inzakken van de conjunctuur in 2012 wordt voor komend jaar weer een terugval in de groei van de investeringen voorzien tot 3,25 procent.

Regionaal

In 2008 was het gebied waar wij actief zijn de regio met het best presterende bedrijfsleven van Nederland. Die positie dankten wij vooral aan de investeringen in de Eemshaven en Delfzijl. Ook de rest van het Groningse bedrijfsleven deed het in 2008 goed: het eindigde bij de beste vijf van veertig Nederlandse regio's in de jaarlijkse barometer van Rabobank. In 2009 is die positie verloren gegaan, als gevolg van de economische teruggang, die de sectoren industrie en logistiek als eerste en dan ook nog het hardste raakt.

Het ING Economisch Bureau stelt vast dat de mondiale groeivertraging betekent dat de economie van de meeste Nederlandse provincies volgend jaar naar verwachting iets minder snel groeit dan in 2010. Voor vijf provincies verwacht het ING Economisch Bureau nog een groeiversnelling, maar de economische groei van de provincie Groningen kan in 2011 niet tippen aan de hoge groei van 2010 (bijna 5 procent). Toch blijft Groningen het beter doen dan Nederland als geheel en blijft bovengemiddeld groeien. Binnen de provincie zijn de verschillen echter groot.

Overige variabelen

Noord-Nederland aantrekkelijke vestigingsplaats

Als vestigingsplaats heeft Nederland een aantal in het oog springende voordelen. Zoals de beschikbaarheid van terreinen en achterlandverbindingen die nog niet de fileproblemen kennen van de Randstad en Hamburg. De herkenbare clustering van industrie in bijvoorbeeld een Energy Park en een Chemie Park is een andere belangrijke factor die bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van het Noorden als vestigingsplaats. Betaalbare woningen, veel open ruimte en legio mogelijkheden voor buitenactiviteiten bepalen de waardering voor de regio als woongebied. Vergeleken met stedelijke agglomeraties als Groot-Rijnmond en Groot-Amsterdam scoort Noord-Nederland op vrijwel alle fronten beter.

Groeisectoren

Groningen Seaports verwacht de komende jaren belangrijke groei in de sectoren Energie, Chemie, Logistiek, MERA en Agribusiness. In Eemshaven is een Energy Park in ontwikkeling, waar de komende jaren drie energiecentrales in gebruik worden genomen. Samen zijn die goed voor de productie van een kwart tot een derde van de Nederlandse energiebehoefte. De komst van al die industrie brengt belangrijke nieuwe vervoersstromen met zich mee. Alleen al daardoor nemen de logistieke activiteiten de komende jaren aanzienlijk toe. Intussen bieden de groeiende vraag naar groene energie en de vergroening van de chemie volop kansen voor de agribusiness.

Regionaal economisch beleid

Het kabinet Rutte laat het regionaal economisch beleid over aan de provincies. Regionale ontwikkelingsmaatschappijen als de NOM worden betrokken bij de verdere vormgeving van de regionale economieën.

Het kabinet vindt het belangrijk voor de economische ontwikkeling en innovatie dat bedrijven geclusterd opereren, zoals bijvoorbeeld gebeurt onder de paraplu van Energy Valley in Noord-Nederland. "Deze clusters worden maximaal gefaciliteerd. Ook de regionaal geclusterde bedrijven krijgen de ruimte," aldus het regeerakkoord.

Het kabinet wil verder 'meer focus en massa brengen in de subsidies, onder meer voor topgebieden, door herijking, bundeling en vereenvoudiging'. Als economische topgebieden noemt het regeerakkoord onder meer chemie, energie, logistiek en voedsel.

Geografie

Hamburg-le Havre Range

De Hamburg-Le Havre Range (HLH) combineert de twee belangrijkste Europese zeehavenregio's: de Rijn-Schelde Delta en het Helgoland-gebied. De havens in deze range zijn goed voor bijna de helft van alle maritieme overslag in Europa. En de Nederlandse zeehavens nemen daar weer ongeveer de helft van voor hun rekening.

De belangrijkste zeehavens in de HLH-range zijn Hamburg en Bremen in Duitsland, Delfzijl en Eemshaven in Noord-Nederland, Amsterdam en Rotterdam in West-Nederland, Vlissingen en Terneuzen in Zuid-Nederland, Antwerpen, Gent en Zeebrugge in België en Le Havre en Duinkerken in Frankrijk. Delfzijl en Eemshaven zijn binnen deze groep de kleinste van de grote zeehavens. Maar ze nemen wel een bijzondere positie in vanwege hun geografische ligging, dicht bij het Ruhrgebied. Via de Eems en een directe spoorverbinding vanuit de Eemsdelta is dat belangrijkste Duitse industriegebied aanzienlijk dichterbij Delfzijl en de Eemshaven dan bij Rotterdam, Vlissingen en Antwerpen.

Om die geografische ligging optimaal te benutten wordt de waterweg tussen de Eemsdelta en het Ruhrgebied aangepast aan de moderne binnenvaart. Om volop te profiteren van de snelle spoorverbinding met het Ruhrgebied is bij Veendam een directe aansluiting van het Noord-Nederlandse spoornet op het Duitse nodig. Het nieuwe regeringsbeleid heeft daar

ruimte voor. Het wil de grensregio's beter bereikbaar maken voor treinverkeer en het belooft 'een grensoverschrijdende ontwikkeling van het treinverkeer in de grensregio's'.

Krimpregio

De grensregio in het Noorden, waar Delfzijl en Eemshaven, maar ook Groningen Railport gevestigd zijn, is een krimpregio waar de bevolkingsaantallen de komende decennia sterk zullen afnemen.

Dat lijkt een ernstige bedreiging, maar is het niet omdat logistiek-industriële complexen in de toekomst steeds minder afhankelijk worden van lokale bevolkingsconcentraties. Wel van de beschikbaarheid van ruimte. Bovendien wordt de Groningse grensstreek de komende decennia steeds meer onderdeel van de stadsagglomeratie Groningen.

Mainport-, zeehaven- en binnenvaartbeleid

Mainportbeleid

Sinds midden jaren 80 voert Nederland een Mainportbeleid, waarin de mainports Rotterdam en Schiphol belangrijke pijlers zijn van de economie. Het kabinet Rutte zet dat beleid voort, zodat Schiphol en Rotterdam maximaal worden gefaciliteerd. Het kabinet ondersteunt dan ook met kracht de verdere ontwikkeling van het Rotterdamse haven- en industriegebied om zijn internationaal concurrerende positie te behouden en verder uit te breiden.

Daarvoor is het van belang dat de Nederlandse zeehavens beter samenwerken. Het vorige kabinet heeft daarop een visie ontwikkeld, die past bij de ambitie van het huidige kabinet Rutte en erop neerkomt dat alle zeehavens, rail- en binnenvaartterminals en andere logistieke knooppunten één efficiënt netwerk gaan vormen, die met succes kan concurreren met andere logistieke ketens in Noordwest-Europa. Daarbij wil het kabinet ook de havengerelateerde industrie versterken, met name in de sectoren energie en chemie.

Groningen Seaports is voorstander van dit beleid omdat het de positie van Delfzijl en Eemshaven versterkt. Onder meer doordat zij een intercontinentale dimensie geeft aan de euregionale functie van de Eemsmondregio.

Tijdens het Havendiner dat Groningen Seaports eind 2011 organiseerde, benadrukte staatssecretaris Schultz van Haegen nog eens het belang van de samenwerking tussen havens. "Grote en kleine havens samen maken een nog grotere haven. In Brazilië of China selecteren ze op logistieke kwaliteit en kosten. En daarin zijn de Nederlandse havens samen sterk."

Zeehavenbeleid

Het Zeehavenbeleid is erop gericht de rol van de zeehavens in de nationale economie te versterken. De zeehavens dienen daarvoor internationale knooppunten te zijn in transportketens met door de klanten gewenste serviceniveaus. Marktgedreven dus. Daardoor zijn ze ook een aantrekkelijke vestigingsplaats voor clusters van industrie, handel, transport en logistieke dienstverlening.

Om die taak te kunnen volbrengen verlangen de Nederlandse zeehavens een 'level playing field' voor alle Europese havens. Dat is er nu onvoldoende. De Europese Commissie laat in veel gevallen de staatssteun die sommige landen aan hun havens geven ongemoeid. Dat is een ongewenste situatie.

Met het Zeehavenbeleid levert het Rijk bestuur op maat en stelt het marktwerking voorop. Daarbij maakt Den Haag onderscheid tussen havens met een (inter-)nationaal en met een regionaal verzorgingsgebied. Vanwege de beperkte financiële middelen van het rijk genieten plannen met een aantoonbaar nationaal belang de voorkeur boven projecten met een meer regionale uitstraling.

Binnenvaartbeleid

Om wegen en milieu te ontlasten investeert het kabinet Rutte in de binnenvaart. Daarmee sluit het kabinet aan bij het bestaande beleid, dat zich richt op optimalisering van de natte infrastructuur. Achterstallig onderhoud aan de waterwegen, sluizen, kades en dergelijke moet uiterlijk in 2016 zijn weggewerkt. In dit kader blijft Groningen Seaports bij de overheden pleiten voor verlenging van de zeesluis Delfzijl.

Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT)

Het kabinet gaat de besluitvorming van de overheid over de aanleg van nieuwe infrastructuur versnellen en vereenvoudigen. Om te beginnen wordt het MIRT verlengd van 2020 tot 2028. Brainports, mainports en greenports krijgen voorrang bij de uitvoering van projecten. Provincies en regio's kunnen MIRT-investeringen voorfinancieren en krijgen vaker het voortouw en de eindverantwoordelijkheid. Grote gemeenten en provincies gaan meebetalen aan de infrastructuur, in elk geval voor zogenoemde 'bovenwettelijke inpassingen'. Dat zijn zaken die strikt genomen volgens de wet niet hoeven, maar om een andere reden wel gewenst zijn. Zoals bijvoorbeeld extra milieuvorzieningen bij de aanleg van een snelweg of industrieterrein. Bovendien voert het kabinet alle aanbevelingen van de commissie-Elverding uit om de besluitvorming over infrastructurele projecten te versnellen, inclusief de vereenvoudiging van wet- en regelgeving die daarvoor gewenst is.

Europees beleid

Europees maritiem beleid

Het geïntegreerde maritieme beleid van de EU moet de beste voorwaarden scheppen voor het duurzame gebruik van de Europese zeeën en oceanen om zo de groei van de maritieme sector en de kustregio's duurzaam mogelijk te maken. Om het concurrentievermogen en de veiligheid te waarborgen komt de Europese Unie met tal van maatregelen, richtlijnen en richtsnoeren. Een daarvan is de instelling van een Europese maritieme ruimte zonder administratieve en douanebarrières. Een ander een zeevervoerstrategie om de efficiency en het concurrentievermogen van de zeevaart te verbeteren.

Maar ook maatregelen tegen de impact van klimaatverandering, beroepskwalificaties voor de zeevaart, verbetering van de opleidingen, terugdringing van CO₂-uitstoot door schepen,

zeehavenbeleid, technologische innovatie, kusttoerisme, wetenschappelijk onderzoek, rampenpreventie, winning van delfstoffen enzovoorts behoren tot de werkingssfeer van het maritieme beleid.

Die integrale aanpak raakt alle beleidsterreinen van de Europese Unie én van de individuele lidstaten, provincies en kustgemeenten. Zeehavens worden daarbij niet meer alleen gezien als schakels in een logistieke keten, maar ook - met alle impact die dat heeft op hun omgeving en functioneren - als woon- en leefgebied en als toeristische bestemming.

Europees Zeehavenbeleid

Het Europese Zeehavenbeleid is aan het geïntegreerde maritieme beleid ontsproten. Kern ervan is dat havens eerst een efficiëncyslag moeten maken voordat ze zich op uitbreiding mogen richten. Daarin past samenwerking zoals voorzien in het Nederlandse mainportbeleid en op nautisch gebied met de Niedersachsische zeehavens in de Eemsdelta.

In het Zeehavenbeleid geeft de Commissie ook een visie op de rol van de overheid bij de aansturing en financiering van de havens. Zij ziet geen reden voor harmonisering. Besluiten daarover kunnen het beste op lokaal/regionaal niveau worden genomen. Wel vindt de Europese Commissie dat havenautoriteiten hun taken beter kunnen vervullen als zij voldoende autonoom zijn. In dat verband herinnert de Commissie eraan dat financiële onafhankelijkheid een vereiste is om investeringen efficiënt te gebruiken en de havens in staat te stellen zich verder te ontwikkelen.

Om dat te bevorderen en om gelijke concurrentieverhoudingen te scheppen en te waarborgen is in Brussel duidelijke regelgeving voor overheidssteun aan havens in voorbereiding. De sector wacht daar al vele jaren op. Groningen Seaports blijft, samen met de andere Nederlandse zeehavens, druk uitoefenen op Brussel om zo sneller tot het gewenste Europese *level playing field* te komen.

Noordzeestrategie

Eveneens afgeleid van het maritieme beleid is een Noordzeestrategie in de maak. Soortgelijke strategieën zijn er al voor de Oostzee en de Donau. Doel is problemen op te lossen waaraan de betrokken lidstaten alleen niet het hoofd kunnen bieden, maar die te specifiek zijn om er algemene EU-regels voor uit te vaardigen.

Europees douanebeleid

Vanaf 2013 gaan alle douanediensden in de Europese Unie werken als één Europees douane-apparaat. Dat vergt een omvangrijke reorganisatie, die ook bij de Nederlandse douane in volle gang is. Als gevolg daarvan is de douanepost op Groningen Railport in Veendam opgeheven. In Eemshaven blijft een uitgebreide douanevestiging in stand. De al

ingevoerde elektronische verwerking van ladinggegevens heeft inmiddels tot een aanzienlijk efficiëntere afhandeling geleid.

Na 2016, een vooruitblik

Veel aandacht gaat momenteel uit naar de financiële crisis waarmee Europa kampt. De bestrijding ervan en de gevolgen zullen het tijdsbestek van het Businessplan 2012 – 2016 zeker deels bestrijken. De focus van Groningen Seaports ligt echter nadrukkelijk op de lange termijn. Zo wordt de komende jaren een doorzettende groei van de zeevaart voorzien. Dit wordt door de rijksoverheid gestimuleerd door het subsidieprogramma Motorways of the Seas, waarin ook Groningen Seaports probeert deel te nemen. Dit rijksprogramma richt zich op het verleggen van goederenstromen van weg naar water. Naar verwachting verdubbelt de komende vijftien jaar de overslag in de Groninger zeehavens, deels door economische groei over een langere periode gemeten en deels door de extra overslag van biomassa, kolen en andere brandstoffen voor de energiecentrales. De voltooiing van de Noord-Europese Gasleiding (NEGP) vanuit Rusland, via de Baltische zee naar Duitsland en Nederland heeft op langere termijn waarschijnlijk ook een gunstig effect op de op- en overslagcijfers van Groningen Seaports. De afhankelijkheid van Russisch gas waartoe de pijpleiding leidt, heeft de Nederlandse regering doen besluiten meer op gebruik van kolen in te zetten. Aanvoer daarvan zal dan deels via de Groningse zeehavens kunnen.

Initiatieven zoals de geplande uitdieping van de vaargeul, de aanleg van een buisleidingenstraat tussen de Eemshaven en Delfzijl, ontwikkeling van nieuwe industriegrond, bouw van kades en andere toekomstgerichte investeringen versterken het fundament van het haven en industriecomplex dat Groningen Seaports beheert. Het zal de omvang van activiteiten verder doen toenemen.

Dankzij de groei van de bedrijvigheid op de terreinen van Groningen Seaports zal in de jaren na de periode van het huidige Businessplan het karakter van de organisatie veranderen. Ligt nu meer de nadruk op ontwikkelen, acquireren en faciliteren, in de toekomst zullen de activiteiten meer beheersmatig worden. Dat vergt opnieuw aanpassingen in de organisatie. Groningen Seaports houdt rekening met deze toekomstige verandering.

De groei heeft tot gevolg dat Groningen Seaports te maken krijgt met capaciteitskwesties. Die kunnen zich voor gaan doen op de volgende gebieden:

- Fysieke ruimte
- Milieuruimte
- Arbeidsmarkt
- Tenslotte zijn weg-, spoor-, en binnenwaterverbindingen van het achterland niet berekend op de groei van de activiteiten in de Eemsmondhavens.

Tijdig signaleren en inspelen op deze zaken moet voorkomen dat ze de vitaliteit van de havens beperken.

A. LOKALE HEFFINGEN

Een van de taken van Groningen Seaports is gericht op vlot, veilig en efficiënt afhandelen van het scheepvaartverkeer en daardoor het waarborgen van de veiligheid in onze havens. Het Nautisch Service Centrum fungeert hiertoe zowel intern als extern als opdrachtnemer. Het NSC, in casu de Havenmeester, beschikt over een zelfstandige bevoegdheid om, indien de omstandigheden dat in termen van veiligheid vereisen, op korte termijn naar eigen inzicht en volgens zelf gestelde prioriteiten te handelen.

In de havengeldverordening 2012 en de daarbij behorende tarieven wordt nader toegelicht welke heffingen Groningen Seaports heft. De baten zijn in de programmaverantwoording zichtbaar gemaakt onder 'scheepvaartbewegingen' en 'scheepvaartgerelateerde opbrengsten' (zie de toelichting op de winst- en verliesrekening opbrengsten).

B. WEERSTANDSVERMOGEN EN RISICOMANAGEMENT

Het weerstandsvermogen geeft aan de mate waarin Groningen Seaports in staat is middelen vrij te maken om substantiële tegenvallers op te vangen, zonder dat dit betekent dat het beleid veranderd moet worden. De beschikbare weerstandscapaciteit bestaat uit die middelen en mogelijkheden waarover Groningen Seaports beschikt om niet begrote kosten, die onverwacht en substantieel zijn, te dekken. Voor de beoordeling van de vraag of Groningen Seaports beschikt over een adequaat weerstandsvermogen moet een relatie gelegd worden tussen de beschikbare weerstandscapaciteit en de daarmee af te dekken risico's. Het gaat dan met name om de grotere risico's waarvoor niet op een andere wijze al een voorziening getroffen is.

Actualisatie weerstandscapaciteit

De eerstvolgende reguliere actualisatie van de benodigde weerstandscapaciteit zou in 2012 plaatsvinden. Echter, op verzoek van het Dagelijks Bestuur wordt door AON Risk Consultants reeds in 2011 een actualisatie uitgevoerd.

Dit traject loopt nog, waardoor de uitkomsten nog niet bekend zijn. Zodra de uitkomsten bekend zijn, wordt dit in deze paragraaf verwerkt. Indien mogelijk wordt een geactualiseerde versie van deze paragraaf nagezonden.

Beleid inzake het weerstandsvermogen en risicomanagement

Risicomanagement bestaat uit een aantal bouwstenen, waaronder risicobewustzijn, risico-inventarisatie, risicobeheersing en –financiering en risicomonitoring. Deze bouwstenen en de rapportage daarover is opgenomen in de planning & control cyclus.

Het beleid inzake weerstandsvermogen en risicomanagement is opgenomen in de Nota weerstandsvermogen en risicomanagement, vastgesteld in het Algemeen Bestuur van december 2009.

Het belangrijkste doel dat we als Groningen Seaports willen bereiken is:

Continue actueel inzicht verkrijgen in de risico's die we lopen bij het behalen van onze ambitieuze doelstellingen en het uitvoeren van onze processen en met dit inzicht de risico's zodanig beheersen en beheren dat uitvoering van onze processen en de realisatie van onze doelen niet in gevaar komt.

Het weerstandsvermogen is onderdeel van het bredere risicomanagement. Het vormt als beheersmaatregel het sluitstuk van risicomanagement: een laatste vangnet om de risicokosten op te vangen. Het verschil tussen de benodigde weerstandscapaciteit en de beschikbare weerstandscapaciteit geeft inzicht in het weerstandsvermogen van Groningen Seaports.

De benodigde weerstandscapaciteit die uit de risicosimulatie voortvloeit, is afgezet tegen de beschikbare weerstandscapaciteit. De uitkomst van die berekening vormt het weerstandsvermogen.

$$\text{Ratio weerstandsvermogen} = \frac{\text{Beschikbare weerstandscapaciteit}}{\text{Benodigde weerstandscapaciteit}}$$

Om het weerstandsvermogen te kunnen beoordelen, is vastgesteld welk ratio Groningen Seaports nastreeft. Hiertoe maken we gebruik van onderstaand waarderingstabel.

Waarderingscijfer	Ratio weerstandsvermogen	Betekenis
A	$> 2,0$	Uitstekend
B	$1,4 < x < 2,0$	Ruim voldoende
C	$1,0 < x < 1,4$	Voldoende
D	$0,8 < x < 1,0$	Matig
E	$0,6 < x < 0,8$	Onvoldoende
F	$< 0,6$	Ruim onvoldoende

Als Groningen Seaports streven we na om de impact van de risico's te minimaliseren. Dit betekent dat we een weerstandsvermogen beogen dat tenminste voldoende is. Dat komt neer op een ratio weerstandsvermogen tussen de 1,0 en 1,4 met als waarderingscijfer C.

C. ONDERHOUD KAPITAALGOEDEREN

De unit Dredging & Maintenance heeft in 2011 de keuze gemaakt voor een onderhoudbeheersysteem. Dit systeem heeft onder meer de volgende functionaliteiten:

- plannen en bewaken van onderhoudsactiviteiten
- meerjaren planningen maken
- vastleggen en bijhouden van de conditie van assets
- geautomatiseerd werkorder systeem
- objectenbeheer
- preventief, correctief, status en toestandsafhankelijk onderhoud
- onderhoudsschema's

Voor onder andere wegen, natte en droge haveninfrastructuur, groen zal na implementatie van het systeem het volgende kunnen worden uitgewerkt:

- het beleidskader;
- de uit dit beleidskader voortvloeiende consequenties;
- de vertaling van de financiële consequenties in de jaarrekening.

D. FINANCIERING

Algemeen

In het functioneren van Groningen Seaports speelt de financiële sturing een hele belangrijke rol. Door de in aard en omvang toegenomen activiteiten van Groningen Seaports, ontwikkelingen op de geld- en kapitaalmarkt en de wet- en regelgeving is Groningen Seaports gericht op een actief financierings- en treasurybeleid.

De treasuryfunctie bij Groningen Seaports richt zich op:

- de beheersing van de in- en uitgaande geldstromen;
- beschermen van vermogen en resultaten tegen financiële risico's;
- verkrijgen en behouden van vermogensverschaffers, evenals de toegang tot de vermogensmarkt;
- het rendabel maken van liquiditeitsoverschotten.

Renterisico positie per ultimo 2011

Groningen Seaports heeft ten behoeve van de investeringsplanning een vijftal rentecontracten afgesloten. Hieronder wordt weergegeven welke rente-instrumenten per ultimo 2011 in portefeuille zijn.

CODE	TYPE	START	EIND	ACT. HOOFDSOM	COUPON
SG - 1	IRS	1-MEI-07	1-JAN-12	€ 12.500.000	4,4300%
SG - 2	IRS	1-JAN-09	1-JAN-13	€ 70.000.000	3,9000%
SG - 3	IRS	30-DEC-08	1-JAN-14	€ 105.000.000	3,7155%
SG - 4	IRS	2-JAN-14	1-JAN-42	€ 0	3,4900%
DB - 1	IRS	1-APR-11	1-APR-14	€ 23.000.000	3,8050%
TOTAAL				€ 210.500.000	

De genoemde bedragen in de kolom Actuele hoofdsom betreft de maximale renterisico afdekking per ultimo 2011. Met andere woorden, het renterisico is afgedekt (i.e. verzekerd) tot een bedrag van € 210,5 mln. De hoogte van de hoofdsom (de hoogte van het verzekerd bedrag) varieert op basis van de ingeschatte vreemd vermogenbehoefte op het moment van het aangaan van het rentecontract. Let wel, het gaat om een verzekering tegen het risico van rentestijging, niet om het daadwerkelijk aantrekken van vreemd vermogen.

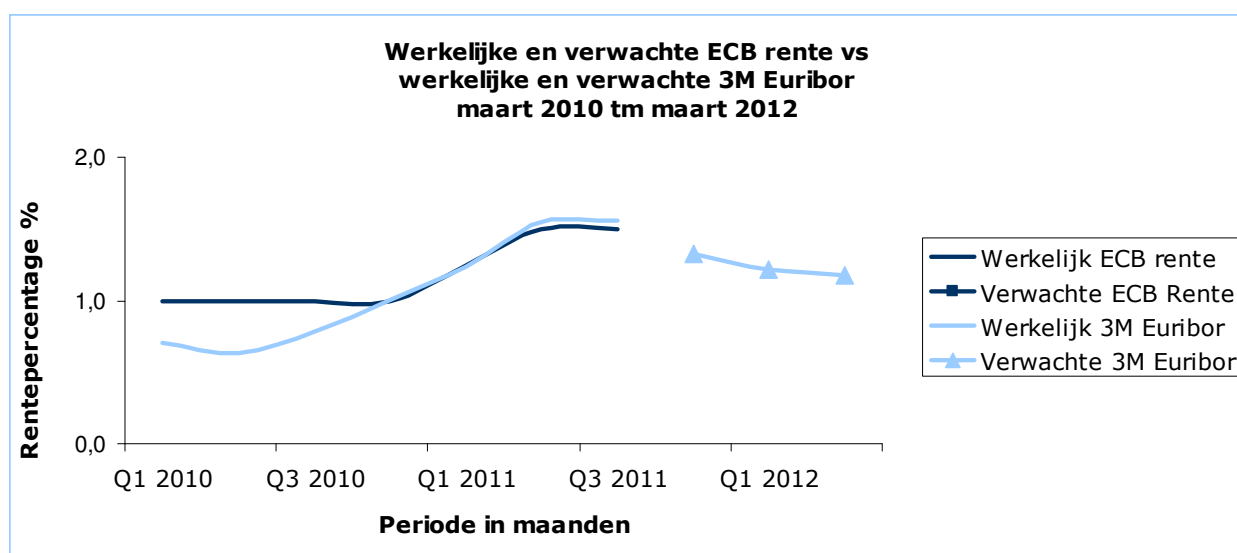
Het afdekken van het renterisico betreft alleen de basisrente. Bij het daadwerkelijk aantrekken van vreemd vermogen moeten we rekening houden met liquiditeitsopslagen bovenop de basisrente.

Ontwikkeling rentetarieven

In juli 2011 heeft de ECB haar beleidsrente verhoogd van 1,25% naar 1,50%. Dit is na de rente wijziging in mei 2011 de tweede renteverhoging sinds mei 2009.

De analisten hadden verwacht dat de beleidsrente in september of oktober zou worden verhoogd. De ECB heeft begin oktober echter besloten om de beleidsrente niet te verhogen.

De analisten verwachten dat de 3M Euribor gaat dalen. De werkelijke 3M Euribor is ultimo van het derde kwartaal 2011 1,55%. De eindejaarsverwachting 2011 is 1,33% en de verwachting is dat de rente in 2012 verder gaat dalen naar 1,18% ultimo van het tweede kwartaal 2011.



Bron: Bloomberg 10 oktober 2011

Toetsing Wet FIDO – Opbouw en verloop korte schuld

Het risico van kortlopende financiering wordt beperkt door middel van een kasgeldlimiet. Het geeft aan tot welk bedrag activiteiten met korte middelen mogen worden gefinancierd. De omvang van de vlottende schuld is aan een maximum verbonden. De limiet is bepaald op 8,2% van het begrotingstotaal.

Toetsing Wet FIDO – Opbouw en verloop lange schuld

Het renterisico heeft betrekking op de vaste schuld en op het bedrag waarover renterisico wordt gelopen. Naast de renteherzieningen zijn hiervoor ook de aflossingen van belang, want het renterisico wordt verkleind door aflossingen in de tijd te spreiden. Het renterisico wordt getoetst aan het bedrag van de renterisiconorm. De renterisiconorm heeft betrekking op het totaal van de begroting van het komende jaar.

Groningen Seaports heeft tot op heden geen vaste schuld en loopt dus geen risico. De renterisiconorm is derhalve niet van toepassing.

Financieringsbeleid Groningen Seaports

Het geactualiseerde treasurystatuut van Groningen Seaports is op 18 december 2009 vastgesteld door het Algemeen Bestuur. In het treasurystatuut zijn de uitgangspunten, doelstellingen en kaders voor de uitvoering van het treasurybeleid vastgelegd. Het treasurystatuut is gebaseerd op de vigerende wetgeving Fido en Ruddo.

Voor het bepalen van de kasstromen van Groningen Seaports wordt een meerjarenprognose opgesteld, die gebaseerd is op de programmabegroting inclusief het financieel- en investeringsmeerjarenplan. Verder wordt er een voortschrijdende 12-maandsprognose uit de meerjarenraming gehaald. Deze prognose wordt maandelijks geactualiseerd. De voortschrijdende prognose inclusief periodieke updates van de investeringsplanning vormen de basis voor het aantrekken van rentederivaten om de renterisico's af te dekken danwel het daadwerkelijk aantrekken van vreemd vermogen.

E. BEDRIJFSVOERING

Inzake de beleidsvoornemens ten aanzien van de bedrijfsvoering wordt verwezen naar het business plan 2012 - 2016.

F. VERBONDEN PARTIJEN

Verbonden partijen zijn rechtspersonen waarin Groningen Seaports zowel een bestuurlijke als financieel belang heeft. Onder bestuurlijk belang wordt verstaan: een zetel in het bestuur of het hebben van stemrecht. Met een financieel belang wordt bedoeld dat middelen ter beschikking zijn gesteld, die verloren gaan in geval van faillissement van de verbonden partij en/of als financiële problemen bij de verbonden partij verhaald kunnen worden op Groningen Seaports.

Participaties behoren niet tot de kernactiviteit van Groningen Seaports. Wel worden deelnemingen gezien als een instrument om de bedrijfsdoelstellingen te helpen realiseren. Daarop worden ze dan ook beoordeeld.

Bij beslissingen over het aangaan van een participatieovereenkomst legt Groningen Seaports zich een aantal beperkingen op. Om te beginnen moet de deelneming tijdelijk (circa 5 jaar) zijn, tenzij die van essentieel en strategisch belang is voor de commerciële ontwikkeling van Groningen Seaports. Echter, normaal gesproken doen we alleen tijdelijk mee om een nieuwe economische activiteit van de grond te krijgen en dan nog alleen in iets geheel nieuws (om concurrentievervalsing met het zittende bedrijfsleven uit te sluiten) en als financiering via de bank niet tot de mogelijkheden behoort. Zodra de nieuwe activiteit voldoende levensvatbaar is en de toegevoegde waarde van Groningen Seaports begint af te nemen, bouwen we het belang af. Elk jaar – bij de bespreking van de programmaverantwoording – bepalen we welke deelnemingen moeten worden aangehouden en op welk niveau.

Groningen Seaports heeft deelnemingen in:

NV Ontwikkelingsmaatschappij RSCG (Groningen Railport)

Doel: Groningen Railport is een van de grootste Nederlandse rail terminals. Groningen Railport is een belangrijk logistiek knooppunt tussen de mainports in het westen (Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen) en in het noorden (Bremen en Hamburg). De functie van logistiek knooppunt wordt verder verstevigd en uitgebreid.

Betrokkenen: Groningen Seaports en gemeente Veendam

Aandeel Groningen Seaports: 65,92%

Fivelpoort Beheer BV

Doel: Het voeren van het beheer over Fivelpoort CV.

Betrokkenen: Groningen Seaports

Aandeel Groningen Seaports: 100%

Fivelpoort CV

Doel: Bedrijvenpark Fivelpoort is een duurzaam en hoogwaardig MKB-terrein voor bedrijven in de dienstverlenende sector en de kleinschalige industrie. Fivelpoort levert een krachtige bijdrage aan een gezonde regio, zowel economisch als maatschappelijk.

Betrokkenen: Groningen Seaports, gemeente Appingedam en gemeente Delfzijl

Aandeel Groningen Seaports: 33,33%

Naast bovenvermelde deelnemingen, heeft Groningen Seaports ook bestuursfuncties in de volgende stichtingen:

- Stichting UFO-BED
- Stichting Delfsail 2016
- Stichting Groninger Bedrijven Locaties
- Stichting CCS Noord Nederland (Borg)
- Stichting Natuurcompensatie
- Stichting Energy Valley
- Stichting Energy Vally Topclub
- Coöperatie Bedrijvenpark Fivelpoort

Verder maakt Groningen Seaports onderdeel uit van het samenwerkingsverband in het Seaports Xperience Centre (SXC).

Aansturing

Bij de NV Groningen Railport levert Groningen Seaports een commissaris (die van buiten de organisatie is gehaald om een goede functiescheiding te garanderen). In Fivelpoort Beheer BV en Groningen Railport voeren we ook de directie. Bij Fivelpoort CV zijn we stille vennoot.

In alle gevallen stuurt Groningen Seaports op het rendement van de onderneming. Via de Algemene Vergadering van Aandeelhouders oefenen we invloed uit, zonder dat we de operationele rol in de onderneming hebben. Waar Groningen Seaports een commissariaat vervult, houden we rechtstreeks toezicht op de directie in het belang van de onderneming.

G. GRONDBELEID

Upfront investeren is één van de peilers van Groningen Seaports. Om de doelstellingen te realiseren bevordert Groningen Seaports een actief grondbeleid. Bij de verdere ontwikkeling van een actief grondbeleid zijn de samenwerking met bestuurlijke partners, de private sector en uitvoerende diensten zoals Domeinen een essentiële voorwaarde.

Andere belangrijke speerpunten in ons grondbeleid zijn:

- Een optimale verdeling van erfpacht en koop om te kunnen sturen op toekomstige kasstromen teneinde het toekomstig onderhoud van onze infrastructuur en terreinen te kunnen financieren;
- Wij `breiden in' waar mogelijk;
- Wij dragen zorg voor een duurzaam beheer van de openbare ruimte.

SUPPLETOIRE BEGROTING 2012

Algemeen

Ter voldoening van de voorschriften neergelegd in artikel 35 van de "Gemeenschappelijke Regeling Havenschap Delfzijl/Eemshaven" aangegaan door Provinciale Staten van Groningen bij besluiten van 29 juni 1988 en 1 februari 1989, de raad van de Gemeente Delfzijl bij besluit van 30 juni 1988 en de raad van de Gemeente Eemsmond (voormalig Gemeente Hefshuizen) bij besluit van 26 januari 1989, dient de suppletoire begroting 2012 te worden vastgesteld.

Na verwerking van de opbrengsten en kosten, resteert een geprognosticeerd resultaat van € 267.000. In het Algemeen Bestuur van 8 juli 2011 is de Raambegroting 2012 besproken en vastgesteld. Deze suppletoire begroting is een actualisatie van de raambegroting 2012. In de suppletoire begroting 2012 zijn de consequenties van het meerjaren investeringsplan 2012 – 2016 geactualiseerd en heeft het geactualiseerde investeringsplan effect op de afschrijvingen en de financiële lasten. Op de hierna volgende pagina's wordt de aansluiting tussen de raambegroting 2012 en de suppletoire begroting 2012 zichtbaar gemaakt.

In de suppletoire begroting over het boekjaar 2012 met bijbehorende toelichtingen wordt uitvoering ingegaan op de financiële ontwikkelingen en is in overeenstemming met het business plan en financieel meerjarenplan 2012 – 2016. De suppletoire begroting over het boekjaar 2012 is het basisjaar van het onderliggende financieel meerjarenplan 2012 – 2016.

Tijdens de Algemeen Bestuursvergadering van 16 december 2011 zullen wij deze programmabegroting toelichten en u uiteraard in de gelegenheid stellen opmerkingen te maken en vragen te stellen.

SUPPLETOIRE BEGROTING – winst en verliesrekening 2012

BATEN

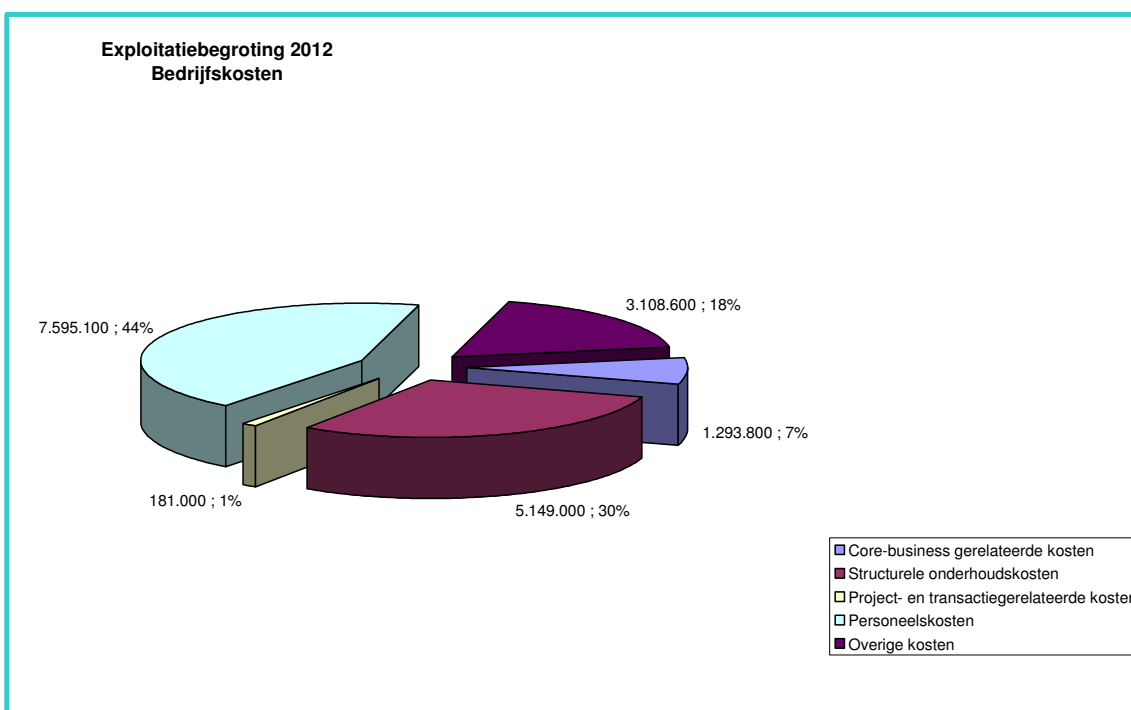
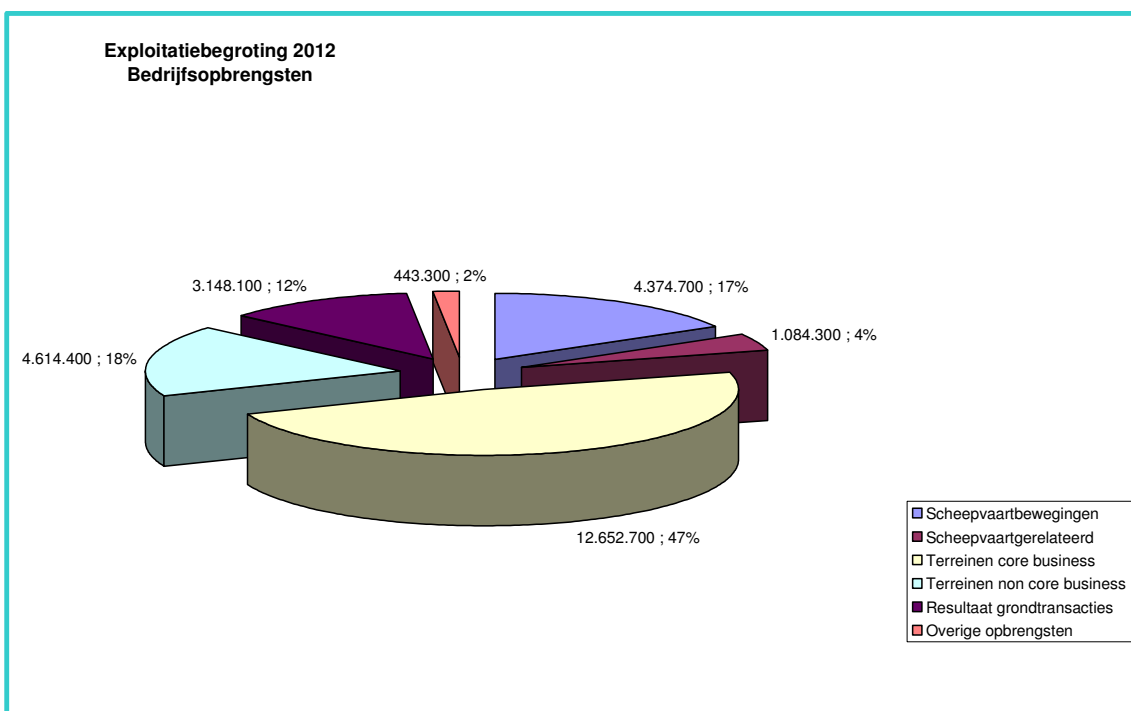
	Suppletoire Begroting 2011	Raambegroting 2012	Actualisering op basis van Unitplannen / wensen	Suppletoire Begroting 2012
€	€	€	€	
SCHEEPVAARTBEWEGINGEN				
Havengeld zeeschepen	2.616.000	2.655.400	789.400	3.444.800
Havengeld binnenschepen	553.000	561.300	87.600	648.900
Ligplaatsgelden	268.000	273.400	7.600	281.000
TOTAAL SCHEEPVAARTBEWEGINGEN	3.437.000	3.490.100	884.600	4.374.700
SCHEEPVAART GERELATEERD				
Kadegelden	647.700	654.200	171.700	825.900
Steigers / Ligplaatsen	95.600	96.600	27.600	124.200
Retributie wateroppervlak	87.200	88.100	900-	87.200
Opbrengst water en stroom scheepvaart	69.200	69.900	22.900-	47.000
TOTAAL SCHEEPVAART GERELATEERD	899.700	908.800	175.500	1.084.300
TERREINEN CORE BUSINESS				
Erfpachtopbrengsten	8.703.700	8.837.500	1.947.200	10.784.700
Tijdelijke verhuur	1.385.300	1.402.600	69.700-	1.332.900
Optievergoedingen	412.400	412.400	102.900	515.300
Vergoeding overslag faciliteiten	17.700	18.000	1.800	19.800
TOTAAL TERREINEN CORE BUSINESS	10.519.100	10.670.500	1.982.200	12.652.700
TERREINEN NON CORE BUSINESS				
Huur landerijen en opstallen	89.000	90.100	35.500	125.600
Vent- en jachtvergunningen	4.900	5.000	300-	4.700
Recognities (vergunningen)	24.200	24.500	8.700-	15.800
Vergoeding (nuts)infrastructuur	4.474.700	4.530.600	62.300-	4.468.300
TOTAAL TERREINEN NON CORE BUSINESS	4.592.800	4.650.200	35.800-	4.614.400
TRANSACTIERESULTAAT GRONDEN	3.932.500	1.131.400	2.016.700	3.148.100
OVERIGE EN INCIDENTELE OPBRENGSTEN				
Werkzaamheden / dienstverlening derden	311.900			254.800
Vaste aansluitingen water / stroom	10.400			10.400
Overige opbrengsten	94.400			178.100
TOTAAL OVERIGE EN INCIDENTELE OPBRENGSTEN	416.700	421.900	21.400	443.300
ADDITIONELE OPBRENGSTEN PROJECTEN (Zie toelichting baten)		10.061.600	-10.061.600	-
TOTAAL OPBRENGSTEN (A)	23.797.800	31.334.500	-5.017.001	26.317.500

LASTEN

	Suppletoire Begroting 2011	Raambegroting 2012	Actualisering op basis van Unitplannen / wensen	Suppletoire Begroting 2012
CORE BUSINESS GERELATEERDE KOSTEN	€	€	€	€
Marketing en PR	1.344.300			1.178.800
Productontwikkeling	135.000			115.000
TOTAAL CORE BUSINESS GERELATEERDE KOSTEN	1.479.300	1.494.000	-200.200	1.293.800
STRUCTURELE ONDERHOUDSKOSTEN				
Baggerkosten	3.814.800	3.909.000		3.465.000
Onderhoud infrastructuurle werken	1.051.500	1.063.300		967.500
Beheerskosten	713.500	708.500		716.500
TOTAAL STRUCTURELE ONDERHOUDSKOSTEN	5.579.800	5.680.800	-531.800	5.149.000
TOTAAL ADDITIONELE KOSTEN PROJECTEN (NIEUW)		527.600	-527.600	-
PROJECT- EN TRANSACTIEGERELATEERDE KOSTEN	0		181.000	181.000
PERSONEELSKOSTEN				
Salarissen	4.936.200			5.266.100
Pensioenlasten	670.400			715.100
Overige sociale lasten	487.500			520.100
Secundaire kosten personeel	899.800			816.800
Externe loonkosten	299.800			277.000
TOTAAL PERSONEELSKOSTEN	7.293.700	7.288.600	306.500	7.595.100
OVERIGE KOSTEN				
Huisvestingskosten	982.300			992.800
Middelen en materialen	720.000			836.700
Kantoorkosten	349.200			341.600
Administratie en algemene kosten	967.000			937.500
TOTAAL OVERIGE KOSTEN	3.018.500	2.826.500	282.100	3.108.600
ONVOORZIEN/INCIDENTEEL		0	0	0
TOTAAL BEDRIJFSKOSTEN (B)	17.371.300	17.817.500	-490.000	17.327.500
OPERATIONEEL RESULTAAT (A-B)	6.426.500	13.517.000	-4.527.001	8.990.000
Mutatie voorzieningen	369.000	369.000	369.000-	0
Resultaat deelnemingen	-	-	-	-
Afschrijvingen materiele vaste activa	-3.540.000	-5.250.000	1.062.400	-4.187.600
Financiële baten en lasten	-1.505.000	-3.006.000	1.529.400-	-4.535.400
NETTO RESULTAAT	1.750.500	5.630.000	-5.363.001	267.000

BEGROTING 2012 IN ÉÉN OOGOPSLAG - GRAFIEKEN

In de onderstaande grafieken wordt per opbrengsten- en kostenpost het aandeel in de totale opbrengsten dan wel kosten weergegeven.



ALGEMENE TOELICHTING OP DE SUPPLETOIRE BEGROTING

De suppletoire begroting over het boekjaar 2012 is opgesteld conform het Besluit Begroting en Verantwoording Provincies en Gemeenten (BBV).

Grondslagen voor resultaatbepaling

Onder baten worden verstaan de baten die rechtstreeks aan het jaar zijn toe te rekenen en die in het jaar als gerealiseerd kunnen worden beschouwd. Verwachte baten zijn voorzichtigheidshalve niet als baten verantwoord.

De lasten worden bepaald met inachtneming van de hiervoor reeds vermelde grondslagen voor waardering en toegerekend aan het verslagjaar waarop zij betrekking hebben. Baten worden verantwoord in het jaar waarin de goederen zijn geleverd, c.q. de diensten zijn verricht. Verliezen worden in aanmerking genomen in het jaar waarin deze voorzienbaar zijn.

Afschrijvingen geschieden onafhankelijk van het resultaat van het boekjaar. Indien extra wordt afgeschreven, wordt dit toegelicht.

TOELICHTING OP DE WINST- EN VERLIESREKENING - baten

TOELICHTING OP DE SUPPLETOIRE BEGROTING 2012 - BATEN

	Begroting 2011	Raambegroting 2012	Suppl. begroting 2012
	€	€	€

SCHEEPVAARTBEWEGINGEN
Zeeschepen

Delfzijl

Eemshaven

2.616.000	2.655.400	3.444.800
-----------	-----------	-----------

Op basis van het vastgestelde tarievenstructuurmodel bedraagt het prijsindexcijfer voor het jaar 2012 2%. De verwachte opbrengst is bepaald aan de hand van de verwachte realisatie in 2011. Het ladingvolume zeevaart zal in 2011 naar verwachting stijgen met 3% ten opzichte van 2011. Hiermee is in de begroting rekening gehouden. Tevens zijn in de begroting een aantal gecontracteerde ladinggaranties opgenomen. Deze ladinggaranties zijn de belangrijkste reden van de toename van de opbrengsten uit zeevaart.

Binnenschepen

Delfzijl

Eemshaven

553.000	561.300	648.900
---------	---------	---------

Op basis van het vastgestelde tarievenstructuurmodel bedraagt het prijsindexcijfer voor het jaar 2012 2%. De verwachte opbrengst is bepaald aan de hand van de verwachte realisatie in 2011. Het ladingvolume binnenvaart zal in 2011 naar verwachting stijgen met 3% ten opzichte van 2010. Hiermee is in de begroting rekening gehouden.

Ligplaatsgelden

Delfzijl

Eemshaven

268.000	273.400	281.000
---------	---------	---------

Op basis van het vastgestelde tarievenstructuurmodel bedraagt het prijsindexcijfer voor het jaar 2012 2%. De verwachte opbrengst is bepaald aan de hand van de verwachte realisatie in 2011. De opbrengst uit ligplaatsgelden zal in 2012 naar verwachting stijgen met 1% ten opzichte van 2011. Hiermee is in de begroting rekening gehouden.

TOTAAL SCHEEPVAARTBEWEGINGEN

3.437.000	3.490.100	4.374.700
-----------	-----------	-----------

SCHEEPVAARTGERELATEERD
Kadegelden

Delfzijl

Eemshaven

647.700	654.200	825.900
---------	---------	---------

De stijging van de opbrengst heeft te maken met kades die in gebruik worden genomen door Orange Blue Terminals in de Julianahaven. Verder is op basis van het nieuwe vastgestelde tarievenstructuurmodel gerekend met een prijsindexcijfer voor het jaar 2012 van 2%.

Steigers / Ligplaatsen

Steigers / Ligboxen Delfzijl

Steigers Eemshaven

95.600	96.600	124.200
--------	--------	---------

Retributie wateroppervlak

Delfzijl

Eemshaven

87.200	88.100	87.200
--------	--------	--------

TOELICHTING OP DE SUPPLETOIRE BEGROTING 2012 - BATEN

	Begroting 2011	Raambegroting 2012	Suppl. begroting 2012
	€	€	€
Opbrengst water en stroom scheepvaart			
Water leveranties Delfzijl/ Eemshaven			
Stroom leveranties Delfzijl/ Eemshaven			
	69.200	69.900	47.000
TOTAAL SCHEEPVAARTGERELATEERD	899.700	908.800	1.084.300

TERREINEN CORE BUSINESS
Erfpachtopbrengsten

Industrierterreinen Delfzijl

Industrierterreinen Eemshaven

	8.703.700	8.837.500	10.784.700
--	-----------	-----------	------------

In de suppletoire begroting 2012 is 9,2 hectare als nieuw uitgegeven terrein opgenomen waarvan 4,6 in erfpacht zal worden uitgegeven. Bij de nieuwe uitgifte is er van uitgegaan dat dit halverwege het jaar zal worden gerealiseerd. De verhouding tussen de uitgifte grond in erfpacht en verkoop is voor 2012 als volgt begroot: 50% erfpacht en 50% verkoop. De verhoging van de erfpachtopbrengst ten opzichte van 2011 wordt met name veroorzaakt door erfpachtcontracten die in 2011 zijn ingegaan zoals Orange Blue Terminals en Eneco.

In de begroting 2012 is tevens een bedrag opgenomen voor de herindexering van de bestaande erfpachtcontracten. De herindexering vindt per individueel erfpachtcontract eens per jaar of eens per 5 jaar plaats afhankelijk van de afspraken in het erfpachtcontract.

(Tijdelijk) verhuur

Huur loodsen / opstallen

Huuropbrengst terreinen Delfzijl

Huuropbrengst terreinen Eemshaven

	1.385.300	1.402.600	1.332.900
--	-----------	-----------	-----------

Dit betreft terreinen die voor langere of korte tijd zijn verhuurd aan bedrijven. De prijzen worden aangepast volgens contractueel vastgestelde afspraken.

TOELICHTING OP DE SUPPLETOIRE BEGROTING 2012 - BATEN

	Begroting 2011	Raambegroting 2012	Suppl. begroting 2012
	€	€	€

Optievergoedingen

Terrein Delfzijl

Terrein Eemshaven

412.400	412.400	515.300
---------	---------	---------

Vanaf 2006 geldt dat de opbrengsten van gesloten opties eerst worden gereserveerd. Zodra er op de optie een transactie volgt, worden de opbrengsten in mindering gebracht op het transactieresultaat. Indien er geen transactie volgt, vallen de gegenereerde optie-opbrengsten vrij ten gunste van het resultaat. Ook zijn er een aantal optiecontracten getekend waarbij (een deel van) het betaalde optiegeld niet verrekenbaar is bij een transactie en als gevolg hiervan meteen als opbrengst meegenomen wordt. De gepresenteerde opbrengst betreft opbrengsten van optiecontracten met Eemsmond Energie en Vopak waarvan het optiegeld niet verrekenbaar is.

Vergoeding overslag faciliteiten

17.700	18.000	19.800
--------	--------	--------

Per jaar wordt een inschatting gemaakt van de opbrengsten voor de Metalparkkade en de Bulkkade in de Eemshaven. De inkomsten hiervan fluctueren van jaar tot jaar. Dit heeft voornamelijk te maken met projectladingen die éénmalig in de havens worden overgeslagen. Vanaf het jaar 2007 geschiedt dit op basis van het dagtarief. Verder is er evenals vorig jaar een opbrengst opgenomen voor de overslag per spoor.

TOTAAL TERREINEN CORE BUSINESS

10.519.100	10.670.500	12.652.700
------------	------------	------------

TERREINEN NON CORE BUSINESS
Huur landerijen en opstallen

89.000	90.100	125.600
--------	--------	---------

Vent- en jachtvergunningen

4.900	5.000	4.700
-------	-------	-------

Recognities (vergunningen)

24.200	24.500	15.800
--------	--------	--------

Vergoeding (nuts)infrastructuur

4.474.700	4.530.600	4.468.300
-----------	-----------	-----------

TOTAAL TERREINEN NON CORE BUSINESS

4.592.800	4.650.200	4.614.400
-----------	-----------	-----------

De opbrengst voor verhuur van landerijen en opstallen valt in 2012 hoger uit dan het voorgaande jaar. In 2012 zal er meer grond verpacht worden omdat er meer grond beschikbaar is doordat depots ontmanteld zijn.

Onder de post vergoeding (nuts) infrastructuur vallen de inkomsten van utilitaire faciliteiten op de Oosterhorn en de inkomsten van windturbines Eemshaven.

TRANSACTIERESULTAAT GRONDEN

3.932.500	1.131.400	3.148.100
-----------	-----------	-----------

Het transactieresultaat is het resultaat van de omzet verkochte terreinen. In de suppletoire begroting 2012 is 9,2 hectare als nieuw uitgegeven terrein opgenomen waarvan 4,6 verkocht zal worden.

TOELICHTING OP DE SUPPLETOIRE BEGROTING 2012 - BATEN

	Begroting 2011	Raambegroting 2012	Suppl. begroting 2012
	€	€	€

OVERIGE EN INCIDENTELE OPBRENGSTEN

Werkzaamheden/dienstverlening derden	311.900	-	254.800
Vaste aansluitingen water / stroom	10.400	-	10.400
Overige opbrengsten	94.400	-	178.100
	<u>416.700</u>	<u>421.900</u>	<u>443.300</u>

De opbrengst voor Werkzaamheden/dienstverlening derden bestaat voor het grootste deel uit uren die doorberekend worden aan Groningen Railport en Fivelpoort. De accountmanagers van deze terreinen en de medewerker van Groningen Railport zijn in dienst van Groningen Seaports. De uren die zij besteden aan Groningen Railport en Fivelpoort worden op uurbasis doorberekend met een opslag voor overheadkosten. De overige opbrengsten betreffen voor een groot deel bijdragen in verband met een koelwaterinlaat. Deze opbrengst is in 2012 hoger dan voorheen omdat Nuon hiervoor zal gaan betalen.

ADDITIONELE OPBRENGSTEN

- 10.061.600 -

De additionele opbrengsten uit de raambegroting 2012 bestaan uit de volgende posten:

	€
Ontwikkeling Oostlob - west (vm ELT terrein)	4.862.850
Beatrixhaven - kade 3e fase	11.483
Aanleg Jetty, verplaatsen roro - Vopak	1.394.443
Bouwrijp maken Energypark - binnendijks	724.118
Energypark Eemshaven	120.000
Kade noordzijde Julianahaven 4e fase	895.400
Brainport Weiwerd (inclusief aankopen)	81.226
Sanering tracé stoomleiding	486.948
Beatrixhaven - aanleg kade 2e fase	1.433.099
Beatrixhaven - aanleg haven 2e fase	52.020
	<u>10.061.587</u>

De bedragen die in de raambegroting zijn opgenomen worden normaal gesproken in de exploitatiebegroting voor hetzelfde jaar opgenomen, verdeeld naar opbrengstsoort. De opbrengst voor Ontwikkeling Oostlob-west (voormalig ELT terrein) is in de exploitatiebegroting niet opgenomen omdat er voor 2012 geen ontwikkeling en opbrengst voor dit terrein wordt verwacht. De overige genoemde opbrengsten zijn voor het grootste gedeelte wel opgenomen in de exploitatiebegroting 2012. Het gaat hierbij voor het grootste gedeelte om erfpachtopbrengsten, havengeldgaranties en transactieresultaten.

TOELICHTING OP DE WINST- EN VERLIESREKENING - lasten

TOELICHTING OP DE SUPPLETOIRE BEGROTING 2012 - LASTEN

	Begroting 2011	Raambegroting 2012	Suppl. begroting 2012
	€	€	€

CORE BUSINESS GERELATEERDE KOSTEN

Marketing en PR	1.344.300		1.178.800
Ontwikkeling projecten	135.000		115.000
TOTAAL CORE BUSINESS GERELATEERE KOSTEN	1.479.300	1.494.000	1.293.800

De kosten bestaan vooral uit diverse sponsorings, recepties en evenementen en een aantal toezeggingen. Het gaat bij dit laatste bijvoorbeeld om toezeggingen voor een leerstoel aan de RUG, Energyvalley en voor het Seaports Xperience Center. Tevens zijn er kosten begroot voor het plaatsen van advertenties over de ontwikkeling van de Eemshaven en Delfzijl. Deze vorm van omgevingscommunicatie is in gang gezet op verzoek van het Dagelijks Bestuur. De verhoging van de kosten in 2012 heeft te maken met de sponsoring die loopt via Energy Valley Topclub.

STRUCTURELE ONDERHOUDSKOSTEN

Baggerkosten	3.814.800	3.909.000	3.465.000
Onderhoud infrastructurale werken	1.051.500	1.063.300	967.500
Beheerskosten	713.500	708.500	716.500
TOTAAL STRUCTURELE ONDERHOUDSKOSTEN	5.579.800	5.680.800	5.149.000

De post baggerkosten bestaat uit een bedrag conform het nieuwe baggerbestek voor Delfzijl dat in 2008 is ingegaan en een bedrag voor het baggeren in de Eemshaven. Deze reguliere kosten voor baggeren vallen in 2012 hoger uit dan in 2011 door het gereedkomen van nieuwe havenbekken in de Eemshaven. De verlaging van de totale verwachte kosten voor het baggeren heeft te maken met éénmalig geplande werkzaamheden ten behoeve van verschillende depots waarvoor in 2011 budget is opgenomen. Voor 2012 is voor de ontmanteling van depots een lager bedrag opgenomen. Tevens is een bedrag opgenomen voor duurzaam bodembeheer ter hoogte van € 200.000. Het duurzaam bodembeheer was ook opgenomen in de begroting voor 2011. Een deel van de werkzaamheden is niet in 2011 uitgevoerd en zal in 2012 worden uitgevoerd.

De beheerskosten bestaan voornamelijk uit belastingen over het onroerend goed en de verbruik van energie binnen de beheersgebieden.

TOTAAL ADDITIONELE KOSTEN PROJECTEN (NIEUW)

-	527.600	-
---	---------	---

De begrote additionele kosten in de raambegroting 2012 hebben betrekking op diverse investeringsprojecten die opgenomen zijn in het financieel meerjarenplan 2011-2015. In de exploitatiebegroting van 2012 zijn deze kosten verdeeld over de desbetreffende kostencategorieën. Het betreft met name extra baggerwerk ten gevolge van het gereedkomen van nieuwe havenbekken.

TOELICHTING OP DE SUPPLETOIRE BEGROTING 2012 - LASTEN

	Begroting 2011	Raambegroting 2012	Suppl. begroting 2012
	€	€	€

PROJECT- EN TRANSACTIEGERELATEERDE KOSTEN

-	-	181.000
---	---	---------

Onder Project- en transactiegerelateerde kosten is voor 2012 een schatting opgenomen van de kosten die verband houden met toekomstige transacties. Vorig jaar is hiervoor niets opgenomen terwijl er wel kosten zijn gerealiseerd. Voor 2012 is er voor gekozen om hiervoor een bedrag te begroten.

PERSONEELSKOSTEN

Salarissen	4.936.200		5.266.100
Pensioenlasten	670.400		715.100
Overige sociale lasten	487.500		520.100
Secundaire kosten personeel	899.800		816.800
Externe loonkosten	299.800		277.000
	<u>7.293.700</u>	<u>7.288.600</u>	<u>7.595.100</u>

De kosten voor salarissen, pensioenlasten en overige sociale lasten hangen samen met periodieke verhogingen van de salarissen en een beperkte uitbreiding van het personeelsbestand met 1,5 fte. Deze uitbreiding bestaat uit een medewerker die voorheen werd ingehuurd en nu in dienst is getreden en uit uitbreiding van contracturen van medewerkers. Tevens is een schatting voor de CAO-verhoging opgenomen in de salarisbegroting ter hoogte van 2%. De secundaire kosten personeel bestaat hoofdzakelijk uit kosten voor scholing, reiskostenvergoeding, verblijfskosten en representatie.

De externe loonkosten betreft de kosten voor de inhuur van derden welke niet werkzaam zijn voor projecten. De doorbelasting van uren voor projecten is hiermee gesaldeerd.

OVERIGE KOSTEN

Huisvestingskosten	982.300		992.800
Middelen en materialen	720.000		836.700
Kantoorkosten	349.200		341.600
Administratie en algemene kosten	967.000		937.500
TOTAAL OVERIGE KOSTEN	<u>3.018.500</u>	<u>2.826.500</u>	<u>3.108.600</u>

De huisvestingskosten zullen in 2012 nagenoeg even hoog uitvallen als in 2011.

De stijging van de post Middelen en Materialen wordt veroorzaakt doordat voor 2012 hogere onderhoudskosten worden verwacht voor de ICT basisinfrastructuur. Tevens stijgen de lasten voor het gebruik van de lease-auto's. Het budget voor administratie en algemene kosten is vrijwel gelijk gebleven. Dit budget bestaat voor een groot gedeelte uit advieskosten. De advisering heeft met name betrekking op advisering in verband met havenvisie en advisering op financieel gebied.

TOELICHTING OP DE SUPPLETOIRE BEGROTING 2012 - LASTEN

	Begroting 2011	Raambegroting 2012	Suppl. begroting 2012
	€	€	€

ONVOORZIENE UITGAVEN EN INCIDENTELE KOSTEN	0	0	0
	-	-	-

MUTATIES VOORZIENINGEN

Vrijval voorziening infrastructuur	369.000		-
Dotatie voorziening infrastructuur			-
	369.000	369.000	-

In 2012 is er geen dotatie aan de voorzieningen begroot. De vrijval vanuit de voorzieningen is verwerkt binnen het budget voor baggerkosten en onderhoud infrastructurale werken.

AFSCHRIJVINGEN MATERIELE VASTE ACTIVA	-3.540.000	-5.250.000	-4.187.600
--	------------	------------	------------

FINANCIELE LASTEN

Rente deelnemers gemeenschappelijke regeling	-190.000	-190.588	-190.000
Rentelasten rekening courant	-10.000	-10.596	-10.000
Financieringslasten	-1.305.000	-2.804.816	-4.335.380
TOTAAL FINANCIELE LASTEN	-1.505.000	-3.006.000	-4.535.400

De financieringslasten zijn een resultante van de totale rentelasten voor vreemd vermogen en derivaten verminderd met de rente die toegerekend wordt aan de investeringsprojecten.

NETTO RESULTAAT	1.750.500	5.630.000	267.000
------------------------	------------------	------------------	----------------

FINANCIËEL MEERJARENPLAN 2012 - 2016

Businessplan 2012 – 2016 in cijfers

Een solide businessplan vereist een goed onderbouw financieel meerjarenplan, waarin de gemaakte keuzen en gestelde prioriteiten zijn doorgerekend en op financiële haalbaarheid getoetst. Het wordt jaarlijks geëvalueerd en zonodig op basis van nieuwe keuzen aangepast.

In de grafieken zijn de jaren 2006 tot en met 2010 gebaseerd op de goedgekeurde jaarrekeningen. De cijfers over 2011 zijn op basis van de begroting 2011. Vanaf 2012 tot en met 2016 zijn de grafieken gebaseerd op het financieel meerjarenplan.

De verwachte cashflow wordt benut voor de financiering van toekomstige havengerelateerde projecten. Om die te realiseren zijn aanvullende financieringsbronnen nodig naast de steeds verder afnemende beschikbare subsidiestromen. Het nettoresultaat van de komende jaren wordt als interne financieringsbron voor de investeringsprojecten aangewend.

Financiën

Wij geloven in de noodzaak van een gezonde cashflow. Die is nodig om het voortbestaan en de groei van onze onderneming te garanderen en om onze participanten een adequate beloning te geven. Daarnaast is winst een belangrijke graadmeter voor succes.

Het behoort tot de aard van een havenbedrijf dat veel wordt geïnvesteerd in projecten die niet meteen geld opleveren. Die projecten zijn erop gericht duurzaam profijt te genereren voor onze havens, bedrijventerreinen en andere logistieke knooppunten.

Alle projecten worden aangestuurd via een managementsysteem voor investeringen en projecten. De planning- en controlcyclus voorziet in diverse beslismomenten op de niveaus bestuur en management. Daarin zijn twee fasen te onderscheiden. De eerste is die van de voorbereiding, die als eerste stap begint met een haalbaarheidsstudie, waarin relevante ideeën worden getoetst op hun praktische uitvoerbaarheid, wenselijkheid en betaalbaarheid. De tweede stap bestaat uit toetsing van het idee aan het geldende – en door het Algemeen Bestuur goedgekeurde – businessplan. Als derde stap wordt een interne rendementsberekening gemaakt, waarbij als criteria gelden:

- Terugverdienperiode is minstens helft van economische levensduur;
- Netto contante waarde is het hoogst;
- Interne rentabiliteit is minstens 6,5%.

Voor faciliterende en revitaliseringsprojecten kan onder goedkeuring van het DB van deze eisen worden afgeweken. Na de rendementsberekening wordt ook een compleet

projectaanvraagformulier ingevuld – waarin onder andere de subsidiemogelijkheden- en voorwaarden zijn meegenomen – en ter behandeling aangeboden aan het Management Team. De beslissing van het MT rondt de eerste fase af.

Centraal in het MT staan vervolgens de volgende vragen:

- Past de aanvraag in het geldende businessplan?
- Is de interne rendementsberekening akkoord?
- Kloppen de subsidiemogelijkheden en willen wij die gebruiken?

Als die vragen negatief worden beantwoord, gaat het project niet door. Worden de vragen positief beantwoordt, dan gaat vervolgens de tweede fase in: de projectfase. Het DB en daarna het AB wordt gevraagd het investeringsvoorstel van de directie goed te keuren.

De tweede fase (projectfase) begint als eerste stap met de ondertekening door de directeur van het projectaanvraagformulier, waarna de projectcontroller een intern projectnummer afgeeft. Vervolgens wordt het project overgedragen aan het projectbureau, dat het bestek gereed maakt en de aanbesteding/gunning regelt. Aanbesteding geschiedt volgens vastgesteld beleid en wettelijke regels. De volgende stap een weer een beslissing van het MT, nu over gunning van het project. Als het werk binnen het vastgestelde en geaccordeerde budget (inclusief eventuele subsidies) kan worden uitgevoerd, geeft het MT toestemming het project in uitvoering te nemen en licht daarover het DB in. Valt gunning duurder uit dan gepland, dan neemt het MT geen beslissing en verwijst het project terug naar het DB.

Over de voortgang van de uitvoering van de projecten rapporteren de projectcontroller en de business unit Port Technology per kwartaal ieder afzonderlijk en schriftelijk aan het MT.

Eventuele tegenvallers worden direct gerapporteerd aan het DB, waarna bekeken wordt hoe hiermee dient te worden omgegaan. Bovendien rapporteert het MT per kwartaal globaal aan het DB over voortgang van het project en per kwartaal uitgebreid. Ook aan de subsidiënt wordt volgens de aan de subsidieverstrekking verbonden normen gerapporteerd.

Zodra het project is opgeleverd, stelt de projectcontroller een nacalculatie op, die door het MT en DB wordt vastgesteld. Ook de afrekening van de subsidies wordt door het MT en DB vastgesteld.

Als het MT en het DB akkoord zijn met beide stukken draagt de projectcontroller het project over aan de manager Finance & Control, waarna het project formeel is afgesloten en wordt het doorgeboekt naar de materiele vaste activa.

INPUT VARIABELEN

In dit hoofdstuk geven we de verwachting aan de ontwikkeling van de rente op vreemd vermogen en van de inflatiecorrectie.

Ook geven we hier aan welke indexering wij hanteren voor de bedrijfsopbrengsten en –kosten tot en met 2016.

Data Financieel meerjarenplan Groningen-Seaports

Titel: Financieel meerjarenplan 2012-2016
Begin 2012
Eind 2016

	2012	2013	2014	2015	2016
Rente vreemd vermogen	4,50%	4,50%	4,50%	4,50%	4,50%

	2012	2013	2014	2015	2016
Inflatiecorrectiefactor bedrijfskosten: (Indicatie: CBS Statistieken)	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%

Raambegroting 2012

(Basisjaar financieel meerjarenplan)

Basis	Vershil tussen raambegroting en suppletoire begroting	2012 TOTAAL
-------	---	-------------

Bedrijfsopbrengsten			
Havengeld zeeschepen	2.655.400	789.400	3.444.800
Havengeld binnenschepen	561.300	87.600	648.900
Ligplaatsgelden	273.400	7.600	281.000
Totaal scheepvaartbewegingen	3.490.100	884.600	4.374.700
Kadegelden	654.200	171.700	825.900
Steigers / Ligplaatsen	96.600	27.600	124.200
Retributie wateroppervlak	88.100	-900	87.200
Opbrengst water en stroom scheepvaart	69.900	-22.900	47.000
Totaal scheepvaartgerelateerd	908.800	175.500	1.084.300
Erfpachtopbrengsten	8.837.500	1.947.200	10.784.700
Tijdelijke verhuur	1.402.600	-69.700	1.332.900
Optievergoedingen	412.400	102.900	515.300
Vergoeding overslag faciliteiten	18.000	1.800	19.800
Totaal terreinen core business	10.670.500	1.982.200	12.652.700
Huur landerijen en opstallen	90.100	35.500	125.600
Vent- en jachtvergunningen	5.000	-300	4.700
Recognities (vergunningen)	24.500	-8.700	15.800
Vergoeding (nuts)infrastructuur	4.530.600	-62.300	4.468.300
Totaal terreinen non core business	4.650.200	-35.800	4.614.400
Transactieresultaat grondtransacties	1.131.400	2.016.700	3.148.100
Overige en incidentele opbrengsten	421.900	21.400	443.300
Additionele opbrengsten projecten	10.061.600	0	0
Totale bedrijfsopbrengsten	31.334.500	-5.017.001	26.317.499
Bedrijfskosten			
Core business gerelateerde kosten	1.494.000	-200.200	1.293.800
Baggerkosten	3.909.000	-444.000	3.465.000
Onderhoud infrastructurele werken	1.063.300	-95.800	967.500
Beheerskosten	708.500	8.000	716.500
Additionele kosten projecten (nieuw)	527.600	-527.600	0
Projectgerelateerde bijdragen	0	181.000	181.000
Personeelskosten	7.288.600	306.500	7.595.100
Overige kosten	2.826.500	282.100	3.108.600
Onvoorziene uitgaven en incidentele kosten	0	0	0
Totale bedrijfskosten	17.817.500	-490.000	17.327.500
Operationeel resultaat	13.517.000	-4.527.001	8.989.999
Mutaties voorzieningen	369.000	-369.000	0
Resultaat deelnemingen	0	0	0
Afschrijvingen	-5.250.000	1.062.400	-4.187.600
Financiële baten en lasten	-3.006.000	-1.529.400	-4.535.400
Netto resultaat	5.630.000	-5.363.000	267.000

Variabelen index bedrijfsopbrengsten Groningen Seaports

BP 2012 2016

Scheepvaartbewegingen

Prijs index zeeschepen 2012	2,00%
Volume index zeeschepen in 2012	3,00%
Prijs index zeeschepen vanaf 2013	1,00%
Volume index zeeschepen vanaf 2013	1,00%
Prijs index binnenschepen 2012	2,00%
Volume index binnenschepen 2012	3,00%
Prijs index binnenschepen 2013	1,00%
Volume index binnenschepen 2013	1,00%
Prijs index ligplaatsgelden in 2012	2,00%
Volume index ligplaatsgelden	1,00%
Prijs index ligplaatsgelden vanaf 2013	1,00%

Scheepvaartgerelateerd

Prijs index scheepvaart gerelateerd	2,00%
Volume index scheepvaart gerelateerd	2,00%

Terreinen core business

Variabele erfpachtprijs per m2	
Prijs index erfpacht (CBS-gerelateerd)	1,00%
Volume erfpacht (ha.) vanaf 2014	3
Jaarlijkse nieuwe erfpachtopbrengsten	
Volume erfpacht (ha.) 2013 projecten	4,25
Volume erfpacht (ha.) 2014 projecten	4,5
Volume erfpacht (ha.) 2015 projecten	4,8
Volume erfpacht (ha.) 2016 projecten	3
Prijs index tijdelijke verhuur	1,25%
Volume index tijdelijke verhuur	0,00%
Prijs index optievergoedingen	0,00%
Volume index optievergoedingen	0,00%
Prijs index vergoeding en overslag faciliteiten	1,25%
Volume index vergoeding en overslag faciliteiten	0,50%

Terreinen non core business

Prijs index terreinen non core business	2,00%
Volume index terreinen non core business	0,00%

Transactieresultaat gronden

Variabele verkoopprijs per m2	
Kostprijs per m2	
Prijs index transactieresultaat gronden	1,00%
Volume transactie terreinen (ha.) 2013	3
Volume transacties terreinen (ha) 2013 projecten	20,65
Volume transacties terreinen (ha) 2014 projecten	4,5
Volume transacties terreinen (ha) 2015 projecten	4,8
Volume transacties terreinen (ha) 2016 projecten	3
Verkoopprijs totaal gronden	€ 1.842.382

Overige opbrengsten

Prijs index overige opbrengsten	2,00%
Volume index overige opbrengsten	0,00%

Incidentele opbrengsten

Prijs index incidentele opbrengsten	2,00%
Volume index incidentele opbrengsten	0,00%

Correctiefactor Volume index schepen	0,5
--------------------------------------	-----

FINANCIËEL MEERJAREN OVERZICHT 2012 - 2016

FINANCIËEL MEERJAREN OVERZICHT

Projectie geconsolideerde resultaten tot en met jaar 2016

	2012	2013	2014	2015	2016
	(begroting)				
OPBRENGSTEN					
Netto omzet scheepvaart	5.459.000	7.537.600	7.946.200	8.849.900	9.245.200
Terreinen non + core business	17.267.100	18.955.400	19.603.100	20.393.100	21.240.500
Transactieresultaat gronden	3.148.100	4.630.700	14.534.000	3.795.800	2.573.500
Overige en incidentele opbrengsten	443.300	452.200	461.300	470.500	479.900
Overige opbrengsten projecten (nieuw)	0	573.000	699.000	1.507.700	1.265.400
TOTAAL OPBRENGSTEN	26.317.500	32.148.900	43.243.600	35.017.000	34.804.500
KOSTEN					
Core business gerelateerde kosten	1.293.800	1.306.800	1.319.900	1.333.100	1.346.400
Baggerkosten	3.465.000	3.317.900	3.300.600	3.333.600	3.366.900
Structurele onderhoudskosten	967.500	1.254.000	1.344.400	1.633.700	1.591.200
Beheerskosten	716.500	723.700	731.000	738.300	745.600
Projectgerelateerde bijdragen	181.000	181.000	181.000	181.000	181.000
Overige kosten projecten (nieuw)	0	1.000.000	0	0	0
Personeelskosten	7.595.100	7.833.800	7.929.200	8.087.800	8.249.600
Overige kosten	3.108.600	2.932.500	2.956.700	2.961.400	3.026.800
Onvoorzien uitgaven en incidentele kosten	0	0	0	0	0
TOTAAL KOSTEN	17.327.500	18.549.700	17.762.800	18.268.900	18.507.500
OPERATIONEEL RESULTAAT	8.990.000	13.599.200	25.480.800	16.748.100	16.297.000
Mutaties voorzieningen	0	0	0	0	0
Resultaat deelnemingen	0	0	0	0	0
Afschrijvingen	-4.187.600	-6.679.500	-7.616.100	-7.419.600	-7.435.800
Financiële lasten	-6.005.100	-8.833.993	-7.839.222	-7.009.572	-7.229.951
Financiële lasten, herstructurering derivaten 2012	-1.780.200	0	0	0	0
Bouwwrente	3.249.900	2.383.700	960.200	341.200	253.800
Netto resultaat totaal	267.000	469.407	10.985.678	2.660.129	1.885.049

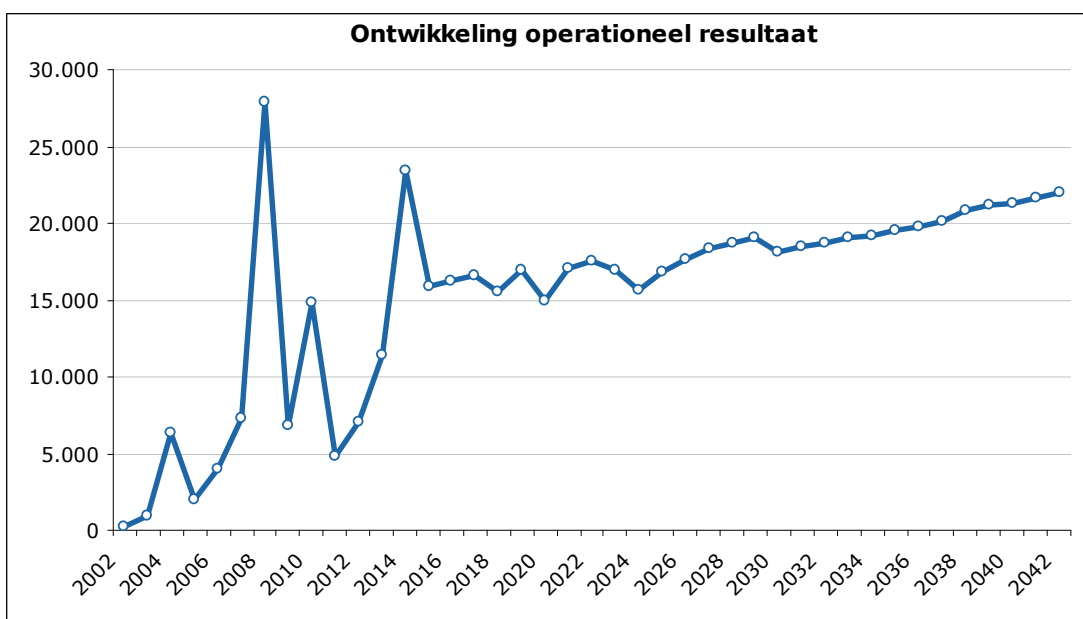
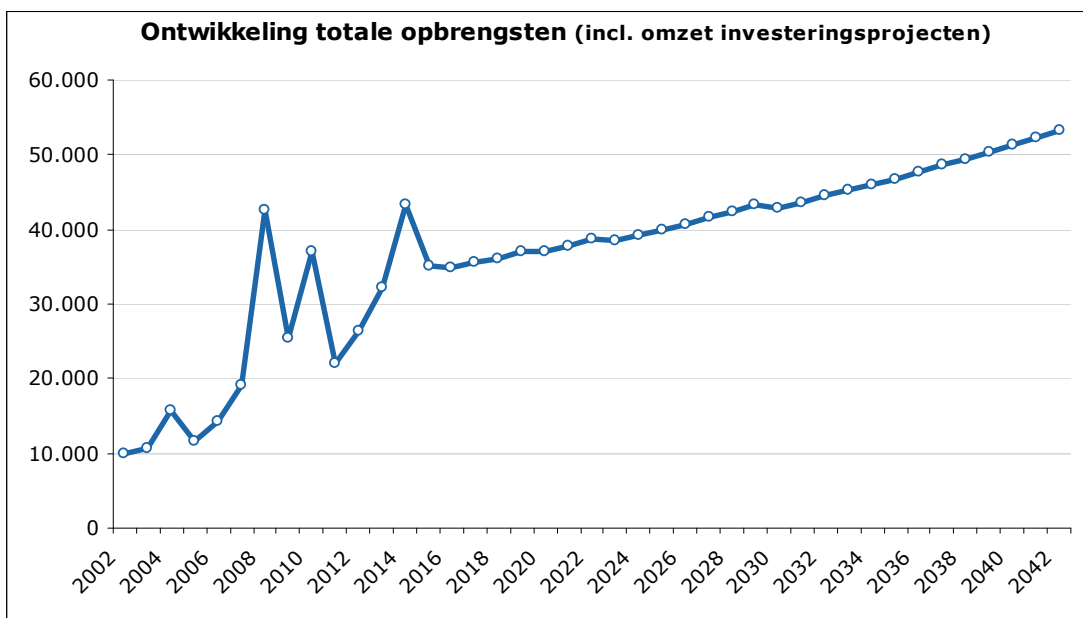
FINANCIËEL MEERJAREN OVERZICHT VANAF 2006

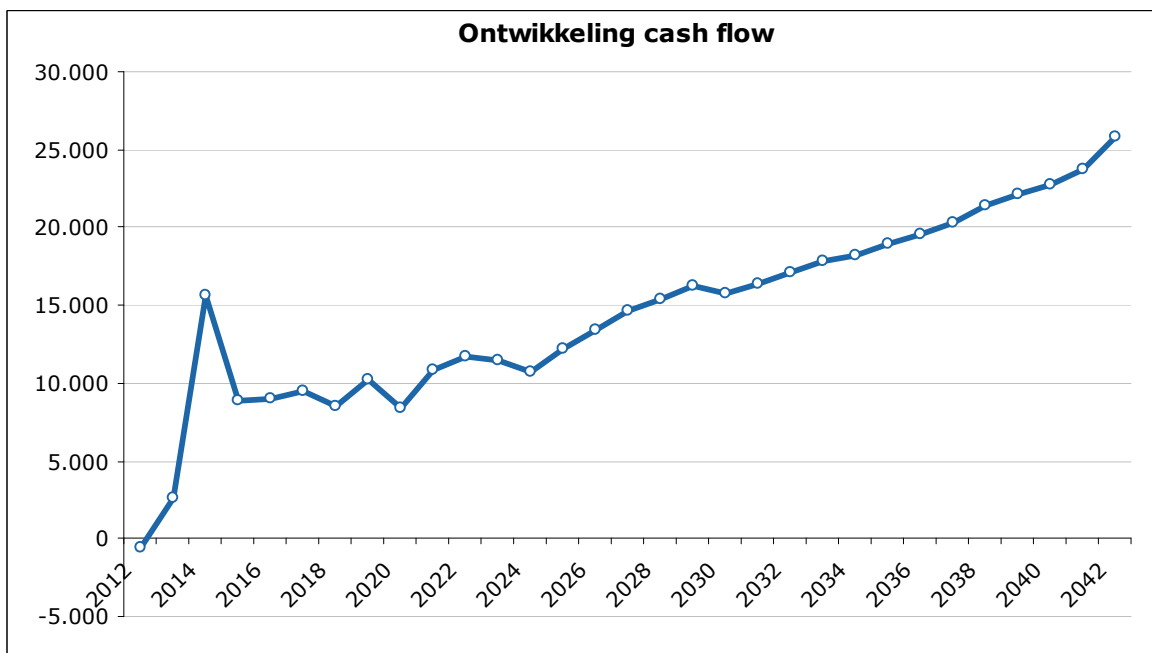
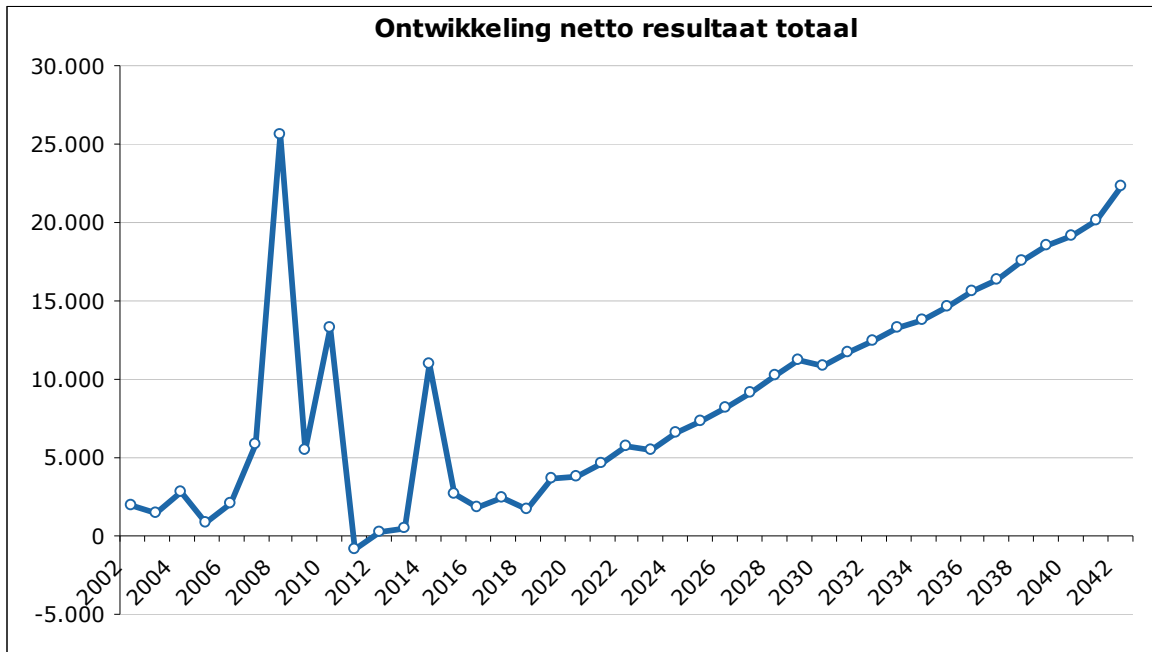
In dit hoofdstuk zijn aan het financieel meerjarenplan 2012 – 2016 toegevoegd de cijfers uit zowel de jaarrekeningen alsmede de supplettoire begrotingen over de jaren 2006 tot en met 2011.

FINANCIEEL MEERJAREN OVERZICHT 2005 - 2026

Projectie geconsolideerde resultaten vanaf 2006 tot en met jaar 2026 onderverdeeld	Totaal overzicht 2012 - 2016												Verwachting jaren 2017- 2026 totaal opbrengsten - totaal bedrijfskosten (alleen indexatie)															
	2006	2006	2007	2007	2008	2008	2009	2009	2010	2010	2011	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
	Suppletoire (begroting)	Jaarrekening	Suppletoire (begroting)	Jaarrekening	Suppletoire (begroting)	Jaarrekening	Suppletoire (begroting)	Jaarrekening	Suppletoire (begroting)	Jaarrekening	Suppletoire (begroting)	Voorlopige Jaarrekening																
Bedrijfsopbrengsten																												
Netto omzet scheepvaart	3.260.400	3.474.945	3.325.000	3.609.038	3.560.980	3.864.336	3.784.200	3.992.334	3.701.900	4.310.899	4.336.700	4.336.657	5.459.000	7.537.532	7.946.149	8.849.891	9.245.139	9.657.693	9.828.343	9.996.491	10.294.971	10.470.608	10.649.455	10.968.544	11.155.366	11.345.599	11.539.307	
Terreinen non + core business	5.992.400	5.939.230	6.418.800	6.356.476	8.354.570	9.757.780	11.841.900	10.754.846	14.589.000	16.316.387	15.111.900	15.126.428	17.267.100	18.955.362	19.603.004	20.393.018	21.240.490	21.819.208	22.382.131	22.956.214	23.472.239	23.998.455	24.535.060	25.082.251	25.640.232	26.209.210	26.789.396	
Transactieresultaat gronden	3.064.000	4.727.820	3.540.500	8.976.081	23.883.860	27.997.212	17.068.300	10.170.224	11.360.000	15.912.769	3.932.500	2.074.000	3.148.100	4.630.650	14.533.909	3.795.744	2.573.443	2.599.178	2.187.641	2.209.518	1.102.192	1.113.214	1.124.346	1.135.589	1.146.945	1.158.415	1.169.999	
Overige en incidentele opbrengsten	175.000	251.765	172.600	271.610	230.000	868.046	242.600	558.895	371.400	415.765	416.700	416.688	443.300	452.166	461.209	470.434	479.842	489.439	499.228	509.212	519.396	529.784	540.380	551.188	562.211	573.456	584.925	
Overige opbrengsten projecten (nieuw)									0	0	0	0	0	572.906	698.928	1.507.635	1.265.321	1.090.886	1.184.793	1.253.146	1.596.159	1.739.527	1.843.366	651.700	660.227	668.879	677.659	
Totale opbrengsten	12.491.800	14.393.760	13.456.900	19.213.205	36.029.410	42.487.374	32.937.000	25.476.300	30.022.300	36.955.821	23.797.800	21.953.773	26.317.500	32.148.616	43.243.199	35.016.722	34.804.235	35.656.404	36.082.137	36.924.581	36.984.957	37.851.588	38.692.606	38.389.272	39.164.982	39.955.558	40.761.286	
Bedrijfskosten																												
Core business gerelateerde kosten	679.600	939.297	780.500	812.247	891.030	1.564.709	1.501.400	1.929.409	1.583.700	1.176.994	1.479.300	1.479.250	1.293.800	1.306.738	1.319.805	1.333.003	1.346.333	1.373.260	1.400.725	1.428.739	1.457.314	1.486.460	1.516.190	1.546.513	1.577.444	1.608.993	1.641.172	
Baggerkosten	2.030.500	1.647.609	2.000.000	1.847.002	2.447.620	2.209.927	2.817.000	2.345.832	3.067.000	3.173.189	3.814.800	3.614.800	4.465.000	4.726.928	4.709.607	3.578.534	3.366.869	3.434.206	3.502.891	3.572.948	5.216.255	3.717.295	3.791.641	3.867.474	5.344.824	4.268.720	4.104.195	
Structurele onderhoudskosten	845.000	717.513	975.000	1.058.088	1.099.500	1.064.380	1.233.000	1.516.628	1.166.000	1.230.046	1.051.500	1.051.500	1.876.400	2.076.926	1.988.350	2.259.358	1.659.247	1.795.499	1.829.662	1.920.089	2.123.576	2.060.510	2.110.430	2.061.366	2.239.787	2.688.298	2.514.313	
Beheerskosten	427.000	309.274	466.000	815.915	476.000	741.333	533.000	856.162	741.500	1.451.480	713.500	199.500	716.500	723.665	730.902	738.211	745.593	760.505	775.715	791.229	807.054	823.195	839.659	856.452	873.581	891.053	908.874	
Projectgerelateerde bijdragen			492.500	0	302.797	0	0	0	0	0	0	175.000	181.000	181.000	181.000	181.000	181.000	184.620	188.312	192.079	195.920	199.839	203.835	207.912	212.070	216.312	220.638	
Overige kosten projecten (nieuw)										4.741.092				1.000.000					1.090.000	90.000	90.000	90.000	90.000	0	0	0	0	
Personeelskosten	4.338.700	4.472.947	4.350.100	4.766.834	5.468.310	6.008.742	6.226.300	6.776.728	7.128.300	3.008.813	7.293.700	7.546.700	7.595.100	7.833.702	7.929.176	8.087.760	8.249.515	8.414.505	8.582.795	8.754.451	8.929.540	9.108.131	9.290.294	9.476.100	9.665.622	9.858.934	10.056.113	
Overige kosten	1.790.000	2.072.346	1.912.600	2.454.831	2.329.850	2.441.665	2.770.200	2.688.915	3.074.700	236.473	3.018.500	3.018.475	3.103.400	2.932.401	2.956.666	2.961.347	3.026.701	3.087.235	3.148.980	3.211.959	3.276.199	3.341.722	3.408.557	3.476.728	3.546.263	3.617.188	3.689.532	
Onvoorziene uitgaven en incidentele kosten	50.000	261.587	52.700	222.614	52.500	543.580	2.051.000	2.103.412	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Totale bedrijfskosten	10.160.800	10.420.575	11.029.400	11.977.531	13.067.607	14.574.336	17.131.900	18.633.668	17.786.200	22.161.638	17.371.300	17.085.225	19.231.200	20.781.360	19.815.507	19.139.213	18.575.258	19.049.831	20.519.080	19.961.495	22.095.858	20.827.153	21.160.606	21.492.545	23.459.590	23.149.497	23.134.836	
Operationeel resultaat	2.331.000	3.973.186	2.427.500	7.235.673	22.961.803	27.913.038	15.805.100	6.842.632	12.236.100	14.794.183	6.426.500	4.868.548	7.086.300	11.367.256	23.427.692	15.877.509	16.228.978	16.606.573	15.563.057	16.963.086	14.889.099	17.024.435	17.532.000	16.896.727	15.705.392	16.806.061	17.626.450	
Mutaties voorzieningen	696.000	716.302	1.138.500	777.157	716.000	869.150	900.000	1.446.567	400.000	3.622.239	369.000	369.000	1.903.700	2.232.064	2.053.069	870.681	68.100	108.000	105.986	159.381	1.896.803	187.018	196.477	105.986	1.641.991	805.201	340.000	
Resultaat deelnemingen	0	-586.950	0	-319.344	0	948	0	43.410	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Afschrijvingen	-1.810.815	-1.960.930	-2.238.900	-2.121.210	-2.512.130	-3.443.188	-2.873.000	-2.764.058	-3.577.000	-2.743.498	-3.540.000	-3.540.000	-4.187.600	-6.679.509	-7.616.148	-7.419.649	-7.435.881	-7.328.952	-6.967.574	-6.705.678	-6.430.528	-6.285.232	-6.096.380	-5.982.880	-5.727.547	-5.645.547	-5.563.547	
Financiële lasten	-448.760	-335.527	-901.700	-251.772	-93.270	-253.589	-248.800	-44.047	-206.600	-2.385.230	-1.505.000	-2.505.000	-4.535.400	-6.450.255	-6.879.153	-6.668.401	-6.976.166	-6.985.181	-7.043.096	-6.797.927	-6.526.207	-6.262.256	-5.894.915	-5.511.106	-5.089.301	-4.658.524	-4.190.762	
Netto resultaat voor correctie	767.425	1.806.081	425.400	5.320.504	21.072.402	25.086.358	13.583.300	5.524.504	8.852.500	13.287.694	1.750.500	-807.452	267.000	469.557	10.985.460	2.660.140	1.885.031	2.400.441	1.658.374	3.618.860	3.829.167	4.663.965	5.737.182	5.508.728	6.530.535	7.307.191	8.212.142	
Mutaties voorzieningen	0	149.633	0	35.010	0	113.780	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Financiële baten, deposito	0	61.494	0	543.805	0	396.493	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Netto resultaat totaal	767.425	2.017.209	425.400	5.899.319	21.072.402	25.596.631	13.583.300	5.524.504	8.852.500	13.287.694	1.750.500	-807.452	267.000	469.557	10.985.460	2.660.140	1.885.031	2.400.441	1.658.374	3.618.860	3.829.167	4.663.965	5.737.182	5.508.728	6.530.535	7.307.191	8.212.142	
Netto marge	6,1%	14,0%	3,2%	30,7%	58,5%	60,2%	41,2%	21,7%	29,5%	36,0%	7,4%	-3,7%	1,0%	1,5%	25,4%	7,6%	5,4%	6,7%	4,6%	9,8%	10,4%	12,3%	14,8%	14,3%	16,7%	18,3%	20,1%	
Bruto marge	18,7%	27,6%	18,0%	37,7%	63,7%	65,7%	48,0%	26,9%	40,8%	40,0%	27,0%	22,2%	26,9%	35,4%	54,2%	45,3%	46,6%	46,6%	43,1%	45,9%	40,3%	45,0%	45,3%	44,0%	40,1%	42,1%	43,2%	

GRAFIEKEN





VREEMD VERMOGENBEHOEFTE 2012 - 2016

Kasstroomoverzicht

	2012	2013	2014	2015	2016
	(begroting)				
Netto resultaat totaal	267.000	469.407	10.985.678	2.660.129	1.885.049
Mutaties voorzieningen	-1.908.717	-2.232.064	-2.053.069	-870.681	-68.100
Resultaat deelnemingen	0	0	0	0	0
Afschrijvingen	4.187.600	6.679.500	7.616.100	7.419.600	7.435.800
Bouwrente	-3.249.900	-2.383.700	-960.200	-341.200	-253.800
Operationele kasstroom	-704.017	2.533.143	15.588.509	8.867.848	8.998.949
Investeringskasstroom	-56.061.386	-43.034.530	-11.368.800	-1.566.792	-1.313.284
Financieringskasstroom	0	0	0	0	0
Totale kasstroom	-56.765.403	-40.501.387	4.219.709	7.301.056	7.685.665

Financieringslasten

	2012	2013	2014	2015	2016
Rentelasten kortlopende schulden	-1.929.414	-2.919.143	-4.261.371	-5.279.777	-5.946.738
Rentelasten derviatenportefeuille	-5.655.939	-5.714.827	-3.377.942	-1.529.848	-1.083.291
Budget bouwrente	3.249.900	2.383.700	960.200	341.200	253.800
Afkoop overhedge in coupon rente	0	0	0	0	0
Overige rentelasten	-200.000	-200.000	-200.000	-200.000	-200.000
Financieringlasten	-4.535.453	-6.450.270	-6.879.113	-6.668.425	-6.976.230

Vreemd vermogenbehoefte

	2012	2013	2014	2015	2016
Vreemd vermogen behoefte	178.797.139	219.253.383	214.988.804	207.642.712	199.912.048

MEERJAREN INVESTERINGSPLAN 2012 – 2016

Financieel Meerjarenplan 2012 - 2016

NR	PROJECT	incl. exploitatiekst		Activerings jaar	Afschr. Termijn	2012					2013					2014				
		Totaal netto projectkosten	Z/O			Nominale Investing	Subsidies/ doorbelasting	Afschrijvings- kosten	Additionele Opbrengsten	Additionele Kosten	Nominale Investing	Subsidies/ doorbelasting	Afschrijvings- kosten	Additionele Opbrengsten	Additionele Kosten	Nominale Investing	Subsidies/ doorbelasting	Afschrijvings- kosten	Additionele Opbrengsten	Additionele Kosten
1 Geaccordeerde projecten (cat. 1)																				
<u>Masterplan Delfzijl</u>																				
3712S	Uitvoering ontwikkelingsvisie Oosterhorn fase 1 (Topper)	x	Z	2011	30			x												
3712	Uitvoering ontwikkelingsvisie Oosterhorn (niet subsidiabel)	x	Z	2012	30	x														
3731	Planvorming waterstaatkundige verbetering Oosterhorn	x	Z	2012	0	x														
5025	Brainport Weiwerd (inclusief aankopen)	x	Z	2015	0	x	x													
5054	Geluidsproblematiek Oosterhorn 1e fase	x	Z	2013	0	x	x													
<u>Masterplan Eemshaven</u>																				
1083	Kade noordzijde Julianahaven 4e fase	x	Z	2012	50	x		x												
1245	Ontwikkelingsprojecten Westlob Eemshaven	x	Z	0	0	x		x												
1270	Aanleg Jetty, verplaatsen roro-steiger, ontsluitingsweg Emmapolder	x	Z	0	0	x		x												
1300	Energypark Eemshaven	x	Z	0	0	x		x												
1340	Bouwrijp maken Energypark - binnendijks terrein	x	Z	2017	0	x														
3716B	Natuurcompensatie Eemshaven	x	Z	2013	0	x														
3716D	Monitoring vergunningen Energypark -vertroebeling (deels geaccordeerd)	x	Z	2016	0	x														
3719	Vergunningprocedures Oostlob	x	Z	2011	0	x														
5027	Openbare (pers)rioleringen (hoofdtracé)	x	Z	2012	30	x		x												
5050	Buisleidingenstraat Eemshaven - Delfzijl fase1 (Dijkkruisingen)	x	Z	2012	40	x		x												
7515	Kathodische bescherming/herstel combiwanden Handelskade Julianahaven	x	Z	2012	15	x														
SUBTOTAAL Geaccordeerde projecten (cat. 1)		254.438.991				51.880.275	1.561.240	1.307.994	0	0	34.572.166	1.000.000	2.990.086	8.690.567	1.246.230	12.992.248	1.947.451	3.467.822	19.725.683	346.764
2 Nog niet geaccordeerde projecten (cat. 2)																				
<u>Masterplan Delfzijl</u>																				
1000A	Ontwikkeling MERA park Aardenbaan	x	Z	2013	0	x														
1000B	Ontwikkeling MERA park Wegen, kabels/leidingen	x	Z	2013	30															
1000C	Ontwikkeling MERA park Spoorwegen/kunstwerken	x	O	2014	0															
5044	Uitbreiding ligplaatscapaciteit Farmsumerhaven	x	Z	2013	25	x														
9117	Kathodische bescherming Handelskade Delfzijl	x	Z	2014	15															
9143	Aanvaarbeveiliging Heemskesbrug	x	Z	2013	10															
<u>Masterplan Eemshaven</u>																				
9038	Overname en vervanging weg Nuon bouwterrein	x	Z	2014	30	x														
9039	Vervanging glasvezelverbinding Oostlob	x	Z	2012	15	x														
9116	Kathodische bescherming Bulkkade Eemshaven	x	Z	2013	15	x														
SUBTOTAAL Nog niet geaccordeerde projecten (cat. 2)		19.091.000				5.066.475	0	0	0	0	11.803.000	0	8.667	0	0	2.475.000	0	268.666	0	0
3 Projecten in ontwikkelingsfase (cat. 3)																				
<u>Masterplan Delfzijl</u>																				
3722	Veerverbinding Delfzijl-Knock	x	O	2013	10	x														
3731A	Waterstaatkundige verbetering Oosterhorn	x	O	2015	0															
5050B	Buisleidingstraat (gebied Delfzijl)	x	O	2016	40															
9001	Kabels en leidingen Oosterhorn (grondwerving)	x	O	2015	0															
9012	Fysieke afscheiding Oosterhorn - Borgsweer	x	Z	2014	0	x														
9030	Ontkoppelplaats duwvaart	x	Z	2013	30															
<u>Masterplan Eemshaven</u>																				
3723	Heliport	x	O	2013	30	x														
3713A	Grondwerk t.b.v. spoor 1a > Beatrixhaven - Noordzijde	x	O	2014	0	x														
3713B	Garantstelling GSP spoor 1a > Beatrixhaven - Noordzijde	x	O	2014	0	x														
5050A	Buisleidingstraat (gebied Eemshaven)	x	O	2014	40	x														
<i>Uitbreiding Eemshaven ZO-hoek</i>																				
SUBTOTAAL Projecten in ontwikkelingsfase (cat. 3)		22.133.883				527.102	0	0	0	0	6.295.781	0	0	85.176	93.000	6.864.000	0	224.336	124.359	100.166
4 Vraag afhankelijke investeringen (cat. 4)																				
<u>Masterplan Delfzijl</u>																				
1260	Bouwrijp maken Chemiepark 2e fase	x	O	2016	0	x														
3728	Openbare industriewaterleiding oosterhorn	x	Z	2012	20	x														
9005	Ontsluiting Chemiepark (Heveskes) 2e fase	x	O	2014	30															
9007	Kaden zuidzijde Oosterhornkanaal	x	O	2015	40															
9010	Bouwrijp maken MERA Park / Oosterwierum	x	O	2015	0	x														
9011	Infrastructuur MERA Park / Oosterwierum	x	O	2015	30	x														
9057	Uitbreiding stoomleiding (Ensartech)	x	O	2012	14	x														
<u>Masterplan Eemshaven</u>																				
<i>Kade + infra Oostlob (vm ELT terrein)</i>																				
SUBTOTAAL Vraag afhankelijke investeringen (cat. 4)		16.553.000				3.940.555	0	0	0	0	1.851.468	0	190.294	317.879	0	4.462.329	0	190.294	324.236	0

Financieel Meerjarenplan 2012 - 2016

NR	PROJECT	incl. exploitatiekst		Activerings jaar	Afschr. Termijn	2012					2013					2014						
		Totaal netto projectkosten	Z/O			Nominale Investing	Subsidies/ doorbelasting	Afschrijvings- kosten	Additionele Opbrengsten	Additionele Kosten	Nominale Investing	Subsidies/ doorbelasting	Afschrijvings- kosten	Additionele Opbrengsten	Additionele Kosten	Nominale Investing	Subsidies/ doorbelasting	Afschrijvings- kosten	Additionele Opbrengsten	Additionele Kosten		
5	Vervangingsinvesteringen (cat. 5)																					
	<u>Masterplan Delfzijl</u>																					
	<u>Reeds geaccordeerd:</u>																					
7513	Groot onderhoud wegen t/m 2012	x	Z	2012	15	x						x						x				
	<u>Na niet geaccordeerd:</u>																					
7518	Vervanging jukken Handelskade DZ Vak D	x	Z	2012	30	x						x						x				
9103	Renovatie lichtopstanden/kopbakens zeehavenkanaal	x	Z	2013	25	x						x						x				
9105	Vervanging jukken handelskade DZ vak A	x	Z	2013	30	x						x						x				
9127	Vervanging Farmsumersteiger (buitenhaven)	x	Z	2013	30	x						x						x				
9128	Vernieuwen steigers Farmsumerhaven (A, B en C)	x	Z	2013	30	x						x						x				
9130	Vervanging openbare verlichting	x	Z	2012	15	x						x						x				
9141	Renovatie drijvende steiger Delfzijl	x	Z	2013	25	x						x						x				
9142	Groot onderhoud wegen 2013-2015	x	Z	2015	15							x										
	<u>Masterplan Eemshaven</u>																					
	SUBTOTAAL Vervangingsinvesteringen (cat. 5)	7.785.707				1.635.000	0	0	0	0		4.500.000	0	123.714	0	0		300.000	0	304.542	0	0
1	Projecten fysiek gereed per 1-jan-2012																					
	SUBTOTAAL Projecten fysiek gereed per 1-jan-2012	10.668.605				0	0	907.891	0	0		0	0	928.958	486.948	0		0	0	928.958	0	0
	Interne projecten																					
	<u>Reeds geaccordeerd:</u>																					
5043	Vervanging NHIS (1e deel)	x	Z	2012	5	x						x						x				
5049	Radardekking Eemshaven (1e deel)	x	Z	2011	10	x						x						x				
6210H	Cameranetwerk nieuw/vervanging	x	Z	2012	5	x		x				x						x				
	<u>Na te accorderen:</u>																					
5043a	Vervanging NHIS (2e deel)	x	Z	2013	5	x						x						x				
5049a	Radardekking Eemshaven (2e deel)	x	Z	2013	10	x						x						x				
6200	Kleine investeringen	x	Z	2016	3	x						x						x				
6210K	Contractenadministratie	x	Z	2012	5	x						x						x				
6212A	ICT vervangingsinvesteringen 2012-2016	x	Z	2012	3	x						x						x				
6212B	ICT uitbreidingsinvesteringen 2012-2016	x	Z	2012	3	x						x						x				
9040	ISPS-update (lezers en scanners)	x	Z	2012	5	x						x						x				
9047I	Inkoopfacturen digitaal	x	Z	2011	3	x						x						x				
9304	Stroommeetpaal havenmonding Eemshaven	x	Z	2012	10	x						x						x				
9314	Maki paviljoen	x	Z	2012	3	x						x						x				
9319	Facilitair Management Informatie Systeem	x	Z	2012	3	x						x						x				
9320	Tijpoortplanningssysteem	x	Z	2013	3	x						x						x				
9322	ICT-beheer tools	x	Z	2012	3	x						x						x				
9323	ICT-ontwikkel tools	x	Z	2012	3	x						x						x				
9325	Redundante dataverbindingen	x	Z	2012	3	x						x						x				
9326	Vervanging Citrix-omgeving	x	Z	2012	3	x						x						x				
9330	Vervangen radar HSD I	x	Z	2012	10	x						x						x				
9331	Single Window Handel en Transport	x	Z	2015	5	x						x						x				
9332	Vervanging hydro-meteo meetpaal	x	Z	2012	10	x						x						x				
9333	Zaakgericht archiveren (digitale ondersteuning)	x	Z	2012	5	x						x						x				
9334	Aanpassen NHIS-Exact (ladinggarantie)	x	Z	2012	5	x						x						x				
9335	Workflowmodule in Corsica	x	Z	2012	5	x						x						x				
9336	Vervanging tafels HCC	x	Z	2012	10	x						x						x				
	SUBTOTAAL Interne projecten	5.252.750				2.332.727	0	64.504	0	0		1.382.000	0	405.540	0	0		275.000	0	758.107	0	0
	TOTAAL	335.923.936				65.382.134	1.561.240	2.280.388	0	0		60.404.415	1.000.000	4.647.259	9.580.570	1.339.230		27.368.577	1.947.451	6.142.725	20.174.279	446.930

Financieel Meerjarenplan 2012 - 2016

NR	PROJECT	incl. exploitatiekst		Activerings jaar	Afschr. Termijn	2015					2016										
		Totaal netto projectkosten	Z/O			Nominale Investing	Subsidies/ doorbelasting	Afschrijvings- kosten	Additionele Opbrengsten	Additionele Kosten	Nominale Investing	Subsidies/ doorbelasting	Afschrijvings- kosten	Additionele Opbrengsten	Additionele Kosten						
1 Geaccordeerde projecten (cat. 1)																					
3712S	Masterplan Delfzijl																				
3712S	Uitvoering ontwikkelingsvisie Oosterhorn fase 1 (Topper)	x	Z	2011	30																
3712	Uitvoering ontwikkelingsvisie Oosterhorn (niet subsidiabel)	x	Z	2012	30			x													
3731	Planvorming waterstaatkundige verbetering Oosterhorn	x	Z	2012	0			x													
5025	Brainport Weiwerd (inclusief aankopen)	x	Z	2015	0	x	x														
5054	Geluidsproblematiek Oosterhorn 1e fase	x	Z	2013	0																
Masterplan Eemshaven																					
1083	Kade noordzijde Julianahaven 4e fase	x	Z	2012	50					x	x										
1245	Ontwikkelingsprojecten Westlob Eemshaven	x	Z	0	0	x		x		x											
1270	Aanleg Jetty, verplaatsen roro-steiger, ontsluitingsweg Emmapolder	x	Z	0	0	x		x		x											
1300	Energypark Eemshaven	x	Z	0	0	x		x		x											
1340	Bouwrijp maken Energypark - binnendijks terrein	x	Z	2017	0	x				x											
3716B	Natuurcompensatie Eemshaven	x	Z	2013	0																
3716D	Monitoring vergunningen Energypark -vertroebeling (deels geaccordeerd)	x	Z	2016	0																
3719	Vergunningprocedures Oostlob	x	Z	2011	0																
5027	Openbare (pers)rioleringen (hoofdtracé)	x	Z	2012	30																
5050	Buisleidingenstraat Eemshaven - Delfzijl fase1 (Dijkkruisingen)	x	Z	2012	40			x													
7515	Kathodische bescherming/herstel combiwanden Handelskade Julianahaven	x	Z	2012	15			x													
SUBTOTAAL Geaccordeerde projecten (cat. 1)		254.438.991				3.082.048	200.000	3.624.969	10.878.193	530.520	3.576.811	63.309	3.743.337	9.897.300	543.306						
2 Nog niet geaccordeerde projecten (cat. 2)																					
Masterplan Delfzijl																					
1000A	Ontwikkeling MERA park Aardenbaan	x	Z	2013	0																
1000B	Ontwikkeling MERA park Wegen, kabels/leidingen	x	Z	2013	30																
1000C	Ontwikkeling MERA park Spoorwegen/kunstwerken	x	O	2014	0																
5044	Uitbreiding ligplaatscapaciteit Farmsumerhaven	x	Z	2013	25		x														
9117	Kathodische bescherming Handelskade Delfzijl	x	Z	2014	15																
9143	Aanvaarbeveiliging Heemskesbrug	x	Z	2013	10																
Masterplan Eemshaven																					
9038	Overname en vervanging weg Nuon bouwterrein	x	Z	2014	30																
9039	Vervanging glasvezelverbinding Oostlob	x	Z	2012	15																
9116	Kathodische bescherming Bulkkade Eemshaven	x	Z	2013	15																
SUBTOTAAL Nog niet geaccordeerde projecten (cat. 2)		19.091.000				0	810.000	347.166	0	0	0	0	347.166	0	0						
3 Projecten in ontwikkelingsfase (cat. 3)																					
Masterplan Delfzijl																					
3722	Veerverbinding Delfzijl-Knock	x	O	2013	10																
3731A	Waterstaatkundige verbetering Oosterhorn	x	O	2015	0					x	x										
5050B	Buisleidingstraat (gebied Delfzijl)	x	O	2016	40																
9001	Kabels en leidingen Oosterhorn (grondwerving)	x	O	2015	0																
9012	Fysieke afscheiding Oosterhorn - Borgsweer	x	Z	2014	0																
9030	Ontkoppelplaats duwvaart	x	Z	2013	30																
Masterplan Eemshaven																					
3723	Heliport	x	O	2013	30																
3713A	Grondwerk t.b.v. spoor 1a > Beatrixhaven - Noordzijde	x	O	2014	0																
3713B	Garantstelling GSP spoor 1a > Beatrixhaven - Noordzijde	x	O	2014	0																
5050A	Buisleidingstraat (gebied Eemshaven)	x	O	2014	40																
<i>Uitbreiding Eemshaven ZO-hoek</i>																					
SUBTOTAAL Projecten in ontwikkelingsfase (cat. 3)		22.133.883				4.474.000	0	291.594	125.896	102.169	3.960.000	0	291.594	155.066	104.213						
4 Vraag afhankelijke investeringen (cat. 4)																					
Masterplan Delfzijl																					
1260	Bouwrijp maken Chemiepark 2e fase	x	O	2016	0																
3728	Openbare industriewaterleiding oosterhorn	x	Z	2012	20																
9005	Ontsluiting Chemiepark (Heskes) 2e fase	x	O	2014	30																
9007	Kaden zuidzijde Oosterhornkanaal	x	O	2015	40																
9010	Bouwrijp maken MERA Park / Oosterwierum	x	O	2015	0																
9011	Infrastructuur MERA Park / Oosterwierum	x	O	2015	30																
9057	Uitbreiding stoomleiding (Ensartech)	x	O	2012	14																
Masterplan Eemshaven																					
<i>Kade + infra Oostlob (vm ELT terrein)</i>																					
SUBTOTAAL Vraag afhankelijke investeringen (cat. 4)		16.553.000				5.410.073	0	239.638	330.721	0	1.270.489	0	353.785	337.336	0						

Financieel Meerjarenplan 2012 - 2016

NR	PROJECT	incl. exploitatiekst		Activerings jaar	Afschr. Termijn	2015					2016									
		Totaal netto projectkosten	Z/O			Nominale Investing	Subsidies/ doorbelasting	Afschrijvings- kosten	Additionele Opbrengsten	Additionele Kosten	Nominale Investing	Subsidies/ doorbelasting	Afschrijvings- kosten	Additionele Opbrengsten	Additionele Kosten					
5 Vervangingsinvesteringen (cat. 5)																				
<u>Masterplan Delfzijl</u>																				
<u>Reeds geaccordeerd:</u>																				
7513	Groot onderhoud wegen t/m 2012	x	Z	2012	15			x						x						
<u>Noq niet geaccordeerd:</u>																				
7518	Vervanging jukken Handelskade DZ Vak D	x	Z	2012	30			x						x						
9103	Renovatie lichtopstanden/kopbakens zeehavenkanaal	x	Z	2013	25			x						x						
9105	Vervanging jukken handelskade DZ vak A	x	Z	2013	30			x						x						
9127	Vervanging Farmsumersteiger (buitenhaven)	x	Z	2013	30			x						x						
9128	Vernieuwen steigers Farmsumerhaven (A, B en C)	x	Z	2013	30			x						x						
9130	Vervanging openbare verlichting	x	Z	2012	15			x						x						
9141	Renovatie drijvende steiger Delfzijl	x	Z	2013	25			x						x						
9142	Groot onderhoud wegen 2013-2015	x	Z	2015	15									x						
<u>Masterplan Eemshaven</u>																				
SUBTOTAAL Vervangingsinvesteringen (cat. 5)						7.785.707				300.000	0	304.542	0	0	0	0	364.542	0	0	
1 Projecten fysiek gereed per 1-jan-2012																				
SUBTOTAAL Projecten fysiek gereed per 1-jan-2012						10.668.605				0	0	589.975	0	0	0	569.975	0	0	0	
Interne projecten																				
<u>Reeds geaccordeerd:</u>																				
5043	Vervanging NHIS (1e deel)	x	Z	2012	5			x						x						
5049	Radardekking Eemshaven (1e deel)	x	Z	2011	10			x						x						
6210H	Cameranetwerk nieuw/vervanging	x	Z	2012	5			x						x						
<u>Noq te accorderen:</u>																				
5043a	Vervanging NHIS (2e deel)	x	Z	2013	5			x						x						
5049a	Radardekking Eemshaven (2e deel)	x	Z	2013	10			x						x						
6200	Kleine investeringen	x	Z	2016	3				x											
6210K	Contractenadministratie	x	Z	2012	5				x											
6212A	ICT vervangingsinvesteringen 2012-2016	x	Z	2012	3				x											
6212B	ICT uitbreidingsinvesteringen 2012-2016	x	Z	2012	3				x											
9040	ISPS-update (lezers en scanners)	x	Z	2012	5					x										
9047I	Inkoopfacturen digitaal	x	Z	2011	3					x										
9304	Stroommeetpaal havenmond Eemshaven	x	Z	2012	10					x										
9314	Maki paviljoen	x	Z	2012	3					x										
9319	Facilitair Management Informatie Systeem	x	Z	2012	3					x										
9320	Tijpoortplanningssysteem	x	Z	2013	3					x										
9322	ICT-beheer tools	x	Z	2012	3					x										
9323	ICT-ontwikkel tools	x	Z	2012	3					x										
9325	Redundante dataverbindingen	x	Z	2012	3					x										
9326	Vervanging Citrix-omgeving	x	Z	2012	3					x										
9330	Vervangen radar HSD I	x	Z	2012	10					x										
9331	Single Window Handel en Transport	x	Z	2015	5															
9332	Vervanging hydro-meteo meetpaal	x	Z	2012	10					x										
9333	Zaakgericht archiveren (digitale ondersteuning)	x	Z	2012	5					x										
9334	Aanpassen NHIS-Exact (ladinggarantie)	x	Z	2012	5					x										
9335	Workflowmodule in Corsa	x	Z	2012	5					x										
9336	Vervanging tafels HCC	x	Z	2012	10					x										
SUBTOTAAL Interne projecten						5.252.750				275.000	0	783.107	0	0	175.000	0	701.441	0	0	
TOTAAL						335.923.936				13.541.121	1.010.000	6.180.992	11.334.810	632.689	8.982.300	63.309	6.371.840	10.389.702	647.519	



Voorstel aan Algemeen Bestuur

Datum AB-vergadering: 16 december 2011

Nummer: 4609/CV/KO

Voor akkoord

Afdeling Staf: R.O. Genee

Directeur: H.D. Post

Datum

17 november 2011

Paraaf

17 november 2011

Onderwerp: Havenbeheersverordening Groningen Seaports 2012

Inleiding

De Havenbeheersverordening is in 2011 integraal herzien.

De wijzigingen die thans zijn aangebracht vloeien voort uit synchronisatie van de tekst met de verordeningen van andere havens en de invoering van SafeSeaNet.

Sinds 2004 verstrekken diverse Nederlandse Zeehavens maritieme gegevens aan het Europese SafeSeaNet-systeem van de European Maritime Safety Agency (EMSA). Het verstrekken van deze gegevens is verplicht volgens richtlijn 2002/59/EG en heeft onder andere een betere en snellere reactie op incidenten, verontreinigingen, vroege detectie van risicoschepen en een verhoogde efficiëntie van de havenlogistiek tot doel.

Sinds 1 januari 2011 geldt een nieuw inspectieregime en worden de SafeSeaNet-gegevens ook gebruikt voor de inspectie van schepen. De maritieme gegevens die in dit kader moeten worden verstrekt zijn:

- vooraanmelding aankomst uitgebreide inspectie.

Deze vooraanmelding is nu in artikel 3.2 lid 1 sub b toegevoegd.

Voorstel:

Het Algemeen Bestuur wordt gevraagd om de "Havenbeheersverordening Groningen Seaports 2012" vast te stellen.

Voorwaarden:

Financieel: -

Mandaat: AB (vaststelling)

Bijlage: Havenbeheersverordening Groningen Seaports 2012

Inhoudsopgave

1. Algemene bepalingen.....	3
Artikel 1.1. begripsomschrijvingen.....	3
Artikel 1.2 Toepassingsgebied.....	6
Artikel 1.3 Aanvulling of afwijking van de Algemene wet bestuursrecht	7
Artikel 1.4 Verlenen van toestemmingen en beslistermijn.....	7
Artikel 1.5 Voorschriften en beperkingen	7
Artikel 1.6 Meldings- of kennisgevingsplicht	7
Artikel 1.7 Geldigheidsduur.....	7
Artikel 1.8 Weigeren, wijzigen of intrekken van toestemming	8
Artikel 1.9 Grond voor verlening van een ontheffing.....	8
Artikel 1.10 Verplichtingen van houders van toestemmingen.....	8
Artikel 1.11 Normadressaat	9
2. Havenmeester.....	9
Artikel 2.1 Aanwijzing havenmeester.....	9
3. Orde in en gebruik van de haven	9
Artikel 3.1. Verkeerstekens.....	9
Artikel 3.2 Melding bij aankomst en vertrek van een schip en bij het wisselen van ligplaats	9
Artikel 3.3 Verbod tot nemen van ligplaats	10
Artikel 3.4 Gebruik van een ligplaats voor bijzondere doeleinden	10
Artikel 3.5 Verbod opvijzelen boor-of werkeiland.....	11
Artikel 3.6 Voorzieningen/voorwerpen in de haven.....	11
Artikel 3.7 Verhalen van schepen	11
Artikel 3.8 Gebruik van voorstuwens, boegschroeven of hekschroeven	11
Artikel 3.9 Recreatievaart , zeilvaart en recreatie in de haven	12
Artikel 3.10 Melding bedrijfsstoring, gebrek of schade	12
Artikel 3.11 Schade aan eigendommen van het Havenschap	12
4. Veiligheid en milieu in de haven	13
Artikel 4.1 Verontreiniging van lucht; stank, hinder of risico veroorzakende stoffen of werkzaamheden	13
Artikel 4.2 Gebruik afvalverbrandingsoven	13
Artikel 4.3 Melding en verwijdering van te water geraakte stoffen of voorwerpen	13
Artikel 4.4 Ernstig gevaar, schade of hinder opleverende schepen/averijschip.....	13
Artikel 4.5 Veilige toegang.....	14
Artikel 4.6 Verbod gebruik hoofdmotor	14
Artikel 4.7 Voorbijloopverbod in de haven	14
Artikel 4.8 Langszij meren in het Zeehavenkanaal te Delfzijl	14
Artikel 4.9 Vaarverbod bij beperkt zicht	15
Artikel 4.10 Criteria tot het bevaren van de Oosterhornhaven te Delfzijl	15
Artikel 4.11 Gebruik van sleepboten	15
Artikel 4.12 Verbod tot keren in de buitendijks gelegen haven te Delfzijl	15
Artikel 4.13 Duwvaart in de haven	16
Artikel 4.14 Maatregelen bij ijsgang of toegevroren water	16
Artikel 4.15 Loodsplicht voor binnenschepen	16
Artikel 4.16 Toestemming tot bevaren van de haven	16
5. Delegatiegrondslagen.....	16
Artikel 5.1 Delegatiegrondslagen in verband met het stellen van nadere regels door het dagelijks bestuur	17

6. Handhaving.....	18
Artikel 6.1 Aanwijzingen.....	18
Artikel 6.2 Strafbepaling.....	18
Artikel 6.3 Toezichhoudende ambtenaren	18
Artikel 6.4 Verplichting tot medewerking en verschaffing van inlichtingen	18
7. Overgangs- en slotbepalingen.....	18
Artikel 7.1 Intrekking oude verordening	18
Artikel 7.2 Overgangsrecht.....	19
Artikel 7.3 Inwerkingtreding	19
Artikel 7.4 Citeertitel	19

Het algemeen bestuur van het Havenschap Delfzijl/Eemshaven

Gelezen het voorstel van het dagelijks bestuur van 17 december 2010;

Gelet op de artikelen 12 en 14 van de gemeenschappelijke regeling Havenschap Delfzijl/Eemshaven;

Overwegende dat het ter bevordering van een goed havenbeheer noodzakelijk is regels te stellen met betrekking tot de orde, de veiligheid en het milieu van de haven en de omgeving van de haven, en de kwaliteit van dienstverlening in de haven;

besluit vast te stellen:

Havenbeheersverordening Groningen Seaports 2012

1. Algemene bepalingen

Artikel 1.1. begripsomschrijvingen

In deze verordening en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- algemeen bestuur: het algemeen bestuur van Groningen Seaports;
- averijchip: een schip dat zelf ernstig gevaar, schade of hinder oplevert, dan wel dat door haar lading of de kwaliteit van haar bemanning in een zodanige toestand verkeert dat dit naar het oordeel van de havenmeester een verhoogd risico kan opleveren voor het gebied c.q. de ligplaats waarvoor toelating wordt gevraagd, dan wel ernstige verstoring van de openbare orde met zich meebrengt of kan brengen, dan wel het nuttig gebruik van (een gedeelte van) de haven en haar toegangswegen door de aanwezigheid van het betreffende schip niet in voldoende mate mogelijk zal zijn;
- beheersgebied: het beheersgebied van Groningen Seaports, zoals dat is aangegeven op de kaarten behorende bij deze verordening;
- binnenschip: schip, niet zijnde een zeeschip;
- bootliedenorganisatie: door het dagelijks bestuur erkende organisatie van bootlieden die activiteiten verricht ter waarborging van de vakbekwaamheid van bootlieden en zorgdraagt voor het vereiste materieel;
- bootman: degene die met toestemming van het dagelijks bestuur een zeevaartuig vast- of losmaakt;

- bovenmaats schip: schip, behorend tot een daartoe door de havenmeester aangewezen categorie, dat in zijn manoeuvreerbaarheid is beperkt, doordat het tengevolge van zijn diepgang of lengte gebonden is aan een bepaald gedeelte van de vaarweg;
- breedte: breedte over alles;
- bulkcarrier: een schip, gebouwd voor of aangepast aan het vervoer van onverpakte (niet vloeibare) lading in zijn laadruimten;
- combinatietankschip: zeeschip, ingericht om afwisselend onverpakte vloeibare lading of droge lading te kunnen vervoeren;
- communicatievaren: tegen vergoeding vervoeren van personen van en naar zeeschepen;
- dagelijks bestuur: het dagelijks bestuur van Groningen Seaports;
- diepgang: de verticale afstand vanaf de waterlijn tot het diepst onder water stekende vaste deel van het schip;
- exploitant: eigenaar, beheerder, rompbevrachter of ieder ander die zeggenschap heeft over het gebruik van het schip;
- gevaarlijke stoffen: stoffen die gevaar voor explosie, brand, corrosie, vergiftiging, bedwelming of straling kunnen opleveren, zoals vermeld in de "International Maritime Dangerous Goods Code", de "(International) Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk", de "(International) Code for the Construction and Equipment of ships carrying Liquefied Gasses in Bulk" van de Internationale Maritieme Organisatie, of in het "Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren" (ADN), alsmede elke andere stof die door het dagelijks bestuur als gevaarlijke stof is aangewezen en bekendgemaakt;
- Groningen Seaports: het openbaar lichaam, als bedoeld in de Gemeenschappelijke Regeling Havenschap Delfzijl/ Eemshaven, aangegaan door de Provinciale Staten van Groningen bij besluiten van 29 juni 1988 en 1 februari 1989, de raad van de gemeente Delfzijl bij besluit van 30 juni 1988 en de raad van de gemeente Hefshuizen bij besluit van 26 januari 1989 en goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 7 april 1989, nr. 89.00.8542 of zoals deze Gemeenschappelijke Regeling nadien is gewijzigd;
- handel: het in het beheersgebied te koop aanbieden, verkopen of anderszins vervreemden van enig goed, al dan niet met gebruikmaking van een daartoe bestemd en tijdens genoemde handelingen aanwezig voer- of vaartuig;
- haven: de wateren binnen het beheersgebied die voor de scheepvaart openstaan;

- havenmeester: degene die door het dagelijks bestuur als zodanig is aangesteld;
- havenontvangstvoorziening: voorziening geschikt voor de ontvangst van scheepsafval, overige schadelijke stoffen of restanten van schadelijke stoffen;
- hoogte: de verticale afstand vanaf de waterlijn tot de bovenkant van dat gedeelte van de opbouw dat meer dan 9/10 van de breedte van het schip bezit;
- kapitein: degene die de feitelijke leiding over een zeeschip voert;
- ladingresiduen: de restanten van lading in ruimen of tanks aan boord die na het lossen en schoonmaken achterblijven, met inbegrip van restanten na lading of lossing en morsingen;
- lengte: lengte over alles;
- ligplaats: het gedeelte van de haven dat door de havenmeester aan een schip wordt aangewezen om te bezetten, uitgedrukt in plaats, lengte, breedte en diepte;
- olie-/chemiehaven: een door het dagelijks bestuur aangewezen gedeelte van de haven bestemd voor de afhandeling van een tankschip met onverpakte gevaarlijke vloeibare lading;
- havenontvangstvoorziening: voorziening geschikt voor de ontvangst van scheepsafval, overige schadelijke stoffen of restanten van schadelijke stoffen;
- openbare haven- en kade-terreinen: alle binnen het beheersgebied gelegen en als zodanig door het dagelijks bestuur aangewezen, voor het publiek toegankelijke, terreinen;
- personenvervoer: tegen vergoeding vervoeren van personen;
- registerloods: registerloods als bedoeld in in artikel 1, eerste lid sub f van de Loodsenwet;
- scheepsafval: afval, met inbegrip van residuen, niet zijnde ladingresiduen, en sanitair afval, dat ontstaat tijdens de bedrijfsvoering van een schip en dat valt onder de reikwijdte van bijlagen I, IV, V en VI van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, alsmede ladinggebonden afval, zijnde al het materiaal dat aan boord bij de stuwage en verwerking van de lading als afval overblijft, waaronder in ieder geval begrepen wordt stuw materiaal, schoorpalen, laadborden, verpakkingsmateriaal, houten platen, papier, karton, draad en stalen banden;

- scheepswerf: een inrichting waarvan de hoofdactiviteit is gelegen in het verrichten of het gelegenheid geven tot het verrichten van werkzaamheden aan schepen en die beschikt over speciaal voor dat doel bestemde en in gebruik zijnde ligplaatsen;
- schip: elk vaartuig met inbegrip van een watervliegtuig, een draagvleugelboot, een luchtkussenvoertuig, een drijvende boorinstallatie, een werkeiland of soortgelijk object, een baggermolen, een drijvende kraan, een elevator, een ponton, een drijvend werktuig, een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting van soortgelijke aard;
- schipper: degene die de feitelijke leiding over een binnenschip voert;
- sleepboot: een motorschip dat sleepdienst verricht of assistentie verleent en hiertoe bestemd is;
- spudpaal: voorziening waarmee een schip zichzelf in de onderwaterbodem kan verankeren door middel van verticale meerpalen waarmee het schip zelf is uitgerust;
- tankschip: een schip, gebouwd voor of aangepast aan het vervoer van onverpakte vloeibare lading in zijn laadruimten;
- toestemming: vergunning, aanwijzing, erkenning, ontheffing of vrijstelling;
- vast- of losmaken: het al dan niet met behulp van boten vast- of losmaken van een zeeschip, het verhalen daarin begrepen;
- woonschip: een vaartuig, daaronder begrepen een object te water, dat hoofdzakelijk wordt gebruikt als of is bestemd tot woonverblijf;
- zeeschip: schip dat wordt gebruikt voor de vaart ter zee of dat blijkens zijn constructie voor de vaart ter zee is bestemd en elk schip dat is voorzien van een document, afgegeven door het bevoegde gezag van het land waar het schip is ingeschreven, waaruit blijkt dat het geschikt is voor de vaart ter zee.

Artikel 1.2 Toepassingsgebied

1. Tenzij bij of krachtens deze verordening anders is bepaald, is deze verordening van toepassing in de haven en op andere wateren, de wegen, de openbare haven en kadeterreinen en de tot genoemde gebieden behorende oevers, grond en kunstwerken, dokken, scheepsreparatiewerven, beplantingen, gebouwen en verder toebehoren voor zover die wateren, wegen en terreinen zijn gelegen binnen het beheersgebied.
2. De Algemene Plaatselijke Verordening Delfzijl 2010 en de Algemene plaatselijke verordening Eemsmond 2010, respectievelijk vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van Delfzijl in haar vergadering van 23 september 2010 en zoals nadien gewijzigd en bij besluit van de

gemeenteraad van Eemsmond in haar vergadering van 23 september 2010 en zoals nadien gewijzigd, zijn voor zover in deze verordeningen terzake dezelfde onderwerpen zijn geregeld niet van toepassing op het in lid 1 omschreven gebied.

Artikel 1.3 Aanvulling of afwijking van de Algemene wet bestuursrecht

Naast of in afwijking van titel 4.1 van de Algemene wet bestuursrecht gelden met betrekking tot toestemmingen bij of krachtens deze verordening de bepalingen van deze paragraaf.

Artikel 1.4 Verlenen van toestemmingen en beslistermijn

1. Het dagelijks bestuur kan toestemmingen verlenen alsmede aanwijzingen doen en/of geven en aan deze toestemmingen beperkingen en voorschriften verbinden.
2. De aanvraag en gegevens ter verkrijging van een toestemming of ter verkrijging van een verlenging van de geldigheidsduur van de toestemming worden bij het dagelijks bestuur ingediend, tenzij anders staat aangegeven.
3. Het dagelijks bestuur beslist op een aanvraag om een toestemming binnen acht (8) weken na de dag waarop de aanvraag is ontvangen, tenzij bij of krachtens deze verordening een andere beslistermijn is vastgesteld.
4. Het dagelijks bestuur kan binnen acht (8) weken na ontvangst van de aanvraag de in het eerste lid bedoelde termijn eenmaal met ten hoogste zes (6) weken verlengen. Het doet hiervan mededeling aan de aanvrager.

Artikel 1.5 Voorschriften en beperkingen

1. Het dagelijks bestuur kan aan een toestemming voorschriften verbinden. De toestemming kan onder beperkingen worden verleend.
2. De voorschriften en beperkingen, bedoeld in het eerste lid, mogen slechts strekken tot bescherming van het belang of de belangen in verband waarmee de toestemming is vereist.
3. Degene voor wie de toestemming geldt, is verplicht de daaraan verbonden voorschriften en beperkingen na te komen.

Artikel 1.6 Meldings- of kennisgevingsplicht

Daar waar in deze verordening een meldings- of kennisgevingsplicht staat opgenomen is het uitvoeren hiervan bedoeld onverminderd verplichtingen op grond van andere wet- en regelgeving. Ter zake van de melding van bepaalde gegevens door schepen die de haven aandoen of bepaalde activiteiten in de haven willen verrichten, kan het dagelijks bestuur nadere regels stellen.

Artikel 1.7 Geldigheidsduur

1. Tenzij bij of krachtens deze verordening anders is bepaald, wordt een vergunning of vrijstelling verleend voor de duur van vijf jaar.
2. Een erkenning kan voor onbepaalde duur worden verleend.
3. Een ontheffing die wordt verleend voor een eenmalige gedraging of handeling wordt verleend voor de duur van die gedraging of handeling, met dien verstande dat de ontheffing voor maximaal zes (6) maanden wordt verleend.

4. Een ontheffing kan in spoedeisende gevallen voor een eenmalige gedraging of handeling mondeling worden verleend. De ontheffing wordt zo spoedig mogelijk op schrift gesteld. De bewijslast van een verkregen mondelinge ontheffing ligt bij de houder/verkrijger.
5. Indien een vergunning of ontheffing wordt verleend ter vervanging van een voorgaande vergunning of ontheffing en indien de geldigheidsduur van een vergunning of ontheffing wordt verlengd, kunnen de beperkingen en voorschriften worden gewijzigd.

Artikel 1.8 Weigeren, wijzigen of intrekken van toestemming

Het dagelijks bestuur kan, onverminderd het elders bij of krachtens deze verordening bepaalde, een toestemming weigeren, wijzigen of intrekken indien:

- a. één of meer van de belangen die worden beschermd door deze verordening, in ieder geval de orde, de veiligheid, het milieu van de haven en de omgeving van de haven, alsmede de kwaliteit van de dienstverlening in de haven, dat wenselijk maken;
- b. de daaraan verbonden beperkingen of voorschriften niet zijn of worden nageleefd;
- c. zich na de verlening een zodanig feit of omstandigheid voordoet dat, indien het feit of de omstandigheid ten tijde van de verlening bekend was geweest, de toestemming niet of niet onder die voorschriften of beperkingen zou zijn verleend;
- d. op grond van een verandering van de omstandigheden of inzichten opgetreden na het verlenen van de toestemming, moet worden aangenomen dat intrekking of wijziging wordt gevorderd door het belang of de belangen ter bescherming waarvan de toestemming is vereist;
- e. ter verkrijging daarvan onjuiste of onvolledige gegevens zijn verstrekt;
- f. van de vergunning of ontheffing geen gebruik wordt gemaakt binnen een daarin gestelde termijn of, bij gebreke van een dergelijke termijn, binnen een naar het oordeel van het dagelijks bestuur redelijke termijn, of;
- g. degene voor wie de toestemming geldt, dit verzoekt.

Artikel 1.9 Grond voor verlening van een ontheffing

Een ontheffing bij of krachtens deze verordening wordt slechts verleend, indien het belang dat door het betrokken verbod wordt beschermd, zich daartegen niet verzet.

Artikel 1.10 Verplichtingen van houders van toestemmingen

1. Het is de houder van een toestemming verboden te handelen in strijd met de beperkingen waaronder de toestemming is verleend en de hieraan verbonden voorschriften.
2. De houder van een vergunning of ontheffing is verplicht op eerste aanvraag van een toezichthouder, bedoeld in artikel 6.3., het bezit van de vergunning of ontheffing aan te tonen.
3. De houder houdt de toestemming, die op een schip betrekking heeft, of een kopie hiervan, te allen tijde aan boord van het schip, tenzij het een schip zonder bemanningsverblijf betreft. In ieder geval dient de houder de schriftelijke toestemming op eerste aanvraag van of namens het dagelijks bestuur te kunnen tonen.

Artikel 1.11 Normadressaat

1. Tenzij in deze verordening anders is bepaald, is de kapitein of de schipper verantwoordelijk voor de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening.
2. Bij afwezigheid van een kapitein of een schipper, is de exploitant verantwoordelijk voor de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening.

2. Havenmeester

Artikel 2.1 Aanwijzing havenmeester

1. Het dagelijks bestuur wijst de havenmeester van Groningen Seaports aan.
2. Het dagelijks bestuur kan door middel van een mandaatbesluit bevoegdheden uit deze verordening en het havenreglement mandateren aan de havenmeester.

3. Orde in en gebruik van de haven

Artikel 3.1. Verkeerstekens

1. Het dagelijks bestuur kan in het belang van de orde en veiligheid in de haven verkeerstekens plaatsen die zijn vermeld in het Binnenvaartpolitiereglement en die verkeerstekens voorzien van nadere aanduidingen.
2. Het is verboden te handelen in strijd met het verkeersteken of de daarbij behorende nadere aanduidingen.
3. Het dagelijks bestuur kan van het in het tweede lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel 3.2 Melding bij aankomst en vertrek van een schip en bij het wisselen van ligplaats

1. De kapitein of schipper van een schip is verplicht er voor te zorgen dat aan de havenmeester worden gemeld:
 - a) het vermoedelijke tijdstip van aankomst van het schip in de haven, voor zeeschepen tenminste vierentwintig uur voor aankomst en voor binnenschepen drie uur voor aankomst;
 - b) de wisseling van ligplaats van het schip en wel tenminste drie uur voor de aanvang van de wisseling;
 - c) het vertrek van het schip uit de haven en wel tenminste drie uur voor het ontmeren;
 - d) bij wijziging van het vermoedelijke tijdstip van aankomst of het vertrek van het schip met 2 uur of meer dient de havenmeester opnieuw geïnformeerd te worden;
 - e) de diepgang van het schip bij aankomst in, verwisseling van de ligplaats binnen – en vertrek uit - de haven;
 - f) andere gegevens die de havenmeester verlangt in verband met de aanwezigheid van het schip in de haven.

2. De meldingen, genoemd in het eerste lid, dienen te geschieden op een door het dagelijks bestuur aangegeven elektronische wijze.
Het dagelijks bestuur kan in bijzondere omstandigheden vergunning verlenen om, in afwijking van het gestelde in het tweede lid, de melding schriftelijk op de door het dagelijks bestuur voorgeschreven formulier te verrichten.
Het dagelijks bestuur kan in bijzondere omstandigheden ontheffing verlenen om, in een eenmalig geval een melding als bedoeld in het eerste lid schriftelijk te verrichten.
De kosten, welke voortvloeien uit het schriftelijk verrichten van de in het eerste lid bedoelde meldingen, komen voor rekening van de kapitein of schipper.

De havenmeester kan er in toestemmen dat bij wisseling van ligplaats van het schip en bij vertrek van het schip uit de haven geen schriftelijke melding wordt gedaan.

Een gelijke verplichting, als bedoeld in het eerste lid, rust op de reder en de bevrachter van het schip en hun vertegenwoordiger, ieder afzonderlijk.

Zodra één van de in het eerste en vierde lid bedoelde personen aan zijn verplichtingen heeft voldaan vervalt deze verplichting voor de anderen.

Artikel 3.3 Verbod tot nemen van ligplaats

1. Het is verboden met een schip c.q. woonschip ligplaats te nemen of zich met een schip op een ligplaats te bevinden, tenzij dit geschiedt:
 - a. in overeenstemming met ter plaatse aangebrachte verkeerstekens en nadere aanduidingen als bedoeld in artikel 3.1; en
 - b. met instemming van de huurder, erfpachter of eigenaar van een ligplaats.
2. Het dagelijks bestuur kan, in afwijking van het eerste lid, onder a en b, het nemen of houden van ligplaats verbieden uit het oogpunt van orde, veiligheid of milieubelangen.
3. Het dagelijks bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod vrijstelling of ontheffing verlenen.

Artikel 3.4 Gebruik van een ligplaats voor bijzondere doeleinden

1. Het is verboden een schip – op een ligplaats te gebruiken als opslagplaats, magazijn, werkplaats, expositieruimte of voor het uitoefenen van een beroep of bedrijf, tenzij het gebruik van een schip gebonden is aan de aard van het beroep of bedrijf.
2. Het is verboden:
 - a. een schip op te leggen in de haven; of
 - b. met een binnenschip als bijlegger ligplaats in te nemen voor een periode langer dan acht (8) weken.
3. Het is verboden een schip te slopen in de haven.
4. Het dagelijks bestuur kan voor de in het eerste, tweede en derde lid verboden handelingen ontheffing verlenen.

Artikel 3.5 Verbod opvijzelen boor-of werkeiland

1. Het is verboden een boorinstallatie, een werkeiland of een soortgelijk object op te vijzelen.
2. Het verbod is niet van toepassing indien de boorinstallatie, het werkeiland of een soortgelijk object zich bevindt op een scheepswerf of bij een herstellingsinrichting, waarvoor een omgevingsvergunning voor het oprichten, veranderen of veranderen van de werking of het in werking hebben van een inrichting krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (WABO) is verleend.
3. Het dagelijks bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.
4. De aanvraag om een ontheffing bevat in ieder geval:
 - a. de naam en technische gegevens van het op te vijzelen object;
 - b. de naam van de scheepsagent;
 - c. het resultaat van het bodemonderzoek, en;
 - d. de aard en tijdsduur van de uit te voeren activiteiten.

Artikel 3.6 Voorzieningen/voorwerpen in de haven

1. Het is een ieder verboden voorzieningen of voorwerpen in, op, onder of boven water te hebben, te plaatsen of aan te brengen, indien daardoor - naar het oordeel van het dagelijks bestuur, gevaar, schade of hinder kan ontstaan.
2. Het in het eerste lid gestelde verbod is niet van toepassing indien het betreft het hebben, plaatsen of aanbrengen van scheepstoebehoren en voorzieningen die dienen, en als zodanig in gebruik zijn, om een schip te laden en te lossen.
3. Het dagelijks bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel 3.7 Verhalen van schepen

1. Het dagelijks bestuur kan de exploitant schriftelijk opdragen het schip binnen een redelijke termijn te verhalen of te doen verhalen naar een andere ligplaats indien dit in het kader van de orde of ter bescherming van veiligheids- of milieubelangen naar zijn oordeel noodzakelijk is.
2. Indien geen gevolg wordt gegeven aan de opdracht, bedoeld in het eerste lid, kan het dagelijks bestuur het schip voor rekening en risico van de exploitant verhalen of doen verhalen.
3. In spoedeisende gevallen of indien de exploitant onbekend is, behoeft geen redelijke termijn als bedoeld in het eerste lid in acht te worden genomen en kan het dagelijks bestuur het schip voor rekening en risico van de exploitant direct verhalen of doen verhalen.

Artikel 3.8 Gebruik van voortstuwars, boegschroeven of hekschroeven

1. Het is verboden voortstuwars, boegschroeven of hekschroeven te gebruiken indien het schip:
 - a. aan de grond zit;
 - b. gemeerd, ten anker of op spudpalen ligt, of;
 - c. ter hoogte van kade of oevers wordt gaande gehouden of tegen de kade of oever wordt gedrukt, anders dan noodzakelijk voor het ontmeren of afmeren.

2. Tijdens het in werking zijn van voortstuwers, boegschroeven of hekschroeven van een schip is er een persoon in de stuurhut aanwezig, die bekend is met de bediening van het schip.
3. Het in het eerste lid gestelde verbod is niet van toepassing indien het een aan een ander schip gemeerd bunker-of bevoorradingschip betreft, dat moet bij- of afdraaien ter voorkoming van schade.
4. Het dagelijks bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel 3.9 Recreatievaart , zeilvaart en recreatie in de haven

1. Het is verboden met een schip de recreatievaart te beoefenen in de haven, tenzij:
 - a. het schip zich rechtstreeks via de kortste route en zonder onderbreking begeeft naar een door het dagelijks bestuur aan te geven ligplaats begeeft en zich bij vertrek vanaf de ligplaats via de kortste route naar de havenuitgang begeeft;en
 - b. het schip in de haven uitsluitend op de motor vaart.
2. Het is verboden met een schip dat uitsluitend door middel van zeilen of uitsluitend door middel van spierkracht wordt voortbewogen dan wel met een zeilplank te varen in de haven.
3. Het is verboden in de haven te varen met een waterscooter of snelle motorboot.
4. Het is verboden vanaf de openbare kaden, pieren en steigers of vanaf vaartuigen of drijvende objecten te vissen.,
5. Het is verboden in de haven te zwemmen, te baden of al dan niet bij wijze van beroep te duiken en met middelen naar zich onder het wateroppervlak bevindende voorwerpen te zoeken of deze op te dreggen.
6. Het dagelijks bestuur kan van de in het eerste, tweede , derde, vierde en vijfde lid gestelde verboden ontheffing verlenen.

Artikel 3.10 Melding bedrijfsstoring, gebrek of schade

1. Bedrijfsstoringen, gebreken of schades aan een schip, uitrusting of lading dan wel enige andere omstandigheid aan boord die de bestuurbaarheid van het schip kan verminderen of de veiligheid of de gezondheid in de haven of omgeving in gevaar kan brengen dan wel op andere wijze gevaar, schade of hinder kunnen veroorzaken voor het schip, haven of de omgeving, worden onverwijld nadat die omstandigheid zich heeft geopenbaard aan de havenmeester gemeld.
2. De melding bedoeld in het eerste lid vindt plaats per telefoon, per marifoon op het daarvoor bestemde kanaal, per fax of per e-mail.

Artikel 3.11 Schade aan eigendommen van het Havenschap

1. Indien met een schip of een voertuig schade wordt toegebracht aan eigendommen van het havenschap, moet de kapitein c.q. schipper of bestuurder daarvan onverwijld kennis geven aan een toezichthouder, als bedoeld in artikel 9.3.

2. Door een toezichthouder, als bedoeld in artikel 6.3., kan, na de in het voorgaande lid bedoelde kennisgeving, een proces-verbaal worden opgemaakt.
3. Indien het een schade door een schip betreft, zal het schade veroorzakende schip niet eerder mogen vertrekken dan nadat door of namens de kapitein of schipper een waarborgsom is gestort of een bankgarantie is gegeven ten bedrage van de door of namens het dagelijks bestuur getaxeerde schade, of nadat op een andere door het dagelijks bestuur goedgekeurde wijze zekerheid is gesteld voor de getaxeerde schade.

4. Veiligheid en milieu in de haven

Artikel 4.1 Verontreiniging van lucht; stank, hinder of risico veroorzakende stoffen of werkzaamheden

1. Het is verboden om aan boord van een schip, door middel van geperst gas of stoom, het uitlaatgassensysteem van verbrandingsmotoren naar de buitenlucht door te blazen, waardoor roet uit het schip ontsnapt.
2. Het is verboden stoffen uit een schip te laten ontsnappen, waardoor gevaar, schade of hinder ontstaat of kan ontstaan.
3. Het is verboden om zodanig lawaai te produceren dat daardoor geluidsoverlast ontstaat.
4. Het is verboden door het dagelijks bestuur aangewezen stoffen die in onverpakte toestand bij het laden in of lossen uit een schip ontoelaatbare stank of hinder kunnen veroorzaken, in of uit een schip te laden of te lossen.
5. Het dagelijks bestuur kan van de in het tweede en vierde lid gestelde verboden ontheffing verlenen.

Artikel 4.2 Gebruik afvalverbrandingsoven

Het is een ieder verboden in de haven aan boord van een schip een afvalverbrandingsoven in gebruik te hebben.

Artikel 4.3 Melding en verwijdering van te water geraakte stoffen of voorwerpen

Degene door wiens toedoen een voorwerp of stof vrijkomt of in het water terechtkomt, waardoor gevaar, schade of hinder wordt of kan worden veroorzaakt, draagt ervoor zorg dat:

- a. daarvan onmiddellijk kennis wordt gegeven aan de havenmeester, en;
- b. de stof of het voorwerp onmiddellijk wordt verwijderd, tenzij dit redelijkerwijs niet uitvoerbaar is.

Artikel 4.4 Ernstig gevaar, schade of hinder opleverende schepen/averijschip

1. Het dagelijks bestuur kan indien naar zijn oordeel een schip ernstig gevaar, schade of hinder, of ernstige verstoring van de orde met zich meebrengt of kan brengen:

- a. een verbod opleggen om met dat schip de haven binnen te komen, in de haven te verblijven of zich met dat schip op een ligplaats te bevinden, of;
 - b. maatregelen opleggen aan de kapitein of de schipper van het schip dat in de haven verblijft of zich op een ligplaats bevindt.
2. Degene aan wie het verbod is of de maatregelen zijn opgelegd, is verplicht daaraan gevolg te geven.

Artikel 4.5 Veilige toegang

1. Een afgemeerd schip beschikt over een toegang, die geen gevaar of schade kan veroorzaken.
2. Een binnenschip hoeft niet over een toegang te beschikken indien:
 - a. de feitelijke situatie dit onmogelijk maakt ten gevolge van laad-of loshandelingen, of;
 - b. het afmeren van korte duur is.

Artikel 4.6 Verbod gebruik hoofdmotor

1. Het is, in nader door het dagelijks bestuur aan te wijzen gebieden, verboden om op een afgemeerd schip de hoofdmotor in werking te hebben, tenzij direct voor vertrek van het schip.
2. Het dagelijks bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel 4.7 Voorbijloopverbod in de haven

1. Het is de kapitein of schipper verboden met zijn schip te Delfzijl tussen de havenmond nabij Oterdum en de Handelskade en in de Eemshaven tussen de havenmond en de zwaaicirkel een ander schip voorbij te lopen.
2. Het dagelijks bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel 4.8 Langsijz meren in het Zeehavenkanaal te Delfzijl

1. Het is de kapitein of schipper verboden zijn schip vast te maken of te doen liggen langsijz een ander schip, dat gemeerd is aan een in het Zeehavenkanaal uitgebouwde steiger.
2. De kapitein of schipper van het schip, dat gemeerd is aan een in het Zeehavenkanaal uitgebouwde steiger of kade, is verplicht er zorg voor te dragen dat een ander schip niet aan zijn schip vastmaakt, langsijz daarvan ligt of gaat liggen.
3. Het dagelijks bestuur kan van het in het eerste en tweede lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel 4.9 Vaarverbod bij beperkt zicht

1. Het dagelijks bestuur kan schepen, dan wel categorieën van schepen, een vaarverbod opleggen indien het horizontale zicht minder dan 1.000 meter bedraagt.
2. Het is verboden voor tankschepen, beladen met of niet schoongemaakt van gevaarlijke stoffen, te varen in het beheersgebied indien het horizontale zicht minder dan 1000 m bedraagt.
3. Het dagelijks bestuur kan van het in het eerste en tweede lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel 4.10 Criteria tot het bevaren van de Oosterhornhaven te Delfzijl

1. Het is de kapitein van een zeeschip verboden de Oosterhornhaven te bevaren, indien de lengte van het schip groter is dan 90,00 meter en/of de breedte meer bedraagt dan 13,00 meter en/of de hoogte meer bedraagt dan 08,00 meter en/of de diepgang meer bedraagt dan 05,00 meter (voor het gebied vanaf het Eemskanaal tot aan de Heemskesbrug) of meer dan 04,50 meter (vanaf de Heemskesbrug tot aan de zwaikom), of zoveel minder als het kanaalpeil blijkens de peilschalen onder normaal is.
2. Onverlet het bepaalde in het eerste lid kan het dagelijks bestuur nadere voorwaarden stellen aan het bevaren van de Oosterhornhaven.

Artikel 4.11 Gebruik van sleepboten

1. De kapitein of schipper van een schip is verplicht, indien het dagelijks bestuur dit uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk acht, zich te bedienen van voldoende sleepboothulp.
De kosten van deze hulp komen voor rekening van de kapitein of schipper.

Artikel 4.12 Verbod tot keren in de buitendijks gelegen haven te Delfzijl

1. Het is verboden om met een vaartuig te keren in de buitendijks gelegen haven te Delfzijl op andere locaties dan hierna genoemd:
 - a. ter hoogte van de methanolsteiger tussen de bakens nummer 11 en 13; en
 - b. tussen het oostelijk gelegen dok van Niestern Sander en de steiger van Nedalco.
 - c. tussen de Aldelsteiger en de havenmonding voor schepen met een lengte over alles tot 150 meter, onder de navolgende voorwaarden:
 1. het voornemen tot keren dient tenminste één uur voor vertrek aan de havenmeester te worden gemeld;
 2. schepen met een lengte tussen de 100 en de 150 meter dienen geassisteerd te worden door een sleepboot van voldoende vermogen, tenzij zij zijn uitgerust met een goed werkende boegschroef en de windkracht minder is dan 5 Beaufort.
2. Het dagelijks bestuur kan ontheffing van het in het eerste lid gestelde verbod verlenen.

Artikel 4.13 Duwvaart in de haven

1. Het is verboden te varen met een duwstel of een gekoppeld samenstel met een lengte van meer dan 110 meter over alles.
2. Het in het eerste lid gestelde verbod is niet van toepassing:
 - a. indien het schip wordt geassisteerd door een voldoende krachtig schip dat door zijn constructie en inrichting uitsluitend of in hoofdzaak bestemd is om te assisteren of is uitgerust met actieve boegbesturing van voldoende vermogen.
 - b. in de door het dagelijks bestuur aangewezen en bekend gemaakte gedeelten van de haven;
 - c. indien gehandeld wordt met een ontheffing van het dagelijks bestuur.

Artikel 4.14 Maatregelen bij ijsgang of toegevroren water

Bij ijsgang of toegevroren water in de haven is de kapitein of schipper van een schip verplicht:

- a) indien hij met dat schip een ligplaats wenst in te nemen of te verlaten, dan wel de aanwijzing daartoe ontvangt, voor zijn rekening en risico zonodig het ijs te laten breken of zijn schip te laten assisteren;
- b) zodanige maatregelen te nemen, dat door de manoeuvres met zijn schip geen schade kan worden toegebracht aan andere schepen of aan kunstwerken, zoals oeververdedigingen, steigers, remmingwerken, enz.

Artikel 4.15 Loodsplicht voor binnenschepen

1. Onverminderd het bepaalde in het Wetboek van Koophandel en het BPR kan het dagelijks bestuur een schipper verplichten zich bij het varen in de haven te doen bijstaan door één of meerdere registerloodsen, indien de aard van de lading daartoe aanleiding geeft, of indien het schip een bijzonder transport is of indien het een bijzonder transport sleept of daaraan assistentie verleent. Onder bijzonder transport wordt verstaan een schip of een samenstel van schepen, waarvan de lengte, de breedte, de hoogte boven water, de diepgang, de manoeuvreerbaarheid of de snelheid niet verenigbaar is met de karakteristiek of de afmetingen van de havens.
2. De schipper, aan wie de in het eerste lid bedoelde verplichting is opgelegd, is verplicht hieraan gevolg te geven. De kosten, verbonden aan deze beloodsing, zijn voor rekening van het betreffende binnenschip.

Artikel 4.16 Toestemming tot bevaren van de haven

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 4.4. en onverminderd het hierna bepaalde omtrent melding van aankomst en vertrek, dient vóór het binnenvaren in de haven en vóór vertrek vanaf de ligplaats de kapitein of schipper van een schip toestemming te vragen aan de havenmeester via het daarvoor aangewezen marifoonkanaal of bij gebreke van een marifoon op andere wijze. Aan een zodanige toestemming kunnen voorwaarden en aanwijzingen worden verbonden, die terstond dienen te worden opgevolgd.

5. Delegatiegrondslagen

Artikel 5.1 Delegatiegrondslagen in verband met het stellen van nadere regels door het dagelijks bestuur

Het dagelijks bestuur kan nadere regels stellen in het kader van orde, veiligheid, milieu of kwaliteit van de dienstverlening in de haven of ter voorkoming van gevaar, schade of hinder, over:

- a. het aanwijzen van gebieden, te weten olie-of chemiehavens, waar schepen alleen onder door het dagelijks bestuur nader te bepalen voorwaarden zich mogen bevinden, waarbij het dagelijks bestuur in ieder geval regels kan stellen over activiteiten die in het gebied plaatsvinden of over de eisen waaraan schepen en bemanning moeten voldoen als zij in het gebied verblijven;
- b. Tankschepen met gevaarlijke stoffen;
- c. het aanwijzen van ligplaatsen en gedeelten van de haven waar bepaalde categorieën van schepen onbemand dan wel onvoldoende bemand om het schip te kunnen verhalen onder nader aan te geven voorwaarden mogen liggen.
- d. de gegevens die schepen moeten melden als zij de haven aandoen of bepaalde activiteiten in de haven willen verrichten;
- e. het ligplaats nemen door een schip dat geladen is met gevaarlijke stoffen;
- f. de overslag van vloeibare gevaarlijke en schadelijke stoffen in bulk;
- g. het bunkeren van schepen;
- h. het aanwijzen van stoffen die stank of hinder kunnen veroorzaken of aanvullende risicobeheersende maatregelen behoeven;
- i. het schoonmaken van scheepsruimtes die een gevaarlijke of schadelijke stof bevatten, al dan niet met gebruikmaking van een dienstverlenend schip, waarbij aan dat schip voorwaarden kunnen worden gesteld;
- j. de afgifte en het in ontvangst nemen van , alsmede het geven van een aanwijzing om scheepsafval, overige schadelijke stoffen of restanten van schadelijke stoffen van schepen in ontvangst te mogen nemen;
- k. de bouw, de inrichting, de uitrusting, de exploitatie en het gebruik van bepaalde categorieën van schepen waarmee in de haven dienstverlenende werkzaamheden worden verricht, waarbij kan worden gedifferentieerd naar het doel waarvoor het schip gebruikt wordt;
- l. het communicatievermogen, waarbij het dagelijks bestuur voor door het dagelijks bestuur nader te bepalen categorieën van personenvervoer over water een vergunning kan instellen;
- m. het vast- en losmaken van schepen, het stellen van verplichtingen waaraan bootlieden moeten voldoen, alsmede het verlenen van een erkenning aan bootliedenorganisaties;
- n. de toegang tot en het gebruik van de openbare haven-, kadeterreinen en wegen alsmede de verplichtingen bij werkzaamheden op openbare haven- en kadeterreinen en wegen;
- o. het verrichten van werkzaamheden aan schepen;
- p. de wijze van afmeren van schepen en het gebruik van spudpalen;;
- q. de verplichting voor schepen om gebruik te maken van walstroom in plaats van een eigen voorziening voor het opwekken van elektriciteit;
- r. dienstverlenende schepen, bulkcarriers, combinatietankschepen
- s. aanwijzing havenontvangstvoorzieningen;
- t. het uitoefenen van handel;
- u. toegangsbeleid bovenmaatse schepen.
- v. stellen van kompassen en kalibreren van radiorichtingzoekers;
- w. beproeven hoofdmotor

- x. alsmede het hiervoor bepaalde in de paragrafen 1 (algemene bepalingen), 3 (orde in en gebruik van de haven) en 4 (veiligheid en milieu in de haven) voor zover in dit artikel niet genoemd.

6. Handhaving

Artikel 6.1 Aanwijzingen

1. Het dagelijks bestuur kan mondeling of schriftelijk aanwijzingen geven in het belang van de orde en veiligheid in de haven, in het bijzonder ter regeling van het scheepvaartverkeer en het nemen van ligplaats en ter voorkoming van gevaar, schade of hinder.
2. Degene tot wie een aanwijzing is gericht, is gehouden de aanwijzing onmiddellijk op te volgen.

Artikel 6.2 Strafbepaling

Overtreding van het bepaalde bij of krachtens deze verordening wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste twee maanden of geldboete van de tweede categorie.

Artikel 6.3 Toezichthoudende ambtenaren

1. Met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening zijn belast de havenmeester, de stafmedewerkers, de chef verkeersdienst, de verkeersbegeleiders en de controleurs allen van de Divisie havenmeester, alsmede andere door het dagelijks bestuur aan te wijzen personen.
2. Zij zijn bevoegd inzage te vorderen en afschrift te nemen van bescheiden voorzover dat redelijkerwijs voor de vervulling van hun taak nodig is.

Artikel 6.4 Verplichting tot medewerking en verschaffing van inlichtingen

Een ieder is desgevraagd verplicht aan de in artikel 6.3, eerste lid, genoemde toezichthouders alle medewerking te verlenen en de inlichtingen te verschaffen, die naar hun redelijk oordeel voor de uitoefening van de bij deze verordening verleende bevoegdheden nodig zijn.

7. Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 7.1 Intrekking oude verordening

De Havenbeheersverordening Groningen Seaports 2011, vastgesteld op 4 februari 2011 wordt ingetrokken.

Artikel 7.2 Overgangsrecht

1. Toestemmingen die zijn verleend bij of krachtens de Havenbeheersverordening Groningen Seaports 2011 en die van kracht zijn op het moment van inwerkingtreding van deze verordening, worden aangemerkt als toestemmingen bij of krachtens deze verordening.
2. Indien vóór het tijdstip van inwerkingtreding van deze verordening een aanvraag om toestemming op grond van de Havenbeheersverordening is ingediend waarop nog niet is beslist wordt daarop deze verordening toegepast.
3. Op bezwaarschriften gericht tegen een beschikking op een aanvraag om toestemming krachtens de Havenbeheersverordening wordt beslist met toepassing van deze verordening.

Artikel 7.3 Inwerkingtreding

Het bij of krachtens deze verordening bepaalde treedt in werking op 1 januari 2012.

Artikel 7.4 Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als "Havenbeheersverordening Groningen Seaports 2012".

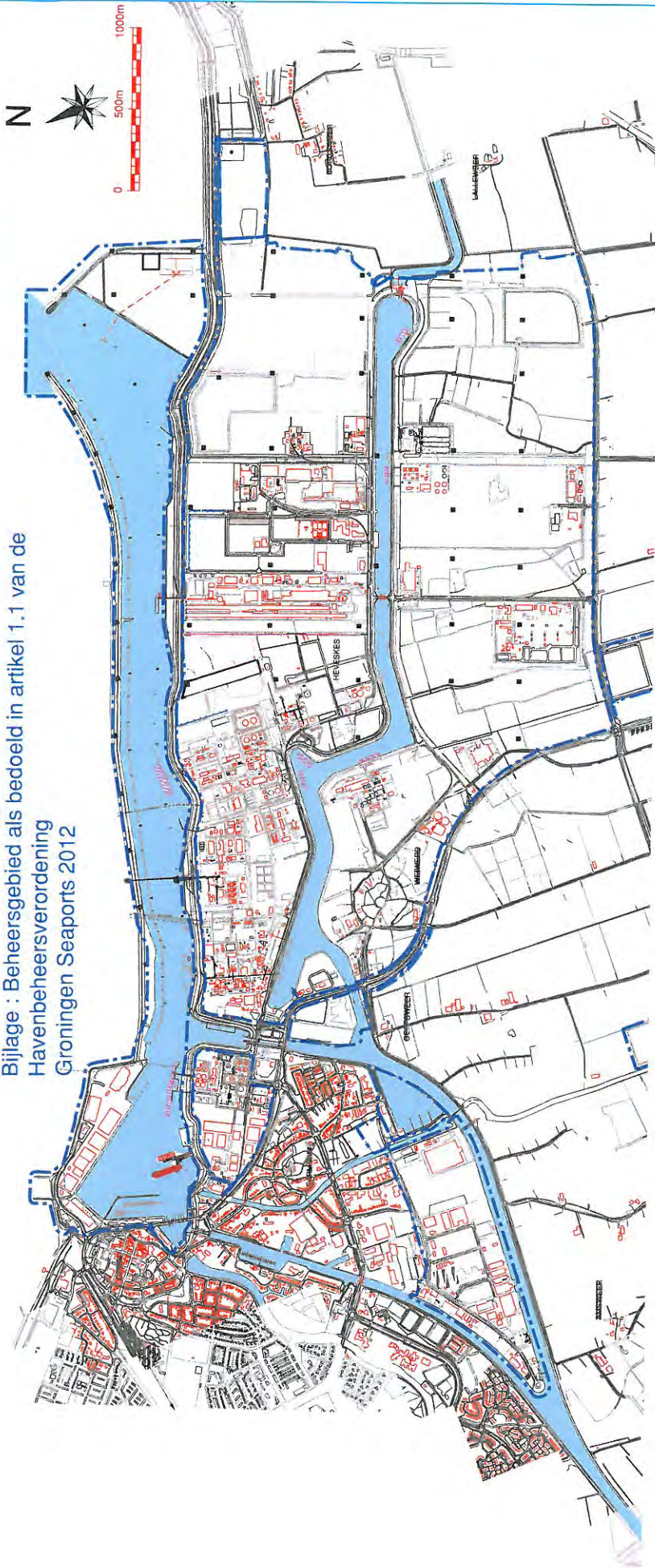
Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van het Algemeen Bestuur van Groningen Seaports van 16 december 2012.

W. Mansveld,
voorzitter

R.O. Genee,
secretaris.

EENS

Bijlage : Beheersgebied als bedoeld in artikel 1.1 van de
Havenbeheersverordening
Groningen Seaports 2012



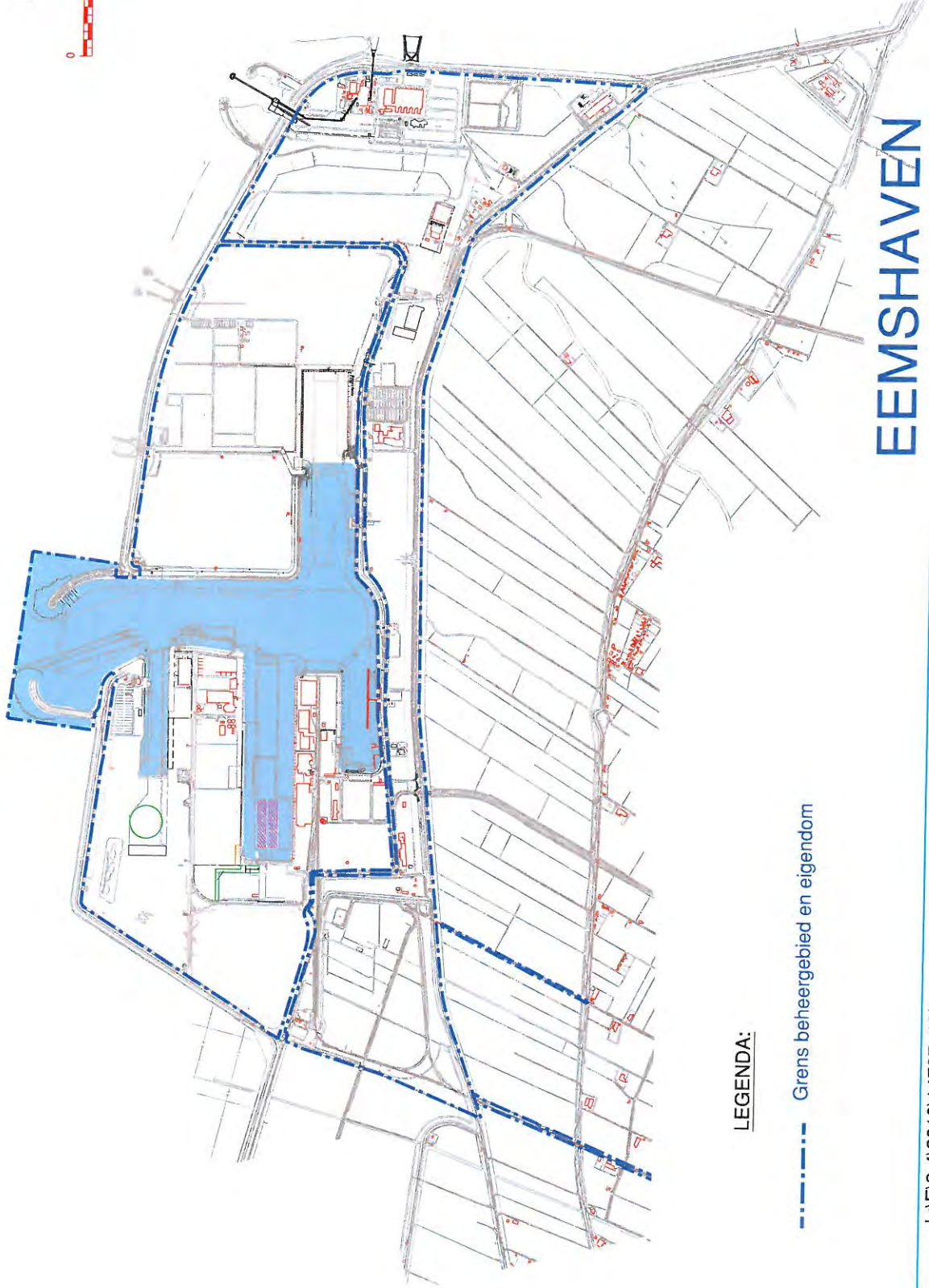
DELFIJL

LEGENDA:

- Grens beheersgebied en eigendom

Bijlage : Beheersgebied als bedoeld in artikel 1.1 van de
Havenbeheersverordening
Groningen Seaports 2012

N



LEGENDA:

--- Grens beheergebied en eigendom

EEMSHAVEN

Voorstel aan Algemeen Bestuur

Datum AB-vergadering 16 december 2011 Nummer: 4598/JS/IdG

Projectnr: Budget:

Voor akkoord			Datum	Paraaf
Afdeling	S&S	J. Stokroos	18-11-2011	
Directeur		H.D. Post	18-11-2011	

Onderwerp: Voorstel wijziging tarieven 2012

ALGEMEEN

Groningen Seaports stelt ieder jaar de hoogte vast van de tarieven voor havengelden en terreinprijzen. De havengelden hebben betrekking op de zee- en binnenhavengelden, kade- en ligplaatsgelden en tarieven voor leveringen en dienstverrichtingen. Onder deze categorie vallen ook de tarieven voor het huren van opslagmogelijkheden zoals de bulkvakken in de Eemshaven en het gebruik van de openbare losplaatsen voor spoorvervoer.

De terreinprijzen hebben betrekking op de hoogte van de koop- en erfpachtprijzen van de verschillende producten (bedrijventerreinen) in ons werkgebied.

Dit voorstel behandelt de wijzigingen die van invloed zijn op de tarieven voor het jaar 2012. De wijzigingen die inhoudelijk geen verandering teweeg brengen of die geconstateerde omissies verhelpen worden buiten beschouwing gelaten.

HAVENGELDEN

De jaarlijkse aanpassing van de tariefstelling voor de **havengelden** is gerelateerd aan de prijsformule die gekoppeld is aan het verloop van de overslag en de hieraan gerelateerde omzet. Het resultaat van deze formule¹ komt uit op 10,23% met als gevolg dat de tarieven gewijzigd kunnen worden met de verwachte inflatiecorrectie voor 2012 van 2%.

Ondanks het nog niet geheel herstelde economisch tij zien we toch goede resultaten in de overslag en de chemie. Voorgesteld wordt om bovengenoemde verhoging in de tarieven door te voeren. Daarnaast stijden de kosten voor onderhoud en door extra baggerwerkzaamheden gerelateerd aan het verder op diepte brengen in de Eemshaven ten behoeve van grotere schepen die daar zullen komen als gevolg van de vestiging van nieuwe bedrijven. Ook een toename van het aantal schepen, zowel zee- als binnenvaart noodzaakt uitbreiding van de ligplaatscapaciteit en ook van de scheepvaartbegeleiding door het Nautisch Service Centrum (uitbreiding fte) met als gevolg een stijging van kosten.

Als gevolg van de vestiging van nieuwe bedrijven zullen relevante goederensoorten worden opgenomen in de tabel voor het C-tarief.

De voorgestelde prijsverhoging van de havengelden is ook van invloed op het **dagvergoedingtarief** voor het gebruik van de openbare kades. Deze tarieven zijn onder andere gebaseerd op de kadegeldtarieven en daardoor eveneens aan een prijsverhoging onderhevig.

De **overige tarieven** (vakken bulkkade, wagons) zullen verhoogd worden met de inflatiecorrectie van 2% terwijl de tarieven voor levering van water en elektriciteit worden aangepast conform de verhoging die aan ons doorberekend worden door de openbare nutsbedrijven.

Binnen het Ecoports actieprogramma is de Environmental Shipping Index (ESI) opgenomen. Dit programma geeft korting aan schepen met een aantoonbaar minder uitstoot. Deze korting bedraagt maximaal 5% van het havengeld per call. In de lijn met de andere Nederlandse en ook buitenlandse zeehavens zal Groningen Seaports dit beleid opnemen in de tarieven wat positief zal bijdragen aan een verduurzaming van onze havens. Aanvullende informatie over ESI staat op de website www.wpci.nl.

Voorgesteld wordt om naar aanleiding van het bovenstaande de navolgende tekstuele wijzigingen in de algemene voorwaarden en reglementen aan te brengen:

Algemene voorwaarden Zeehavengeld en Binnenhavengeld 2011

wijzigen in Algemene voorwaarden Zeehavengeld en Binnenhavengeld 2012;

artikel 30.1 Deze.....treden in werking op 1 januari 2012;

artikel 30.2 Deze 2012

Aan Bijlage 1 wordt aan Artikel 2 Tarieven toegevoegd:

Kortingen

Environmental Ship Index korting

Zeeschepen die zich hebben aangemeld bij Environmental Ship Index, zoals die door de International Association of Ports and Harbours wordt bijgehouden (raadpleegbaar via www.wpci-esi.org), komen in aanmerking voor een korting van maximaal 5% op het reeds betaalde zeehavengeld. Deze korting wordt alleen op verzoek en achteraf uitgekeerd.

Reglement Kade- en Ligplaatsgeld 2011

wijzigen in Reglement Kade- en Ligplaatsgeld 2012

artikel 12

1. De vervangen door Het, 2010 vervangen door 2011, 18 december 2009 wijzigen in 4 februari 2011;
2. 1 maart 2011 wijzigen in 1 januari 2012;
3. 2011 wijzigen in 2012.

Reglement Leveringen en Dienstverrichtingen 2011

wijzigen in Reglement Leveringen en Dienstverrichtingen 2012

Kopje boven artikel 16 "Wanprestatie" wijzigen in "Toerekenbare tekortkoming";

Artikel 17

1. 2010 wijzigen in 2012, 18 december 2009 wijzigen in 4 februari 2011;
2. 1 maart 2011 wijzigen in 1 januari 2012;
3. 2011 wijzigen in 2012.

TERREINPRIJZEN

De prijzen van de terreinen worden verhoogd met de inflatiecorrectie van 2%. De prijsverandering geldt voor alle terreinen, ook voor MKB terreinen die in eerdere jaren werden uitgesloten van wijzigingen. Dit vloeit onder meer voort uit een toename van kosten die gemaakt moeten worden voor onderzoeken betreffende archeologie, ruimte, geluid, etc..

Voorstel:

De Adviescommissie van Groningen Seaports heeft in haar vergadering van 14 november jl. een positief advies gegeven over het voorstel.

Verzoekt het Algemeen Bestuur van Groningen Seaports akkoord te gaan met de voorgestelde wijzigingen en de Algemene voorwaarden Zeehavengeld en Binnenhavengeld 2012, het Reglement Kade- en Ligplaatsgeld 2012 en het Reglement Leveringen en Dienstverrichtingen 2012 vast te stellen.

Voorwaarden:

Financieel

Mandaat

*AB (besluitvorming)***Bijlage:***Tabel 1***TABEL 1**

Berekening tarief havengelden 2012 (conform prijsformule):		2009 Overslag (* 1.000 ton)ⁱ	2010 Overslag (* 1.000 ton)ⁱ	% Mutatie
A	% mutatie in tonnen overslag	6.891	7.622	10,61%
		Omzet (*1.000 €)ⁱ	Omzet (*1.000 €)ⁱ	% Mutatie
B	% mutatie in scheepvaartgerelateerde omzet	3.115	3.422	9,86%
C	Gemiddelde van de % mutatie van A en B			10,23%
Indien: 0% < C < 4% : prijswijziging = 0,5*inflatiecorrectie C > 4% : prijswijziging = inflatiecorrectie 0% < C < -4% : prijswijziging = 0%				
Inflatiecorrectie 2012 = 2,00 %ⁱⁱⁱ		Prijswijziging havengelden: 2,00%		
ⁱ	Bron: Groningen Seaports statistieken			
ⁱⁱ	Bron: Groningen Seaports Jaarrekening 2010			
ⁱⁱⁱ	Bron: Rabobank Stafgroep Economisch onderzoek, Economische kerngegevens september 2011			



Voorstel aan Algemeen Bestuur

Datum AB-vergadering: 16 december 2011 Nummer: 4627/LB/AdG

Voor akkoord:

Afdeling PT : H.W. Sijbring

Directeur : H.D. Post

Datum:

18 nov. 2011

Paraaf:

Va

Onderwerp: Voortgangsrapportage Energypark oktober 2011

Scope

Deze voortgangsrapportage geeft de voortgang weer voor het project Energypark en sluit aan op de vorige voortgangsrapportage van mei 2011.

Ontwikkelingen klanten

NUON:

De contractuele gevolgen van de beslissing van Nuon om tot 2020 de centrale alleen op aardgas te stoken worden door de Sales-afdeling verder uitgewerkt in addendum VI. Hier worden ook nadere afspraken uitgewerkt over eventuele verhuur van het door Nuon voorlopig niet gebruikte terrein, de voorziene kolenopslaglocatie, aan een (logistieke) klant die direct achter de Noordkade opslag- of assemblageterrain nodig zou hebben.

Door de beslissing van een aantal Europese staten, waaronder Duitsland, om nucleaire stroomopwekking in de nabije toekomst af te bouwen is de vraag naar en daardoor de prijs van gas gestegen. Dit maakt dat de energiemarkt op dit moment erg onvoorspelbaar is, maar biedt op de iets langere termijn dus ook nog steeds kansen voor kolen- en biomassa-gestookte centrales.

De bouw loopt enigszins achter op schema, inmiddels zijn meer dan 2500 medewerkers aan het werk waarvan er zo'n 1200 logeren in het projecthotel in Wagenborgen en een ander deel in het projecthotel in Uithuizen. De tweede en derde turbineonderdelen zijn ook verscheept, deels geplaatst en hebben geen hinder ondervonden van de in maart 2011 voltrokken natuurramp in Japan.

De bouwkundige oplevering van het non-process-gebouw heeft uiteindelijk plaatsgevonden in september 2011 i.p.v. juni 2011. Op dit moment worden de besturingssystemen geïnstalleerd, de verwachte oplevering hiervan is 1 november 2011. Ook de koelwaterin- en uitlaatconstructies lopen achter op schema door diverse vertragingen bij de bouwers van Nuon.

De aansluiting op het gas- en elektriciteitsnetwerk is in principe gereed. De hoogspanningslijnen zijn onder spanning geweest en de gasleiding is onder druk getest. Op dit moment zijn beide nutsvoorzieningen in afwachting van de bouwactiviteiten van Nuon. Planning is dat de eerste gasturbine in bedrijf gesteld zal worden rond 1 februari 2012 en de centrale december 2012 volledig in bedrijf zal zijn.



Bij de baggerwerkzaamheden nabij de koelwaterinlaat (KWI) van Nuon, heeft de aannemer ter plaatse van het fishreturnsysteem te veel grond weggehaald, waardoor een, niet constructieve, damwand scheef is komen te staan. Voor deze schade is GSP door Nuon aansprakelijk gesteld en zijn zowel de CAR-verzekeraars van GSP als die van Nuon geïnformeerd. De eerste informele ramingen voor het herstelwerk bedragen € 2,50 miljoen.

Op dit moment, ruim 2 maanden na het incident is GSP nog steeds in afwachting van het reparatieplan (van de bouwers) van Nuon. Er is tussen de diverse partijen nog discussie over de aansprakelijkheid, de situatie voor het ontstaan en de impact van de schade. GSP heeft hiervoor externe juridische ondersteuning ingeschakeld.

Bij vervolgwerkzaamheden door de baggeraar ter plaatse van de KWI bleek dat de bouwkuip van Nuon niet grondkerend was. Bij het aanbrengen van de damwand was een plank niet op diepte gekomen en dit was provisorisch verholpen. Helaas is dat door (de bouwers van) Nuon niet aan GSP en/of de baggeraar gemeld, waardoor er plotseling een aanzienlijke hoeveelheid grond uit de bouwkuip wegstroomde.

Bij inspecties in september 2011 bleek dat de dijk ter plekke van de KWI zeer slecht onderhouden was en dat er delen waren ontgraven. Ondanks een brief, waarin (de aannemer van) Nuon gemaand werd dit voor 1 oktober te herstellen werd begin oktober geconstateerd dat de situatie nog steeds niet verbeterd was. Contractueel is op initiatief van Nuon vastgelegd dat de dijk aan een veiligheidsregiem moet voldoen gelijk aan een primaire zeekering, wat betekent dat de dijk zeker van 1 oktober tot 15 april (het stormseizoen) in goede staat moet zijn. Na een tweede brief begin oktober zijn de werkzaamheden voor 14 oktober alsnog uitgevoerd. Eventuele vervolgwerkzaamheden in de invloedssfeer van de dijk mogen alleen worden uitgevoerd na schriftelijke goedkeuring van GSP en een garantstelling van Nuon voor eventuele directe en indirecte schade bij een mogelijke dijkdoorbraak.

Tenslotte wordt met Nuon nog gediscussieerd over kosten die door beide partijen zijn gemaakt met name ter plaatse van de aansluiting van de KWI en de kadeconstructie Noord. Beide partijen hebben hier o.a. hei- en grondwerkzaamheden uitgevoerd, waarvan (een deel van) de kosten aan de andere partij kunnen worden doorberekend. Een ander item dat Nuon pas medio dit jaar heeft gemeld, en onlangs met aanvullende informatie enigszins heeft onderbouwd, is dat er een humuslaag in het koopterrein aanwezig was, zijnde de begroeiing van het oude maaiveld. Deze laag was door de aannemer van Nuon reeds rond mei 2010 gemeld en door hen verwijderd voor een bedrag van € 375.000,--. Nuon is van mening dat deze kosten voor rekening van GSP komen, zijnde een verborgen gebrek. GSP is van mening dat Nuon het bestek vooraf heeft gecontroleerd en daarmee heeft ingestemd met de wijze van ophoging en op de hoogte was van enige begroeiing op het terrein. Immers er zijn bijvoorbeeld groenknolorchissen verplaatst naar de hiervoor ontwikkelde ecostrook. Daarnaast is de melding ook te laat gedaan, ruim na de koop, maar belangrijker ook meer dan een jaar na constatering.



RWE:

Op 24 augustus heeft de RvS een vernietigende uitspraak gedaan over de NB-wet vergunning van RWE. De vernietiging is op een aantal gronden gedaan, maar de meest in het oog springende is de koppeling van het RWE-project met het GSP-project. De Provincie heeft hierop gereageerd door op 23 september een gedoogbeschikking af te geven voor een groot deel van de bouwactiviteiten. Deze gedoogbeschikking vervalt na 9 maanden, dus 23 juni 2012 of eerder als er al een nieuwe Nb-vergunning wordt afgegeven.

In de nieuwe aanvraag zal RWE de effecten van de werkzaamheden van GSP voor de havenverdieping en –uitbreiding meenemen.

Op 1 november is er bij de RvS een zitting, omdat Greenpeace op basis van de vernietiging van de Nb-vergunning, stillegging van de bouw eist.

Op nationaal niveau wordt, in het kader van verlaging van de CO2-emissie, door de overheid ingezet om de bijstook van biomassa in grotere hoeveelheden plaats te laten vinden.

RWE heeft onlangs in een overleg bevestigd dat de bouw van de koelwaterinlaat extra vertraagd is. Deze vertragingen, mede ontstaan door het van het werk sturen van de hoofdaannemer van dit deel, leiden er toe dat GSP pas na 1 maart 2012 de laatste baggerwerkzaamheden in de verlengde Wilhelminahaven kan uitvoeren en na 1 april 2012 weer kan starten met de afbouwwerkzaamheden van de oost- en zuidkade. RWE en GSP bekijken momenteel hoe zij de werkzaamheden van hun bouwers op elkaar af kunnen stemmen om de totale doorlooptijd te minimaliseren. De ingebruikname van de beide kaden zal naar verwachting op zijn vroegst eind 2012 zijn.

RWE heeft aangegeven mogelijk interesse te hebben voor een extra huurterrein van circa 8 ha in de nabijheid van de bouwlocatie.

Windturbines:**

Enercon is voor wat betreft het Eemshavengebied in de afrondende fase met de vervanging van alle windbladen (RWE Innogy), e.e.a. in goed onderling overleg en zonder noemenswaardige problemen met de doorstroming in de haven.

Het verzekeren vanwege mogelijk falen van de windturbines nabij de Magnum centrale wordt bewerkstelligd middels een aanvullende verzekering op de lopende verzekering van Growind.

Energypark West:**

Voor dit terrein, waarop eerder een LNG-initiatief was gepland, bestaat interesse vanuit de markt. Er vinden op dit moment diverse verkennende gesprekken plaats. Er bestaat mede door de eerder genoemde hoge gasprijzen opnieuw interesse vanuit een LNG-aanlanding, maar ook de (offshore) windindustrie heeft interesse voor een test- en/of productielocatie.



TenneT**:

TenneT is nog doende met een studie welke zich richt op de inpassing van alle kabels en leidingen, met rekenschap van risicocontouren, de buizenzone en de inmiddels beperkte ruimte. Doel hiervan blijft om toekomstgericht keuzes te maken die verdere initiatieven niet in de weg staan.

Op 7 november wordt het schakelstation Oudeschip van TenneT feestelijk geopend.

Over het tracé naar Diemen, het NoordWest 380 KV tracé van TenneT, zal door het Ministerie EL&I nog een Tracébesluit moeten worden genomen.

BARd GmbH/Typhoon (Buitengaats BV)*

De opdracht van BARd is onlangs overgenomen door Typhoon. Er is inmiddels ook een verzoek tot wijziging van de tenaamstelling van de gesloten optie gedaan. De eerder bij het project betrokken personen van Bard blijven wel in het projectteam aanwezig.

De Startnotitie Milieu Effect Studie (MES) Kabels en Leidingen Waddengebied is nog niet door het ministerie van EL&I gepubliceerd, in verband met benodigde afstemming van deze studie met de MER van Bard / Typhoon.

Eemsmond Energie (Advanced Power/Siemens Project Ventures GmbH)*:

De derde ronde van de vergunningen onder Rijkscoördinatieregeling, waaronder de bouwvergunning, is gaande. GSP is nagenoeg gereed met het ophogen van het terrein en het aanleggen van nuts- en infravoorzieningen in dit gebied.

Op basis van de eerder beschreven onrust die er in de energiewereld heerst, heeft Eemsmond Energie aangegeven dat zij waarschijnlijk niet in 2012 haar investeringsbesluit zal nemen.

De engineering van de koelwaterinlaat van EE in de overgangsconstructie Zuid is ingewikkelder dan vooraf gedacht en is daardoor enigszins vertraagd. Een Recht van Opstal is over en weer al een keer besproken en wordt verder uitgewerkt.

Cobra (oorspronkelijk terrein Norned 2)*:

TenneT (partner in het Cobra project) heeft besloten tot aankoop van het optieterrein ten noorden van haar Norned initiatief. De koopakte wordt momenteel tussen de partijen nader uitgewerkt.

Voor het Cobra-project heeft TenneT het vergunningentraject, inclusief MER, gestart, maar nog niet gepubliceerd. Ook deze MER hangt samen met het eerder genoemde MES K&L Waddengebied. Dit traject loopt enige vertraging op door enkele Duitse bezwaren. Door deze vertraging heeft TenneT bij de Europese subsidieverstrekker om opschorting van de uitvoeringstermijn gevraagd.

*: Deze initiatieven zijn wel gerelateerd aan Energypark, maar vallen onder de scope van het investeringsproject Energypark Binnendijks.

** : Deze initiatieven zijn wel gerelateerd aan Energypark, maar vallen niet binnen de scope van het investeringsproject Energypark of het investeringsproject Energypark Binnendijks.



Vergunningen en procedures

Zoals al eerder gemeld is de Nb-vergunning van RWE op 24 augustus vernietigd. Op dezelfde dag is ook het tracébesluit voor de vaargeulverruiming van RWS vernietigd, met name op gronden van veiligheid (vessel traffic management en noodankerplaatsen).

Ondanks de vernietiging van de Nb-vergunning van RWE is de Nb-vergunning van GSP nog steeds van kracht. Een datum voor de zitting is nog niet gepland en wordt niet eerder verwacht dan begin 2012.

Er zijn diverse monitoringswerkzaamheden uitgevoerd conform vergunningvoorschriften en deze zijn in een rapportage aangeleverd bij het bevoegd gezag en de beoordelingscommissie.

Voor de verdiepingswerkzaamheden van de winter 2012/2013 dient t.z.t. nog een werkplan bij de Provincie Groningen te worden ingediend.

Werkzaamheden Groningen Seaports

In het afgelopen half jaar zijn er diverse werkzaamheden uitgevoerd. De kadebouw is door BAM voor zover mogelijk voortgezet. Met name aan de Noordkade is hard doorgewerkt, zodat deze binnenkort in gebruik kan worden genomen. Om discussie met Nuon over de functionaliteit van de kade te voorkomen en daarmee discussie over het al dan niet betalen van de kadegarantie, is in mei 2011 besloten om de Noordkade als vloeistofdicht uit te voeren. Hierdoor kan in 2012 de contractueel overeengekomen kadegeldgarantie van Nuon worden geëffectueerd.

Naast de kadewerkzaamheden zijn ook de baggerwerkzaamheden in de verlengde Wilhelminahaven door Boskalis uitgevoerd. Op 23 juni is de dijkdoorbraak gerealiseerd en daarna is de Noordkade vrijgebaggerd, waardoor de kadebouw van BAM weer voortgang kon hebben. De afgelopen maanden heeft Boskalis de noordelijke troggen voorzien van zinkstukken en een groter deel van de haven ontgraven. Op dit moment is men met de 3^e van de in totaal 4 fasen gestart. De laatste fase kan pas worden uitgevoerd als RWE het gebied rond de KWI aan GSP heeft vrijgegeven, voorlopig na 1 maart 2012.

Tijdens het baggerwerk zijn 3 schadegevallen gesignaleerd. De eerste schade die is ontstaan is de schade waarbij Boskalis voor de damwand van het fishreturnsysteem meer grond heeft weggehaald dan de bedoeling was. Hierdoor is deze damwand scheef gezakt. Het werk behoort tot de scope van Nuon en is op verzoek van Nuon in het bestek van GSP ondergebracht, omdat dit minder coördinatieproblemen zou geven en financieel aantrekkelijker voor Nuon is. Na de schade heeft Nuon GSP aansprakelijk gesteld en GSP op haar beurt Boskalis. De verzekeraars van alle partijen zijn ingeschakeld.

Een tweede schadegeval betreft de lekkage van de damwandkuip van de KWI van Nuon. Deze schade is te wijten aan het niet op diepte zijn van een damwandplank door de bouwers van Nuon.

Tenslotte is er tijdens de baggerwerkzaamheden nog een dijkval geweest in de primaire kering van het waterschap, ten westen van de overgangsconstructie Zuid. Het ontstaan van deze schade is op dit moment nog niet duidelijk en wordt nader onderzocht. Mogelijke oorzaken kunnen zijn, in willekeurige volgorde: baggerwerkzaamheden op circa 200 meter afstand (Boskalis), niet stabiele aanheiling van de overgangsconstructie op de dijk (BAM), trekproeven van sleepboten in de nabije omgeving, een hogere waterstand, e.d. of combinaties van deze factoren. De schade is direct na ontstaan hersteld.

Met zowel RWE als Nuon vindt voortdurend afstemming plaats over de uitvoering van de verschillende werkzaamheden.



Voor de komende winter staat wederom een verdieping en verbreding van de bestaande haven gepland. De aannemer zal 1 november 2011 starten met het verspreiden van slib op de daarvoor bestemde en vergunde locaties.

Tenslotte heeft Groningen Seaports afgelopen zomer in samenspraak met Waterschap Noorderzijlvest een opdracht verstrekt voor het opstellen van een waterstructuurplan voor de gehele Eemshaven. Na een uitgebreid archiefonderzoek en diverse interviews, is de firma Oranjewoud onlangs gestart met het maken van de eerste globale plannen (per deelgebied).

Risico's

Hieronder de grootste risico's zoals wij die momenteel in kaart hebben gebracht voor het project Energypark. De risico's staan in volgorde van belangrijkheid. Achtereenvolgens worden per risico de oorzaak, gevolgen en genomen of te nemen beheersmaatregelen genoemd. Vervolgens wordt de kans van optreden, na de genomen maatregelen aangegeven en de meerkosten voor GSP geschat indien het risico ondanks de genomen maatregelen toch optreedt

1. Aansluiting tussen planningen / werkzaamheden RWE – Nuon – GSP

Ranking vorige rapportage: 1

Oorzaak : - RWE geeft planningen niet (tijdig) vrij, vertragingen in bouwprocessen
- Ontbreken Nb-vergunning RWE legt werkzaamheden RWE stil

Gevolg : - Afbouwen van de kade kan niet tijdig starten
- Verdiepen van de haven kan niet tijdig starten
- Tijdens inname water KWI Nuon ontstaat schade door baggerwerk GSP
- Claims van Nuon en / of RWE
- Problemen met verwijderen hulpconstructies
- Planning BAM verschuift met discussie en meerwerk tot gevolg

Maatregelen : - Overleg over en vrijgave van planningen RWE blijven eisen
- Goede coördinatie met Nuon voortzetten
- Contractbewaking BAM, RWE en Nuon continueren
- Onderzoeken maatregelen ter voorkoming schade aan KWI

Risico : Kans: 80%, schatting meerkosten GSP handhaven op: € 3.500.000,--

2. Afhandeling schade Fishreturnsysteem

Ranking vorige rapportage: Nieuw

Oorzaak : Door Boskalis is schade veroorzaakt aan de damwand Fishreturnsysteem

Gevolg : - Vertraging in ontwerp en uitvoering Fishreturnsysteem
- Boskalis aansprakelijk gesteld en CAR-verzekering geïnformeerd
- Nuon komt met claim voor allerlei vertragingen, ook van KWI en centrale
- Bij schadeherstel bezwijkt dijk alsnog

Maatregelen : - Externe juridische bijstand voor afhandeling schade
- Scherpe controle op argumenten claim Nuon
- Extra monitoring dijklichaam bij dijkherstel

Risico : Kans: 25%, schatting kosten: € 4.000.000,--



3. Baggerwerk

Ranking vorige rapportage: 5

Oorzaak : - Profiel Doekegatkanaal komt vrij dicht in de buurt van een bestaande dijk
- Profiel Wilhelminahaven komt vrij dicht in de buurt van een bestaande dijk
- Terugstroom van verspreidingslocatie 6 is nog groter dan nu bekend

Gevolgen : - Dijkval in bestaande dijk waardoor 1 op 4000 niet gehaald wordt
- Extra werkzaamheden / kosten ten opzichte van raming
- Claims bedrijven indien dit leidt tot overstromingsschade

Maatregelen : - Extra grondonderzoek laten uitvoeren t.p.v. bestaande dijk
- Vergunningverlening dijkwerkzaamheden door separate afdeling GSP
- Terugstroom enigszins pessimistisch opgenomen in bestek

Risico : Kans: 30%, schatting meerkosten GSP: € 3.000.000,--

4. Nadere invulling kadegebruik

Ranking vorige rapportage: 2

Oorzaak : RWE en Nuon krijgen steeds meer zicht op het gebruik

Gevolg : Uitgangspunten BAM wijzigen, (grote) claims van BAM

Maatregelen : - Overleg met gebruikers over noodzaak tot wijziging
- Kosten doorbelasten aan de gebruiker die wijziging veroorzaakt
- Contractbewaking BAM, RWE en Nuon continueren

Risico : Kans: 50%, schatting meerkosten GSP: € 1.500.000,--

5. Vergunningen

Ranking vorige rapportage: 4

Oorzaak : - Tegen huidige NB-vergunningen zijn bezwaren ingediend
- De afhandeling (RvS) laat lang op zich wachten

Gevolg : - Bouwwerkzaamheden kunnen nog altijd stil worden gelegd
- Er kunnen onvoorziene zaken worden geëist / aanbevolen
- Langere doorlooptijd voor goedkeuring werkplannen grondwerk

Maatregelen : Goede afstemming met derden / Bevoegd Gezag

Risico : Kans: 25%, schatting meerkosten GSP: € 2.000.000,--

Opmerking: Het scenario dat de vergunningen van RWE er definitief niet komen, en daarmee het contract met RWE ontbonden wordt, wordt in deze rapportage niet verwerkt. Dit scenario wordt behandeld in het BP 2012-2016.

6. Kabels en leidingen in en naar Eemshaven

Ranking vorige rapportage: 7

Oorzaak : - Conflict tussen HS-masten en onderhoud windturbines
- Gebieden ten zuiden van Eemshaven K&L vrijhouden
- Status gronden toekomstige buisleidingenstraat binnen EH onduidelijk

Gevolgen : - Moeizame planvorming over definitieve locatie K&L (toekomstbestendig)
- Interactie met andere objecten (K&L derden, infrastructuur)
- K&L worden nu onder andere condities gelegd in de buisleidingenstraat

Maatregelen : - Intensieve inzet op afstemming met TenneT en Gasunie
- Intensieve inzet op afstemming met Bevoegd Gezag
- Intensieve inzet op afstemming met windturbine-eigenaren
- Goede communicatie met Electrabel en andere belanghebbenden
- Duidelijkere status gronden buisleidingenstraat Eemshaven

Risico : Kans: 10%, schatting meerkosten GSP: € 2.000.000,--



7. Aanpassingen DCM-contract

Ranking vorige rapportage: 8

Oorzaak : - Scopewijzigingen, verandering functionele eisen c.q. wensen van klanten

Gevolgen : - Constructie verandert, onderhoud verandert soms ook

Maatregelen : - Contractaanpassingen toetsen op onderhoud
- Overleg met klanten en BAM

Risico : Kans: 80%, schatting meerkosten GSP: € 150.000,--

8. Inpassing Koelwaterinlaat EE in overgangsconstructie Zuid

Ranking vorige rapportage: Nieuw

Oorzaak : - Koelwaterinlaat in overgangsconstructie leek kostenbesparend
- Overgangsconstructie bevat meer ankers dan verwacht.

Gevolg : - Extra engineering aan inpassing en mogelijkheden door beide partijen
- Extra bouwfaseringsen en –kosten voor EE
- Discussie met EE over wie deze kosten moet dragen

Maatregelen : - Tijdens bouw bezwijkt OC Zuid en is kade Zuid tijdelijk onbruikbaar

Maatregelen : - Keuze is in het verleden door EE gemaakt o.b.v. kostenbesparing
- Extra engineering door BAM, zodat constructieve uitgangspunten helder zijn

Risico : Kans: 10%, schatting meerkosten GSP: € 500.000,--

9. Vaargeulverruiming

Ranking vorige rapportage: 9

Oorzaak : - RWS is druk doende om vergunningen te verkrijgen, moeizaam proces
- PB is vernietigd

Gevolg : - RWS is niet tijdig gereed voor ontvangst 1^e kolenschepen
- Vaargeul niet tijdig gereed voor andere (potentiële) klanten

Maatregelen : - In contracten met klanten is deze situatie afgedekt

Risico : Kans: 80%, schatting meerkosten GSP: n.v.t.

10. Interne organisatie:

Ranking vorige rapportage: 10

Introductie van projectmatig werken, middels GSP-Kompas, wordt op dit moment opgestart. Per project wordt bekeken of dit deels of compleet onder deze aanpak wordt vervolgd. De voorgestelde structuurwijzigingen PT zijn aan de projectorganisatie kenbaar gemaakt. De plannen worden momenteel met de unitmanagers en de projectmanager nader besproken. Ook heeft de voorbereiding van het BP 2012-2016 nieuwe informatie opgeleverd, waardoor het conceptplan nog enigszins bijgesteld zal worden. Invoering van deze nieuwe structuren kan tot gevolg hebben dat er (tijdelijk) onduidelijkheden ontstaan.

Financieel overzicht "Energypark"

14 oktober 2011

Code	Omschrijving	Geaccordeerd budget	Aangepast Budget	Gerealiseerd	Openstaande verplichtingen	Nog te verwachten verplichtingen	Prognose Realisatie einde werk
+	1301 Grond- en baggerwerken	39.321.222	36.465.000	17.161.298	9.034.772	10.268.930	36.465.000
+	1302 Oever- en bodembescherming	3.968.409	2.610.000	718.093	1.727.574	164.333	2.610.000
+	1303 Aanleg openbare kaden	77.614.362	53.400.000	41.124.118	7.834.815	4.441.067	53.400.000
+	1304 Ontwatering industrieterrein	261.258	260.000	87.759	0	172.241	260.000
+	1305 Aanleg weginfrastructuur	4.830.579	2.250.000	1.226.653	6.513	1.016.834	2.250.000
+	1306 Nutsvoorzieningen	3.066.672	1.500.000	472.237	0	1.027.763	1.500.000
+	1307 Realisatie diverse voorz.	2.818.310	2.050.000	284.392	9.585	1.756.023	2.050.000
+	1308 Realisatie Ecostrook	307.161	270.000	253.964	925	15.111	270.000
+	1326 Reservering risicodekking	0	3.000.000	0	0	3.000.000	3.000.000
+	1327 Domeinkosten/bodemdaling	521.474	520.000	1.262.189-	0	1.782.189	520.000
+	1328 Bijkomende kosten	2.748.784	2.255.000	1.731.233	80.440	443.327	2.255.000
+	1329 Engineering en directievoering	12.426.426	12.920.000	9.226.542	407.779	3.285.679	12.920.000
Totaal		C 147.884.657 *	C 117.500.000	C 71.024.101	C 19.102.403 **	C 27.373.496	C 117.500.000 ***

* DCM contract exclusief onderhoud

** Inclusief de resterende bonusuitkeringen in het DCM Contract; exclusief financieringslasten

*** Exclusief door te belasten kosten (en reeds doorbelaste kosten) aan derden.



Voorstel aan Algemeen Bestuur

Datum AB-vergadering: 16 december 2011

Nummer: 4638/WHB/ldG

Voor akkoord

Afdeling BO: W.H. Boneschansker

Directeur: H.D. Post

Datum

18 november 2011

18 november 2011

Paraaf

Onderwerp: slecht weer scenario

Het Algemeen Bestuur heeft verzocht om, naast de programmabegroting, ook een slecht weer scenario uit te werken. Dit om inzicht te krijgen in het effect van zware tegenslagen op de (financiële) situatie van Groningen Seaports. Deze notitie gaat daar op in.

Separaat van deze notitie werkt Groningen Seaports aan een update van de risico-analyse en de daaruitvolgende weerstandscapaciteit. Deze weerstandscapaciteit volgt uit een statistische analyse van de geïdentificeerde risico's bij Groningen Seaports. Ruwweg komt het er op neer dat voor ieder risico wordt ingeschat hoe groot de kans is dat dat risico werkelijkheid wordt en hoe groot dan de financiële schade is. De vraag hoe groot een risico is wordt immers bepaald door de kans dat iets gebeurt, vermenigvuldigd met de gevolgschade. Door dit vervolgens voor alle risico's uit te werken en in een statistische bewerking van 50.000 gebeurtenissen te analyseren, wordt de weerstandscapaciteit bepaald.

De weerstandscapaciteit is dus statistisch bepaald en geeft geen antwoord op de vraag of er voldoende (financiële) buffer is als een risico werkelijkheid is geworden en de gevolgschade niet een statistisch gemiddelde, maar een absoluut bedrag is geworden. Met het slecht weer scenario proberen we inzicht te geven in die laatste situatie.

Het gehanteerde scenario is gebaseerd op lopende projecten waar grote kasstromen mee gemoeid zijn (zowel aan inkomsten- als uitgavenkant). Concreet is gewerkt met ingrijpende negatieve beslissingen van bedrijven op het Energypark waarbij één bedrijf zich volledig terugtrekt uit de Eemshaven en het andere verdere investeringen niet doorzet. De financiële effecten van deze beslissingen zijn vervolgens verwerkt in de concept programmabegroting 2012.

In de bijlage zijn de gevolgen hiervan uitgewerkt. Op zeer korte termijn is een enorme stijging te zien van het netto resultaat als gevolg van de contractuele schadevergoeding die Groningen Seaports ontvangt. Dit heeft een positief effect op de korte termijn financieringslasten (t/m 2019) omdat er aanzienlijk minder vreemd vermogen nodig is. We zien echter ook dat, door het wegvallen van erfpachtinkomsten en havengelden, het resultaat snel daalt en in de jaren 2014-2026 negatief is. Als gevolg daarvan neemt de afloscapaciteit af, waardoor de vreemdvermogenspositie langer doorloopt. De cashflow blijft over de gehele periode positief, ook in de jaren van negatief resultaat. Groningen Seaports kan ook in dit slecht weer scenario aan zijn verplichtingen blijven voldoen.

In dit scenario geldt dat met deze ingrijpende beslissingen er ruim 70 hectare diepzee gebonden haventerrein weer vrij komt voor uitgifte. De benodigde infrastructuur is daar dan al voor gereed. Er is in het scenario echter bewust gerekend met een nul-uitgifte van deze gronden om zo goed inzicht te krijgen in de financiële effecten.

Voorstel:

Het Algemeen Bestuur wordt verzocht deze rapportage ter informatie tot zich te nemen.

Voorwaarden:

Financieel:

Mandaat: -

Bijlage:

- Financieel Meerjarenoverzicht Slecht Weer Scenario
- Grafiek verloop vreemd vermogenbehoefte 2012-2042

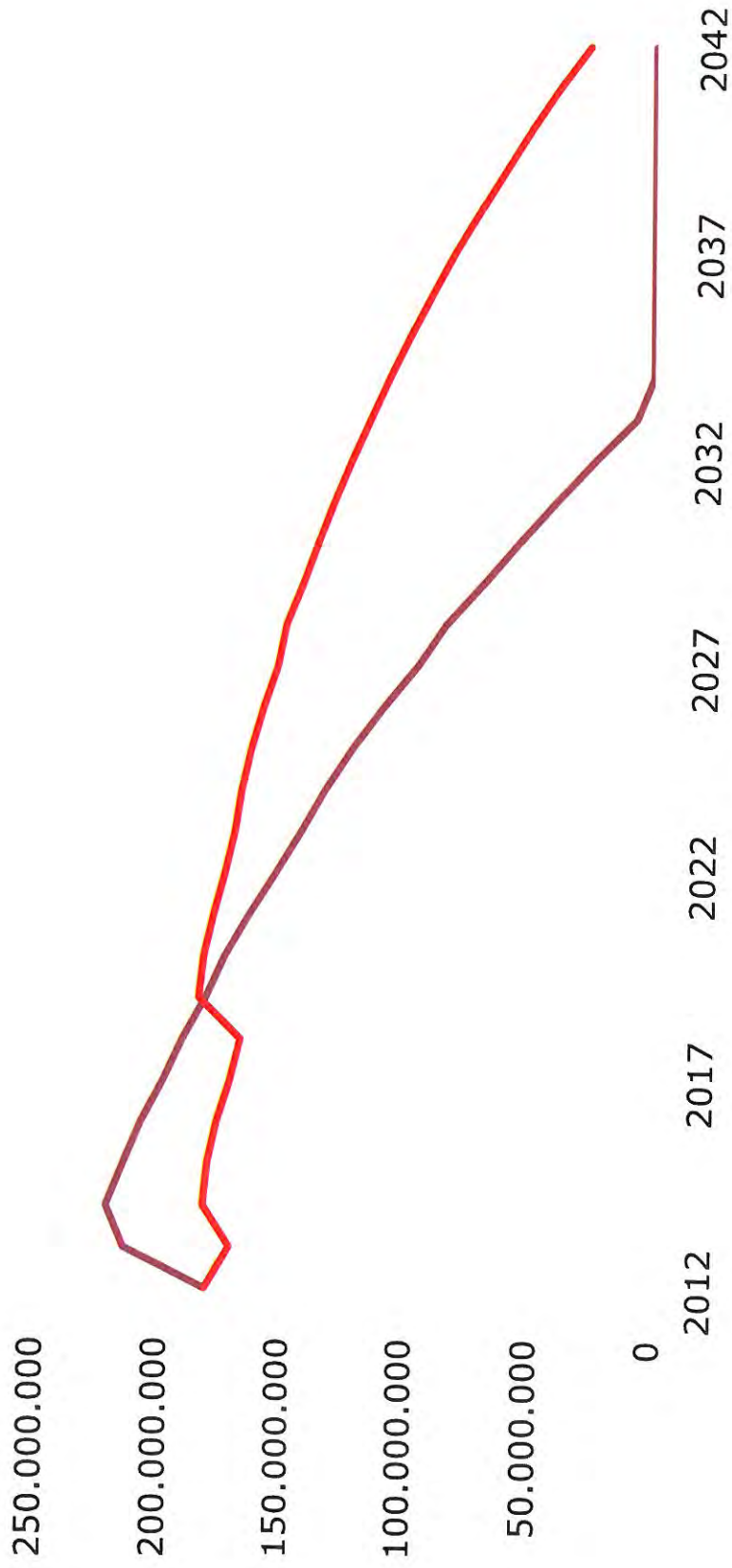
Voorgesteld besluit:

Indien van toepassing op deze plaats de concept-tekst van het formele besluit.

FINANCIËEL MEERJAREN OVERZICHT SLECHT WEER SCENARIO
Projectie geconsolideerde resultaten tot en met jaar 2016

	2012	2013	2014	2015	2016
	(begroting)				
OPBRENGSTEN					
Netto omzet scheepvaart	5.459.000	5.784.500	6.107.900	6.925.300	7.232.900
Terreinen non + core business	17.321.600	16.826.200	17.448.300	18.213.100	19.035.800
Transactieresultaat gronden	1.444.600	12.153.600	3.523.300	3.795.800	2.573.500
Overige en incidentele opbrengsten	443.300	452.200	461.300	470.500	479.900
Overige opbrengsten projecten (nieuw)	0	47.188.500	682.700	1.491.400	1.249.100
TOTAAL OPBRENGSTEN	24.668.500	82.405.000	28.223.500	30.896.100	30.571.200
KOSTEN					
Core business gerelateerde kosten	1.568.800	1.584.500	1.600.400	1.616.400	1.632.500
Baggerkosten	3.730.000	3.535.000	3.570.400	3.606.100	3.642.200
Structurele onderhoudskosten	1.062.500	1.220.400	1.334.700	1.552.200	1.578.500
Beheerskosten	716.500	723.700	731.000	738.300	745.600
Projectgerelateerde bijdragen	181.000	150.000	150.000	150.000	150.000
Overige kosten projecten (nieuw)	0	1.000.000	0	1.900.000	0
Personeelskosten	7.655.100	7.869.400	7.965.600	8.124.900	8.287.400
Overige kosten	3.293.600	3.053.700	3.079.200	3.085.100	3.151.700
Onvoorzien uitgaven en incidentele kosten	0	0	0	0	0
TOTAAL KOSTEN	18.207.500	19.136.700	18.431.300	20.773.000	19.187.900
OPERATIONEEL RESULTAAT	6.461.000	63.268.300	9.792.200	10.123.100	11.383.300
Mutaties voorzieningen	0	0	0	0	0
Resultaat deelnemingen	0	0	0	0	0
Afschrijvingen	-4.187.600	-6.679.500	-7.616.100	-7.419.600	-7.435.800
Financiële lasten	-6.009.900	-8.478.184	-6.927.749	-6.140.356	-6.440.567
Bouwrente	3.249.900	2.383.700	960.200	341.200	253.800
Netto resultaat totaal	-486.600	50.494.316	-3.791.449	-3.095.656	-2.239.267

Vreemd vermogenbehoefte 2012-2042



— Begroting 2012 FMP 2012-2015

— Begroting 2012 FMP 2012-2015 incl. Slecht weer scenario