

Gereed voor een nieuwe sprong vooruit



- Jaarverslag 2011
- Paragrafen
- Jaarrekening 2011
- Begroting 2011 versus realisatie 2011

Inhoudsopgave

JAARVERSLAG 2011

Gereed voor een nieuwe sprong vooruit	4
De organisatie Groningen Seaports	5
Missie	5
Ambitie en visie	5
Doelstellingen en strategie	5
Feiten en cijfers	6
Groninger Zeehavens in nationaal en internationaal perspectief	8
Eemshaven: Energy Port krijgt vorm	10
Delfzijl	12
Ruimte en Milieu	13
Versterking interne organisatie	16
Vooruitblik: vertrouwen in veerkracht	17
Verslag ondernemingsraad	19

PARAGRAFEN

A. Lokale heffingen	20
B. Weerstandsvermogen en risicomanagemen	20
C. Onderhoud kapitaalgoederen	21
D. Financiering	22
E. Bedrijfsvoering	23
F. Verbonden partijen	23
G. Grondbeleid	24

JAARREKENING 2011

Balans per 31 december 2011	25
Winst- en verliesrekening over 2011	26
Algemene toelichting op de balans en winst- en verliesrekening	27
Toelichting op de balans	29
Toelichting op de winst- en verliesrekening	35
Niet uit de balans blijvende verplichtingen	40

BEGROTING VERSUS REALISATIE

Overzicht begroting 2011 versus realisatie	41
Toelichting op de begroting versus realisatie – opbrengsten	43
Toelichting op de begroting versus realisatie – lasten	47

CIJFERS EN GRAFIEKEN	48
-----------------------------	-----------

CONTROLEVERKLARING	52
---------------------------	-----------

Inleiding

Directie en Management Team van Groningen Seaports biedt hierbij aan het Algemeen Bestuur de programmaverantwoording 2011 aan. Middels dit document legt de Directie en Management Team verantwoording af over het gevoerde beleid in 2011, de mate waarin de doelstellingen uit de begroting 2011 zijn gerealiseerd en de daaraan gekoppelde inzet van middelen.

In de programmaverantwoording 2011 is de aansluiting gelegd met de programmabegroting 2011, die in de Algemeen Bestuursvergadering van 4 februari 2011 is vastgesteld. De vaststelling van deze programmaverantwoording is voorzien op 12 juli 2012.

De programmaverantwoording is ingedeeld in vier hoofdstukken:

- Jaarverslag 2011
- Paragrafen
- Jaarrekening 2011
- Begroting 2011 versus realisatie 2011



Volop logistieke activiteiten in de Julianahaven met op de voorgrond het laden van een containerschip met bestemming Amerika

Gereed voor een nieuwe sprong vooruit

Groningen Seaports op stevige grondvesten

Groningen Seaports heeft het goed gedaan in 2011. Dat is een bemoedigende constatering in relatie tot de sombere economische berichten die dagelijks tot ons komen. Vooralsnog lijkt Groningen Seaports weinig last te hebben van de recessie. Het operationeel resultaat is positief en beter dan de begroting voor 2011. In de jaarrekening worden, ondanks aanvullend getroffen voorzieningen, zwarte cijfers geschreven. Er is een recordhoeveelheid goederen overgeslagen en er is bijna 29 hectare terrein uitgegeven.

Uiteraard gaat de recessie niet aan ons voorbij en zijn er bijstellingen doorgevoerd. Zo moet de nodige soberheid worden betracht aan de uitgavenkant. De kosten worden scherp in de gaten gehouden en de organisatie moet efficiënter werken.

Groningen Seaports staat er dus goed voor en de wereldwijde economische recessie lijkt dat beeld niet te verstoren. Eigenlijk is dat niet erg verrassend, want de havens profiteren van het consequent investeren, lobbyen en plannen maken gedurende de laatste tien jaar. Het is echter geen reden om achterover te leunen. Groningen Seaports wil haar focus handhaven op de doelstellingen. Een van die doelstellingen is het streven naar duurzame havens. In 2011 is gestart met de Groene Havenvisie 2030. Daarmee is een proces in gang gezet waarin met veel stakeholders wordt gewerkt aan een nieuw perspectief. Dat kan naar verwachting in 2012 worden vastgesteld.

In het verslagjaar zijn ook stappen gezet in het verzelfstandigingsproces van Groningen Seaports. Een werkgroep heeft de (financiële) informatie geïnventariseerd en de consequenties van de verzelfstandiging in kaart gebracht. Ook zijn nadere onderzoeksvragen opgesteld om te komen tot succesvolle voltooiing van het proces. Die afronding wordt in 2012 verwacht.

Niet onvermeld mag blijven de aansprekende vijftiendelige televisieserie 'Mensen maken de Eemshaven'. In deze serie zijn via persoonlijke portretten de belevenissen van mensen die werken en leven in en om de Eemshaven in beeld gebracht. De trots van deze mensen die in de beelden sterk naar voren komt, sterkt de opvatting van de geslaagde economische ontwikkeling van de haven.

Deze economische ontwikkeling zorgt voor groei van de werkgelegenheid. Groningen Seaports fungeert daarbij als katalysator voor ontwikkelingen in haar directe en indirecte omgeving. Uit een onderzoek blijkt dat bij bedrijven in de Eemsmondregio de komende acht jaar ruim 3.000 vacatures te vervullen zijn. Vanuit Groningen Seaports wordt meegewerkt om de verwachte groei in de vraag naar met name technisch personeel op te vangen.

Groningen Seaports werkt samen met andere Nederlandse zeehavens. Met het opheffen van de Nationale Havenraad is samen met Rotterdam, Amsterdam en Zeeland gezocht naar een structureel samenwerkingsverband. De uitkomst moet een vast overlegorgaan zijn dat de gezamenlijke belangen van de Nederlandse zeehavens effectief behartigt. Groningen Seaports draagt daar haar steentje aan bij.

Naast een terugblik op 2011 kijken we ook vooruit. Belangrijke initiatieven zoals de investeringen in de on- en offshore windenergie zullen hun vruchten afwerpen. De vergroening van de chemische industrie en het uitbouwen van de bio-based bedrijvigheid gaat door, want de toekomst van deze bedrijfstakken is perspectiefrijk.

Al met al biedt dit voldoende uitdagingen om vanuit een geslaagd verslagjaar 2011 met volle kracht en energie te werken aan de toekomst van Groningen Seaports.

Wilma J. Mansveld

Voorzitter van het Algemeen Bestuur van Groningen Seaports.

De organisatie Groningen Seaports

Groningen Seaports is de beheerder van de haven van Delfzijl en de Eemshaven en aangrenzende industrieterreinen en voorziet in een complete havendienstverlening, van logistieke diensten tot het beschikbaar stellen van topkwaliteit industriële en mkb-terreinen in beide havengebieden. Tevens beheert Groningen Seaports de multimodale terminal Railport Veendam, het industrieterrein Fivelpoort in Appingedam en twee binnenhavens, de Farmsumerhaven en de Oosterhornhaven, beide in Delfzijl.

Door de ligging, het aanbod van verschillende typen bedrijventerreinen, de aanwezige infrastructuur, de ruimte en de concurrerende grondprijzen zijn de terreinen van Groningen Seaports uitstekend geschikt als vestigingslocatie. Zowel de Eemshaven als de haven van Delfzijl zijn uitstekend uitgerust voor de op- en overslag van een breed scala aan goederen.

De sterke kanten van Groningen Seaports zijn: snelle dienstverlening, voldoende grond beschikbaar, ook rechtstreeks aan het water, ruimte voor ontwikkeling, uitstekende havenfaciliteiten, hoog gekwalificeerd personeel, prima bereikbaarheid en goede en snelle (internet)verbindingen. Groningen Seaports heeft een markt- en klantgerichte instelling. De organisatie beschikt over uitstekende faciliteiten en de lijnen zijn er kort.

Groningen Seaports is een overheidsinstelling volgens een gemeenschappelijke regeling (GR). De GR wordt bestuurd door de participanten: de gemeenten Delfzijl en Eemshaven en de provincie Groningen. Vertegenwoordigers van de participanten vormen zowel het dagelijks (DB) als het algemeen bestuur (AB). De dagelijkse gang van zaken wordt geregeld door het management en het personeel van Groningen Seaports. Groningen Seaports heeft de ruimte voor het voeren van een zelfstandig commercieel beleid, maar het bestuur is uiteindelijk verantwoordelijk voor de activiteiten van de organisatie. Voorzitter van het bestuur is gedeputeerde Economische Zaken Wilma Mansveld van de provincie Groningen.

Missie

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



Overzichtsfoto van de haven van Delfzijl

Ambitie en visie

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

Groningen Seaports realiseert die ambitie door in te zetten op zes sectoren: energie, chemie, logistiek, agribusiness, recycling en industriële MKB. De eerste vier sectoren zijn tevens speerpunten van het regionale en nationale economische beleid. Groningen Seaports ziet goede kansen voor samenwerking met Rotterdam, vooral op het gebied van chemie en energie.

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 van een snelle datakabel. Bovendien bieden de logistieke en industriële activiteiten volop synergie, schaal- en clustervoordelen.

Die sterkten zijn de basis voor toekomstige resultaten, ze vormen 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.

Doelstellingen en strategie

De missie of hoofddoelstelling van Groningen Seaports is vertaald in een viertal langetermijn-doelstellingen of goals:

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

Deze worden op hun beurt bereikt via doelen voor de middellange termijn van circa 5 jaar. 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 businessplanning voor de komende jaren tot op detailniveau uitgewerkt in unitplannen. In deze kortetermijn-plannen heeft iedere afzonderlijke unit vastgelegd wat deze op jaarbasis per beleids-onderdeel 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.

Feiten en cijfers

Havens in blijvende groei

De Groninger havens blijven groeien. Ook in 2011 was dat het geval. De goederenoverslag bereikte in het verslagjaar zelfs een recordhoeveelheid en de uitgifte van terreinen lag boven de doelstelling. Daarnaast werd er door de bedrijvigheid in de haven- en industrieterreinen volop geïnvesteerd, in weerwil van de economische neergang. Groningen Seaports stelt om deze redenen vast dat 2011 voor de havens én voor de organisatie zelf een goed jaar was.

Voor het eerst in de historie van Groningen Seaports is meer dan 8 miljoen ton aan goederen overgeslagen, een toename van circa 5 procent ten opzichte van 2010. De oorzaak van deze stijging ligt vooral bij de op volle toeren draaiende industrie in Delfzijl. De overslag kwam daarmee uit boven het vorige recordniveau van 2008, het jaar de waarin de eerste economische crisis zich liet gelden. Wel was in het laatste kwartaal van het verslagjaar sprake van teruggang in de overslag.

De terreinuitgifte liet een vergelijkbaar beeld zien met bijna 29 verkochte hectares in 2011. Het jaar ervoor was dat nog 25,7 hectare. Alleen in het jaar waarin de grond voor de centrales van RWE en NUON werd gecontracteerd werd er meer industrie- en havengrond uitgegeven. Financieel gezien leverde 2011 een zeer bescheiden winst op van 0,065 miljoen. Dat resultaat wijkt nogal af van de hogere prognose omdat in 2010 is besloten gronden vaker in erfpacht uit te geven dan te verkopen. Hiertoe is besloten om de inkomstenstroom ook voor de lange termijn te zekeren. Daarnaast zijn in 2011 voorzieningen getroffen op de derivatenportfeuille en de vordering op Fivelpoort C.V., omdat de huidige grondexploitatie naar verwachting onvoldoende ruimte laat voor volledige aflossing van de financiering.

De opgang die de havens en Groningen Seaports beleven kende in het verslagjaar een voorlopig hoogtepunt. Deze langetermijntrend van groei en vooruitgang beslaat nu ruwweg een periode van tien jaar, slechts onderbroken door een dip in de overslagcijfers in 2009, veroorzaakt door de eerste economische crisis.

Hetgeen zich nu ontvouwt in de Eemshavens en industriegebieden is het tastbare resultaat van jarenlang plannen maken, lobbyen, investeren en bouwen. De Eemshavendregio heeft zich dankzij het harde werken, de klantgerichte houding en de keuze voor vruchtbaar gebleken ontwikkelingsstrategieën in het voorbije decennium ontplooid tot een economische motor van Noord-Nederland. De groeispurt heeft geleid tot een internationaal georiënteerd haven- en industriecomplex met een nationaal belang. Een positie die in 2011 verder is versterkt.

Energy Port

De vooruitgang toont zich het duidelijkst in wat in de voorbije jaren de grootste bouwput van het land is geworden: de Eemshaven, die als Energy Port de titel van belangrijkste energiehaven van het land verdient. Wanneer alle projecten bij elkaar worden opgeteld gaat het om een investeringsbedrag van 6 miljard euro. Dat is meer dan wordt geïnvesteerd in de Maasvlakte bij Rotterdam of in de Noord-Zuidlijn in Amsterdam. De energiecentrales van NUON en RWE naderen hun voltooiing en de overige energiegerelateerde bedrijvigheid groeit hard mee. Zijn de mega-centrales eenmaal in bedrijf dan leveren ze samen met de andere energieproducenten in de noordelijkste zeehaven van Nederland, circa een derde van de nationale stroomproductie, waarmee de Eemshavendregio met recht de titel van stopcontact van Nederland kan voeren. Groningen Seaports zelf werkt in de Eemshaven hard aan de aanleg van nieuwe havenbekkens en de bouw van kades. Daarnaast komt door de uitgifte van concessies voor de bouw van windmolenparken een grootschalige offshore-windindustrie tot onverwacht snelle bloei.



Zwaar transport in de Beatrixhaven waar een transformator, afkomstig uit Japan, wordt gelost ten behoeve van de in aanbouw zijnde Nuon Magnum energiecentrale

Een ontwikkeling die de Eemshaven een nieuwe marktkans biedt. Het perspectief voor de offshore-windenergie sluit bovendien goed aan op de strategische doelstelling van Groningen Seaports die er op is gericht de Eemshaven dé energiehaven van het land te maken.

Daar waar voorheen lege vlakten symbool stonden voor stilstand, zijn deze in nu het toneel van grootschalige bouwactiviteiten. Daarmee is definitief een eind gekomen aan het achterstands-imago van de industriehavens. Vanuit heel Nederland worden de ontwikkelingen in de havens nu met belangstelling gevolgd.

Delfzijl op volle productie

Ofschoon de aandacht nogal eens uitgaat naar de Eemshaven, mag niet worden vergeten dat Delfzijl een even groot aandeel heeft in de resultaten van Groningen Seaports. Het record in de op- en overslag bijvoorbeeld kan vanwege de prestaties van de gevestigde industrie dan ook vooral op het conto worden geschreven van de Delfzijlster bedrijvigheid. De industrie draaide er op volle productie. Met name prestaties van de chemie, die op maximale productie zat in 2011, zijn opvallend gezien de kille economische wind die in het verslagjaar waaide. Daarnaast streek de helft van de nieuw-vestigings (Eneco, Veenstra PPG en Roba Metals) in 2011 neer in Delfzijl, zodat sprake is van een opleving in de komst van nieuwe bedrijvigheid.

De grootschalige ingezette revitalisering van de Oosterhorn is in het voorbije jaar voltooid, waarmee de infrastructuur op dit industrieterrein weer volledig bij de tijd is. Eveneens is dit jaar met behulp van Waddengelden het herstel van de wierdenstructuur van het oude dorpje Weiwerd gestart. Hier is de Brainwierde Weiwerd gepland, bedoeld voor kleinschalige, hoog-innovatieve bedrijvigheid.

Slimmer, efficiënter en klantgerichter

2011 was voor Groningen Seaports een jaar waarin gewerkt is aan versterking van de positie als economische motor van Noordoost-Nederland. Op veel fronten zijn stappen gezet om de havens en de industriegebieden gereed te maken voor een toekomst van voortgaande groei. Ook de organisatie zelf is slimmer, efficiënter en klantgerichter gaan werken. Dat is ook nodig om in omvang en professionaliteit gelijke tred te houden met de groei van activiteiten in de havens. Onderdeel van het interne professionaliseringsproces is verbetering van efficiency en effectiviteit van processen en procedures. Een belangrijke stap in de aanscherping hiervan is de formulering van een tot in detail uitgewerkte meerjarenstrategie in het Businessplan 2012 – 2016. Daarin is een heldere en nauwkeurig geformuleerde strategie is vastgelegd. Want meer werk en meer activiteiten nopen tot het maken van heldere keuzes en het weloverwogen uitstippelen van een koers.

Duurzaamheidsvisie

Duurzaamheid is een vooraanstaand onderdeel in de nieuwe strategie. Groningen Seaports is zich er terdege van bewust dat ze activiteiten ontwikkelt aan de rand van de Waddenzee, een natuurgebied met de status van Werelderfgoed. In de meerjarenvisie wordt daarom aandacht geschonken aan klimaateffecten, luchtverontreiniging, geluidsbelasting en veiligheid. Met de aandacht en zorg voor milieu, mens en omgeving drukt Groningen Seaports haar respect voor die zaken uit. Om die voor-nemens niet vrijblijvend te laten zijn, maar in doelstellingen en maatregelen vast te leggen is in 2011 een begin gemaakt met het opstellen van de Groene Havenvisie 2030

Een nieuwe sprong vooruit

De Eemsmondregio nadert nu een punt waarop een nieuwe stap gezet kan worden. Na de jarenlange periode van bedrijven aantrekken en bouwen komt het accent meer te liggen op beheer van hetgeen is opgebouwd. Groningen Seaports bevindt zich momenteel als het ware tussen deze twee fasen in. Vernieuwing en uitbreiding zijn zeker nog mogelijk en daar is reeds een begin mee gemaakt. In de Eemshaven wordt bijvoorbeeld al gewerkt aan plannen voor nieuwe industriegrond voor onder meer datacenters en glastuinbouw. De offshorewind komt van de grond en in Delfzijl wordt een verschuiving zichtbaar richting een groen producerende biobased industrie. Groningen Seaports signaleert en stimuleert die ontwikkelingen en bereidt ook de eigen organisatie voor op de veranderingen. Het komt tot uitdrukking in de titel van dit jaarverslag: Gereed voor een nieuwe sprong vooruit.

Bovenstaande bood een beknopte weergave van de belangrijkste ontwikkelingen in 2011. De hoofdstukken die volgen gaan dieper in op economische verwickelingen en andere factoren die voor Groningen Seaports van belang zijn, zoals overheidsbeleid en de arbeidsmarktsituatie. Vervolgens wordt ingezoomd op de ontwikkelingen in de havens afzonderlijk en schenken we aandacht aan belangrijke thema's zoals de kansen voor windenergie, duurzaamheid en personele ontwikkelingen. Tenslotte bieden we een blik in de toekomst waarin Groningen Seaports verwachtingen uitspreekt voor de komende jaren.



Overzicht van het industriegebied Oosterhorn in Delfzijl

Groninger Zeehavens in nationaal en internationaal perspectief

Nationaal en internationaal gezien was 2011 voor veel bedrijfstaken geen voorspoedig jaar. Terwijl de echo van de eerste crisis van 2008 nog naklonk, diende een nieuwe economische dip zich alweer aan. Europa verkeerde in 2011 in onzekerheid over het verloop van de financiële crisis. Eind 2011, begin 2012 was het nog steeds de vraag in hoeverre de economische onrust uitmondt in een groeivertraging die de rest van de Westerse wereld niet onberoerd zal laten. Het gevolg van de ontwikkelingen is dat het aanvankelijke optimisme in de eerste helft van 2011 over het economisch herstel, door de ontwikkelingen in dat jaar flink is geslonken.

Structureel sterk

De macro-economische ontwikkelingen blijken echter niet synoniem met de gebeurtenissen in de beide Groninger zeehavens. Sterker nog, de voorbije jaren hebben zelfs een groei in aard en omvang van activiteiten laten zien.

De opgaande lijn die in 2010 na de kortstondige dip werd hervat is geen eendagsvlug. Vergeleken met andere havens zoals Rotterdam en Amsterdam doen de Eemshavens het in de overslag ook opvallend goed, met name dankzij de product-mix die in de havens wordt overgeslagen. Daarnaast is de verkoop van industriegrond ondanks de economische malaise al die tijd op peil gebleven. Groningen Seaports vindt het beemoedigend dat alles vast te stellen.

Bijdrage aan BV-Nederland

De prestaties van de havens worden veelal afgemeten aan de hoeveelheid verkochte industriegrond en de op- en overslagcijfers. Van meer belang echter is de toegevoegde waarde van de Eemshaven en de Delfzijlster haven en industrie aan de nationale economie, populair gezegd: de bijdrage aan de BV Nederland. En die is substantieel.

De Eemsdelta-regio is zowel voor de energievoorziening als voor de chemische productie van nationaal strategisch belang. Binnenkort komt circa 35 procent van de nationale stroomproductie uit de noordelijkste zeehaven van ons land. In de buurhaven Delfzijl bevindt zich daarnaast ongeveer 15 procent van alle chemische industrie. En ook als logistiek knooppunt vervullen de havens een rol van landelijke en internationale betekenis. Niet voor niets heeft het kabinet de havens en Groningen Railport in Veendam opgenomen in het Mainport Netwerk Nederland.

Dankzij de bouw van energiecentrales, de bouw van windmolenparken op de Noordzee en de aanlanding van stroomkabels in de Eemshaven is de Eemsdelta hard op weg zich tot stopcontact van het land te ontwikkelen. Het bewijst dat het een goede strategische keuze is geweest van Groningen Seaports om met name de Eemshaven te profileren als energiehaven. De Eemshaven heeft zich ermee op een nichemarkt gepositioneerd waar het een sterke concurrentiepositie heeft verworven. Daarmee is ze minder gevoelig voor de felle concurrentiestrijd tussen havens die vechten om de reguliere doorvoer van goederen.

Ook is in 2011 gebleken dat het energie-profiel van de haven belangstelling wekt van tal van andere bedrijven die geïnteresseerd zijn in zekerheid van energievoorziening, datacentra bijvoorbeeld.

Stabiliteit

De havens verlenen stabiliteit aan de Noord-Nederlandse economie en hebben een dempend effect op de grillen van de conjunctuur. Groningen Seaports constateert dat de haven- en industriegebieden in de Eemsmoond-regio zich in het voorbije decennium definitief hebben ontplooid tot een belangrijke schakel in de Noord-Nederlandse economie. De regio



Het Energy Park Eemshaven met Norned op de voorgrond en de centrales van RWE/ Essent en Nuon/Vattenfall in aanbouw op de achtergrond

profiteert in meerdere opzichten van de aanwezigheid ervan. Dat de voorbije jaren zonder grote tegenslagen zijn gepasseerd heeft vooral ook te maken met de grootschalige investeringsprojecten en de ontwikkeling van de Eemsdelta-regio als energieknoppunt. Het heeft de ruggengraat van de Eemsmoondregio versterkt, de schaalgrootte is toegenomen en de kwetsbaarheid is verminderd.

Noord-Nederland aantrekkelijke vestigingsplaats

Bedrijven die zich in de havens vestigen besluiten daartoe vanuit hun langetermijn-perspectief en waarden daarbij de concurrerende grondprijzen en de goede bereikbaarheid. Ondernemingen kiezen voor het Eemsdelta-gebied omdat de randvoorwaarden goed zijn. Zo herkennen energiebedrijven de basisvoorzieningen zoals beschikbaarheid van koelwater en de goede bereikbaarheid voor de schepen die de centrales van brandstof gaan voorzien.

In 2011 heeft Groningen Seaports wederom gewerkt aan verdere verbetering van randvoorwaarden: aanleg van nieuwe wegen en waterinfrastructuur, de constructie van nieuwe (bulk)kades en havenbekkens (Beatrixhaven en Wilhelminahaven) in de Eemshaven en de grootschalige modernisering van industrieterreinen in Delfzijl.

De noordelijke regio als geheel heeft als vestigingsplaats een aantal in het oog springende voordelen. Denk aan beschikbaarheid van terreinen en aan achterlandverbindingen die nog niet de fleproblemen 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.

De havens en nationaal Topsectorenbeleid

Noord-Nederland heeft afgelopen jaren werk gemaakt van profilering als nationale energie-regio. Juist op basis van nauwe publiekprivate samenwerking is het Noorden uitgegroeid tot een concentratiegebied voor nieuwe energie-investeringen onder de noemer Energy Valley. Dit wordt in het Regeerakkoord dan ook letterlijk genoemd als cluster van nationaal belang, vergelijkbaar met onder meer Brainport Eindhoven, Mainport Schiphol en de haven van Rotterdam. Momenteel is de Energy Valley-regio het decor voor het grootste investeringsprogramma op het vlak van energie. Bij elkaar gaat het om een bedrag van 25 miljard Euro. Hier ligt een duidelijk raakvlak met de activiteiten van Groningen Seaports, aangezien een aanzienlijk deel van de energie-investeringen worden gedaan in de Eemsmoondregio.

Mainportbeleid en havensamenwerking

Sinds midden jaren 80 voert Nederland een Mainportbeleid, met de mainports Rotterdam en Schiphol als belangrijkste pijlers. Het kabinet Rutte zet dat beleid voort en scherpt het aan, zodat Schiphol en Rotterdam maximaal worden gefaciliteerd. Het kabinet ondersteunt dan ook de ontwikkeling van het Rotterdamse haven- en industriegebied om haar 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 (demissionaire) kabinet Rutte en erop neer komt dat alle zeehavens, rail- en binnenvaartterminals en andere logistieke knooppunten één efficiënt netwerk vormen, dat 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 samenwerking met in de eerste plaats Rotterdam, maar ook met andere havens, omdat het eveneens de positie van Delfzijl en Eemshaven versterkt.

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 efficiency en regie en dus om actieve samenwerking met andere zee- en binnenhavens, logistieke knooppunten in het achterland en industrie-centra.

Dat 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.

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

Arbeidsmarkt

De voorspoed in de havens brengt met zich mee dat capaciteitsproblemen ontstaan bij zowel het aanbod van terreinen als bij de beschikbaarheid van arbeidskrachten. Onze zorg betreft momenteel het aanbod van voldoende arbeidskrachten, met het aanbod name technici staat onder druk.

De ondernemersorganisatie Samenwerkende Bedrijven Eemsdelta (SBE) deed in 2011 een onderzoek naar de situatie en verwachtingen op de regionale arbeidsmarkt. De resultaten van het onderzoek maakten duidelijk dat de zorg terecht is en dat de tekorten de komende jaren alleen maar groter worden. Tot 2020 hebben de bedrijven in de Eemsmondregio naar schatting 3250 vacatures te vervullen. Dat betreft vooral een vervangingsvraag door vergrijzing van het huidige werknemersbestand. Circa 7 van de 10 van die functies zijn technisch van aard. Daarnaast komen er nog eens 1000 nieuwe banen bij. De tekorten op de arbeidsmarkt worden versterkt door een afname van bevolkingsaantallen in Noordoost-Nederland. Die trend zal zich de komende jaren voortzetten.

De goede kant van de zaak is dat de regionale werkloosheid hiermee beperkt wordt. Het zou te betreuren zijn, wanneer het Noorden die kans onbenut laat.

Gezien de verwachte groei van de bedrijvigheid verdient de situatie op de regionale arbeidsmarkt veel aandacht. Zeker ook omdat onderwijsinstellingen momenteel niet in staat zijn voldoende instroom van jonge arbeidskrachten te genereren. Bovendien sluit de opleiding van schoolverlaters onvoldoende aan op de vraag van bedrijven.

Aangezien beschikbaarheid van goed geschoolde medewerkers een belangrijke vestigingsplaatsfactor is, voelt Groningen Seaports hier een verantwoordelijkheid. Met overheden, het bedrijfsleven, scholen en arbeidsmarktorganisaties heeft Groningen Seaports daarom actie ondernomen. Zo is onder meer met de provincie Groningen, gemeenten, Werkplein, onderwijs, kenniscentra en het regionale bedrijfsleven het Seaports Xperience Center (SXC) opgezet. Deze instelling werkt aan verbetering van de aansluiting van opleidingen en arbeidsmarkt. Tevens wil het SXC via promotie- en wervingsacties scholieren ertoe aan te zetten te kiezen voor opleidingen die leiden naar een baan in de havens of de industrie.

Ook via Energy Valley Topclub werkt Groningen Seaports samen met de overheid, bedrijfsleven en sportclubs aan betere profilering van de havens in het onderwijsveld.

Groningen Seaports is ook op een andere wijze betrokken bij de arbeidsmarkt. Via het opnemen van een sociale paragraaf in contracten met aannemers wordt wat gedaan aan de situatie van werkzoekenden die moeilijk aan een baan komen. In dit kader worden aannemers ertoe aanzet een zeker percentage van de aanneemsom te besteden aan het in dienst nemen van werkzoekenden. Groningen Seaports vervult daarmee ook een sociale taak. Dat vindt de organisatie van belang omdat ze voor zichzelf ook een maatschappelijke rol ziet weggelegd.



De bouw aan de energiecentrales zorgt voor veel werkgelegenheid, zoals hier te zien is bij de Nuon centrale

Eemshaven: Energy Port krijgt vorm

Wie aan het begin van dit millennium zou hebben voorspeld dat de noordelijkste zeehaven van het land over enkele jaren toe zal zijn aan uitbreiding, zou slechts scepsis en meewarige blikken hebben ontmoet. Toch is het nu de situatie, want in 2011 zijn de plannen in gang gezet voor de ontwikkeling van 45 hectare nieuwe industriegrond ten zuidoosten van het huidige havengebied.

De uitrol van nieuw gebied illustreert de onstuimige ontwikkelingen in de Eemshaven in de voorbije jaren. Het verslagjaar sluit wat dat betreft nauw aan op de jaren ervoor, want ook in 2011 was de Eemshaven het toneel van grootschalige bouwprojecten. In het oostelijk deel van de haven waren het vooral de klanten die werken aan hun bouwprojecten, in de Westlob werd met name door Groningen Seaports zelf geïnvesteerd. Als energiehaven komt de Eemshaven tot bloei. De bouwwerkzaamheden voor de elektriciteitscentrales van NUON (multifuel, 1300 MW) en RWE (poederkool, 1600 MW) naderen hun voltooiing. NUON verwacht in 2012 te kunnen beginnen met proefdraaien. De gasgestookte 2500 MW-centrale van Electrabel is al langer operationeel. Reken daarbij het 150 MW windmolenpark in de Eemshaven en de aanlanding van de onderzeese NorNed-hoogspanningskabel waarmee stroom naar Noorwegen wordt getransporteerd en elektriciteit uit waterkracht naar de Eemshaven terugkeert. Onderdeel van dit NorNed-project van het Noorse Statnett en de Nederlandse netbeheerder Tennet is de bouw in de Eemshaven van een converterstation (740 MW) waar de kabel in uitmondt. Binnen afzienbare tijd leveren de gezamenlijke energieproducenten een derde van de nationale elektriciteitsproductie. De bouw van de elektriciteitscentrales zorgt dankzij de aanvoer van grondstoffen, met name kolen en biomassa, voor een aanzienlijke toename van de op- en overslag de komende jaren.

Windenergie

De ontwikkeling van de offshore-windindustrie sluit goed aan op het energieprofiel van de Eemshaven. Deze sector wordt door Groningen Seaports gezien als perspectiefrijk en ze draagt bovendien bij aan de duurzaamheidsambities van de organisatie. Wind is niet alleen een bron van energie, maar ook een bron van inkomsten. Windturbines moeten worden getransporteerd, op zee worden geplaatst en worden onderhouden. Daarnaast zijn investeringen nodig in funderingen en bodemonderzoek. Het betekent een impuls voor de regionale economie en werkgelegenheid.

De eerste veelbelovende schreden op de markt zijn reeds gezet. Zo heeft Wagenborgen in 2011 de assemblage-activiteiten van vanuit de Eemshaven flink opgevoerd en heeft de sector met de komst van Buss-dochter Orange Blue Terminals stevig voet aan de grond gezet in de Eemshaven. Daar zal het zeker niet bij blijven.

Op grond van de plannen die er nu liggen en de reeds uitgegeven concessies zijn naar verwachting in 2030 in een straal van 70 nautische mijlen van de Eemshaven 33 windmolenparken op zee verzezen. Dat zijn circa 2.500 turbines met een gezamenlijk vermogen dat rond de 12.200 MW ligt. Meer dan 90 procent van de turbines staat op Duits grondgebied, maar dat vormt geen beperking van de kansen die er voor de Eemshaven liggen voor de constructie en assemblage van deze windturbines en hun funderingen.

Ook voor de intensieve service- en onderhoudswerkzaamheden aan deze molens, ligt een markt open voor de Eemshaven. De reikwijdte voor de onderhoudscrews en tenders ligt bij circa 50 nautische mijlen. Binnen die afstand liggen 12 parken met in totaal 975 turbines, samen goed voor 4.750 MW.

De eerste bedrijven hebben inmiddels positie gekozen in de Eemshaven en anderen zullen volgen. De haven wordt hier beconcurrerd door onder meer Cuxhaven en Wilhemshaven. Maar de verwachting is dat de offshore-windindustrie zich langs de gehele noordelijke kustlijn zal vestigen. Gezien de ligging van de Eemshaven, de omvang van de markt en de wens tot spreiding bij bedrijven in de sector, is Groningen Seaports ervan overtuigd dat de zeehaven een groot deel van de markt voor assemblage en service-activiteiten in de offshore-windenergie kan veroveren. De Eemshaven heeft bovendien als voordeel dat voldoende ruimte beschikbaar is voor dergelijke bedrijvigheid. Dat is van belang omdat grote oppervlaktes en ook veel kaderuimte benodigd is voor de opslag en het laden van de kolossale turbineonderdelen.

Interessant is dat van Nederlandse zijde veel belangstelling is van de kant van fundatiebouwers. Die hebben meer dan de helft van de markt van constructie van de fundaties voor zeewindmolens in handen. Groningen Seaports heeft in 2011 vertegenwoordigers van meerdere bedrijven ontvangen voor oriënterende bezoeken.

Veel onderhoud aan de molens zal per helikopter worden gedaan. Groningen Seaports wil dat vliegverkeer de ruimte bieden en heeft daarom in 2011 plannen uitgewerkt voor de bouw van een heliplatform in de directe nabijheid van de Eemshaven.



Eemshaven: logistieke hub in de offshore windindustrie

Investeringsprojecten Eemshaven

Groningen Seaports hanteert de strategie van upfront-investeren, die is geground op de gedachte: industrie volgt infrastructuur. Acquisitie kan slechts slagen wanneer bedrijven goede faciliteiten geboden wordt. In 2011 is daarom veel werk verzet ter verdere verbetering van de havenfaciliteiten. In de Eemshaven heeft Groningen Seaports de volgende projecten voltooid en/of in gang gezet:

- Een mijlpaal was de dijkdoorbraak bij de aanleg van het nieuwe havenbekken van de **Wilhelminahaven**. Dit havengedeelte zal vooral worden benut door de gebruikers op het Energy Park. De stroomproducenten zullen er hun grondstoffen overslaan en het zal worden gebruikt voor inname van koelwater.
 - Het gaat bij elkaar om een investering van circa 55 miljoen euro in uitdieping van het bekken en aanleg van 1.200 meter laad- en loskade. Die kade werd eind 2011 deels opgeleverd en dient tevens als waterkering voor het achterliggende industrieterrein. Het betreft het grootste contract dat Groningen Seaports ooit afsloot met een aannemende partij. De kadebouw maakt het mogelijk om schepen met een diepgang tot 14,5 meter te lossen en te laden. De werkzaamheden voor dit nieuwe havenbekken waren in juni 2009 gestart. In totaal werkten gemiddeld 50 man aan de voortgang, voor een deel langdurig werklozen die via het UWV hier een werkervaringsplaats kregen.
- De tweede fase van de aanleg van de **Beatrixhaven** is voltooid. De haven is op diepte gebracht en meet nu 700 meter, met 700 meter kade aan de zuidzijde. Voorbereidingen voor de aanleg van de volgende fasen van de Beatrixhaven zijn begonnen. Groningen Seaports beoogt dit havendeel te ontwikkelen voor de offshore windindustrie.
- Ook de Julianahaven heeft na een investering van € 25,8 miljoen een ware metamorfose ondergaan.
 - De bulkkade is met 350 meter verlengd. Deze meet nu circa 1100 meter. Het project was eind 2011 gereed.
 - Met het oog op de komst van Orange Blue Terminals heeft Groningen Seaports in de Julianahaven geïnvesteerd in ophoging terreinen en verzwaring van de noordzijde van het kadeterrein. Tevens wordt het bestaande spoor verlengd tot aan het nieuwe complex van terminals, loodsen en kantoren.
 - Op de kop van de Julianahaven is een nieuwe steiger aangelegd met laad- en losarmen voor de olieopslag van Vopak. Ook is ten behoeve van dit bedrijf de RoRo-brug verplaatst naar de noordwesthoek van de Julianahaven. De werkzaamheden zijn eind 2011 voltooid.
- In de **Emmahaven** is een drijvende steiger vernieuwd en verlengd tot 700 meter. Tevens is in deze haven gewerkt aan een nieuwe dienstesteiger bij het kantoorgebouw Nijlicht. De steiger is bedoeld voor de loodstenders van het Loodswezen en de nieuwe, snelle RIB's van Groningen Seaports.
- Voortgang van een reeks overige infrastructurele werken (aanleg riolering, wegen, overige openbare infrastructuur) op het Energy Park en in de havenbekkens van de Eemshaven. Groot deel werkzaamheden is ten behoeve van de energiecentrales.
- Voortgang van voorbereiding van de inrichting van nieuw industrieterrein in de zuidoosthoek van de Eemshaven. De gronden zijn deels verworven en er is een begin gemaakt met de planologische procedures ter voorbereiding van de gefaseerde inrichting van het gebied, waarmee wordt gemikt op vestiging van met name datacenters en mogelijk ook tuinbouwkassen. Hoe snel dit nieuwe terrein wordt ontwikkeld, hangt af van de interesse van onze klanten. Gezien de huidige economische situatie wordt met de ontwikkeling van terreinen gestart, zodra Groningen Seaports contracten met klanten heeft gesloten.
 - Groningen Seaports ziet er kansen voor bijvoorbeeld logistieke bedrijvigheid en datawarehouses. Die datahotels vinden het wense-

lijk zich te vestigen nabij energiecentrales vanwege de leveringszekerheid van stroom. In samenhang daarmee werkt Groningen Seaports aan een vernieuwend en 'groen' glastuinbouwconcept waarbij een energiedriehoek van datacenters, kassen en energiecentrales warmte, koelwater en stroom uitwisselen.

- Een ander omvangrijk project betreft de start van het realiseren van kathodische bescherming voor de damwanden in de havenbekkens. De damwanden zijn ermee van een langere levensduur verzekerd.
- Voltooiing van de bouw van een nieuwe radartoren. Groningen Seaports heeft nu twee radartorens in de Eemshaven en twee in de haven van Delfzijl. Aanleiding voor de bouw van een nieuwe radartoren is de toename van scheepvaart in de Eemshaven. Ook de uitbreiding van de Eemshaven met de nieuwe havenbekkens maakt een extra radar noodzakelijk.

Groningen Seaports werd in het verslagjaar bij een aantal projecten met vertraging geconfronteerd. Die had veelal een juridische achtergrond. Zo lag een deel van de bouw van de RWE-centrale enige tijd stil. Dit als gevolg van een uitspraak van de Raad van State over de afgegeven Natuurbeschermingswetvergunning. De Raad van State vond dat onvoldoende onderzoek naar natuur- en milieuschade was gedaan. Nadat de bevoegde overheden een gedoogvergunning verstrekten, kon de bouw worden voortgezet.

Ook moest Groningen Seaports als gevolg van een uitspraak van de Raad van State het baggerwerk voor het uitdiepen van de Eemshaven naar de Noordzee stilleggen. Dat uitdiepen is nodig om schepen met een groter tonnage te kunnen verwelkomen. Het baggeren heeft enige tijd stilgelegd, maar nadat de bevoegde overheden een gedoogvergunning verleenden, konden de werkzaamheden worden voortgezet.

Tevens is de inspraakreactie op de Milieu Effect Rapportage (MER) van de aanleg van het buisleidingentracé tussen de Eemshaven en Delfzijl vertraagd, omdat de MER verplichtte tot onderzoek naar een vierde tracé, dat langs de N33 loopt.

Delfzijl

Chemie presteert opvallend en bio-based bedrijvigheid groeit

De Delfzijlster industrie- en havengebieden leverden in 2011 een belangrijke bijdrage aan de positieve resultaten van Groningen Seaports. Het overslagrecord dat Groningen Seaports registreerde is bijvoorbeeld vooral te danken aan de goeddraaiende industrie in Delfzijl, waarbij vooral de chemie opvallend goed presteerde.

Het toont aan dat de industrie in de Eemsmondregio een stootje kan verduren, zowel qua breedte als wat betreft de sterkte blijkt het bedrijfsleven als geheel in staat economisch minder voorspoedige perioden op te vangen. Het weerstandsvermogen houdt ook verband met de productkwaliteit die de bedrijven leveren. Een cluster van bedrijven met integrale ketens lijkt haar vruchten af te werpen.

De ontwikkelingen in de Eemsdelta werken ook als een magneet op bedrijven die zich er willen vestigen. Waar eerdere jaren vooral de Eemshaven van de komst van nieuwe bedrijvigheid profiteerde, vestigde in 2011 de helft van alle nieuwkomers zich in Delfzijl. Zowel de bestaande industrie als de nieuw-vestigings investeerden in 2011 dus volop in Delfzijl.

Deze ontwikkelingen zijn in lijn met de verwachtingen die naar voren kwamen in een enquête die Groningen Seaports in 2010 hield onder haar klanten. Ruim 40 procent van alle bedrijvigheid gaf in de klantenquête aan de aankomende jaar te willen uitbreiden.

Vergroening

Die uitbreiding gaat gepaard met een verschuiving richting vergroening van de (chemische) industrie, waarbij niet alleen het product zelf, maar de gehele keten (aan- en afvoer van grondstoffen, verwerking, productie, vervoer eindproduct) opschuift van grijs naar groen.

Groningen Seaports geeft die ontwikkeling de ruimte, onder meer door op het MERA-park (Milieu, Energie, Recycling, Afval) en in het Oosterhorngebied in Delfzijl bedrijven bij elkaar te brengen die processen willen integreren om synergievoordelen te behalen en vergroening na te streven. Groningen Seaports ziet dat als een belangrijke nieuwe markt. Voor nieuwe bedrijvigheid is hier nog 180 hectare beschikbaar. Er is een investeringsprogramma in gang gezet voor de gefaseerde ontwikkeling van terrein voor deze bedrijvigheid. Op deze wijze vervult Groningen Seaports ook een rol in de totstandkoming van een 'groene' oftewel *biobased-economy*. Een ontwikkeling die bijdraagt aan vermindering van CO₂-emissies en stimulering van productie en gebruik van hernieuwbare energie.

2011 liet zien hoe snel de veranderingen op dat terrein verlopen:

- Het energiebedrijf Eneco startte met de bouw van een 49 MW bio-energiecentrale die houtsnippers en afvalhout omzet in groene stroom. De centrale gaat in 2013 in bedrijf en levert dan genoeg elektriciteit voor 120.000 huishoudens.
- Energy from Waste werd officieel in gebruik genomen. Dit bedrijf produceert uit afval hogedruk-stoom die via een transportleiding aan bedrijven op het industrieterrein Oosterhorn en het Chemie Park Delfzijl wordt geleverd. Vanuit de processtoom wordt eveneens elektriciteit geproduceerd.
- Start bouw van Ensartech. Deze onderneming zet via een smeltproces, op milieuvriendelijke manier moeilijk te verwerken industrieel afval om. Denk daarbij aan residuen van recycling en van andere afvalverwerkings- installaties en resten van industriële afvalwaterreiniging. Deze stromen worden nu vaak nog verbrand in afvalovens. De nieuwe toepassing maakt het mogelijk de stromen lokaal, op milieuvriendelijke wijze te verwerken.
- Opening van Qlyte dat niet verder te recyclen restafval uit de papier- en



Chemie Park Delfzijl met op de voorgrond het complex van Akzo Nobel

kartonindustrie verwerkt tot brandstof voor energiecentrales. Evenals Ensartech zorgt Qlyte hiermee voor een milieuvriendelijker oplossing voor deze afvalstromen.

- Start van het initiatief voor de bouw van 's werelds grootste biomassa raffinaderij voor de productie van een nieuwe generatie biobrandstof, dat dient als een duurzaam alternatief voor fossiele brandstoffen. Een joint venture van BioMCN en de Noordelijke Investerings- en Ontwikkelingsmaatschappij (NOM) gaat er afvalhout verwerken tot 500 miljoen liter bio-methanol. De fabriek is gepland naast de in 2010 geopende BioMCN-vestiging, waar eveneens bio-brandstof wordt geproduceerd. In de nieuwe fabriek worden honderden miljoenen geïnvesteerd.

De realisatie van deze projecten draagt door de reductie van CO₂-uitstoot en verhoging van de productie van groene energie, niet alleen bij aan de verschuiving van grijs naar groen, maar het is tevens een stimulans voor zowel de regionale bedrijvigheid (bouw, advies, consultancy) als voor de werkgelegenheid. De projecten leveren tijdens de bouw honderden banen op en eenmaal in bedrijf zullen tientallen medewerkers er permanent een baan vinden.

Verder vestigden zich de volgende bedrijven in Delfzijl, of kochten er bouwgrond:

- Vastgoed Koetze realiseerde op het bedrijvenpark De Delta een bedrijfsverzamelgebouw op een perceel van ruim 2000 m², nabij de Weiwerderbrug. De Delta is een mkb-bedrijventerrein in het hart van het industriegebied, op een zichtlocatie aan de weg Delfzijl-Winschoten (N362).
- Ook Veenstra Onderhoud, gespecialiseerd in revisie en onderhoud van pompen, ventilatoren, tandwielkasten, sluisen etc. vestigde zich op De Delta.
- Roba Metals breidde de bestaande vestiging uit.
- PPG kocht grond voor uitbreiding van de bestaande vestiging.

Overige ontwikkelingen in Delfzijl:

- Uitvoering van de laatste fase van het grootschalige revitaliseringsprogramma van de infrastructuur op het industrieterrein Oosterhorn. De tweede fase van het moderniseringsprogramma werd rond de zomer afgerond. De eerste fase is inmiddels enige tijd gereed. Deze had vooral betrekking op de kruising zeesluisen, Heveskes en Kloosterlaan. Dit meerjarenprogramma gericht op verbetering van wegen, spoorverbindingen, fietspaden en andere publieke infrastructuur verbetert het vestigingsklimaat.
- Er is een begin gemaakt met het herstel van de wierdeconstructuur van het oude dorpje Weiwerd. Hier komt de Brainwierde Weiwerd, bedoeld voor kleinschalige, innovatieve bedrijvigheid.
- Samen met de gemeente Delfzijl, Samenwerkende Bedrijven Eemsmond (SBE) en de Ems Dollard Region (EDR) en de Duitse overheden is Groningen Seaports in 2011 begonnen met een studie naar het opzetten van een veerverbinding tussen Delfzijl en het Duitse Knock. Doel is een dagelijkse veerdienst die eens per uur vaart. De veerdienst dient de economie van beide regio's te stimuleren. Want bevolkingskrimp, vergrijzing en de krappe arbeidsmarkt voor technische vakkrachten maken uitwisseling van arbeidskrachten tussen Ostfriesland en Noord-Nederland noodzakelijk.
- Voortgang ontmanteling baggerdepots. Gerijpte baggergrond uit deze depots wordt gebruikt voor ophoging van industriegrond in Delfzijl. Het betreft een meerjarenproject dat in 2013 wordt voltooid.

Ruimte en Milieu

Voortgang in verduurzaming van activiteiten

Groningen Seaports is er in de eerste plaats om de havens en het Eemsdeltagebied randvoorwaardelijk te ondersteunen en te versterken. Dat doet de organisatie echter wel binnen randvoorwaarden, want Groningen Seaports is zich er van bewust dat ze opereert aan de rand van een kwetsbaar werelderfgoed. Het streven naar duurzame havens en die maatschappelijke verantwoordelijkheid zijn zeer belangrijke uitgangspunten bij al onze activiteiten en ze zijn als hoofddoelstelling vastgelegd in de missie van Groningen Seaports.

Het onderwerp wordt uiterst serieus genomen en het is op tal van manieren vertaald naar een volwassen duurzaamheidsbeleid rond het idee van People, Planet, Profit.

Groningen Seaports wil niet alleen een beter milieu dienen, ook streeft de organisatie 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.

In de filosofie van Groningen Seaports is een nauw omschreven duurzaamheidsbeleid ook noodzakelijk om groei van de havens en industrie-terreinen zeker te stellen. Het is tevens een belangrijk element in de versteviging van het maatschappelijk draagvlak van de havens. 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.

Vertrouwen

Een belangrijk winstpunt van de voorbij jaren is de toenadering tussen bedrijfsleven en natuur- en milieuorganisaties. Het is nog niet zo lang geleden dat deze partijen lijnrecht tegenover elkaar stonden. Nu is er een vruchtbare dialoog op gang gebracht die onder meer tot het E-manifest heeft geleid (zie onder). Dat natuur- en milieuorganisaties blijven strijden tegen in hun ogen ongewenste energiecentrales, en dat de energiebedrijven ijveren voor hun bedrijfsbelangen is begrijpelijk, de winst is dat over en weer vertrouwen is ontstaan. Groningen Seaports kiest in dit krachtenveld voor een eigen positie.

De natuur- en milieuorganisaties volgen de ontwikkelingen in het havengebied kritisch. Daar heeft Groningen Seaports alle begrip voor. We tonen oog en oor voor de argumenten en we streven naar constructief overleg. De voorbije jaren hebben we daarom periodiek rond de tafel gezeten met organisaties zoals Natuurmonumenten, de Milieufederatie, het Groninger Landschap en de Waddenvereniging.

In samenspraak met milieuorganisaties en het bedrijfsleven wordt ook gezocht naar nieuwe wegen en oplossingen. Daarmee wil Groningen Seaports bereiken dat bedrijven zich rekenschap geven van de kwetsbare omgeving waar ze opereren. We trachten hen aan te zetten tot het nemen van maatregelen die zelfs tot natuurverbetering leiden.

Heel concreet toont ook het beleid rond de Ecoports-certificering onze wens om te vergroenen. Ecoports gaat niet over de activiteiten van bedrijven in de havens maar over hoe Groningen Seaports zelf werkt aan verduurzaming. In 2010 is aan Groningen Seaports voor de derde keer het Ecoports-certificaat verleend. Het verkrijgen van dit duurzaamheidspredicaat is allerm minst een vanzelfsprekendheid, want het wordt slechts opnieuw verstrekt indien de organisatie aantoonbare vooruitgang boekt op het vlak van milieu en duurzaamheid. Ook met het oog daarop heeft Groningen Seaports in 2011 werk gemaakt van verdere verduurzaming.



De baggerschepen Elbe (l.) en Airset passeren elkaar bij de havenmond van het Zeehavenkanaal in Delfzijl

Onderstaande biedt een overzicht van de voortgang in 2011 met betrekking tot verduurzaming van activiteiten.

Groene Havenvisie 2030

Groningen Seaports is eind 2011 gestart met het opstellen van de Groene Havenvisie 2030, die een duurzaam groen karakter geeft aan de langetermijn-ontwikkelingsvisie voor de havens en industriegebieden van Groningen Seaports. Naar verwachting wordt medio 2012 het document aan het bestuur aangeboden ter besluitvorming. Eind 2011 zijn samen met bedrijfsleven, overheden en natuur- en milieuorganisaties in workshops de omgevingsscenario's voor dit visietraject verkend.

E-manifest

Het eerste kwartaal 2011 is hard gewerkt aan de totstandkoming van een akkoord tussen Groningen Seaports, Essent en Nuon en natuur- en milieuorganisaties. In dit E-manifest gaan economische vooruitgang en duurzaamheid hand in hand. Alle partijen hebben afgesproken zich in te spannen om de ambities voor emissiereductie, energietransitie en groene havens te realiseren en samen met andere partners en Duitsland duurzame oplossingen te vinden voor ecologisch herstel en vaargeulbeheer in het Eems-Dollard estuarium.

Natuur in de havens

Groningen Seaports staat positief tegenover natuur op haar eigen terreinen, mits deze geen belemmering oplevert voor nieuwe bedrijvigheid of leidt tot extra compensatieverplichtingen.

Mede namens 7 andere bedrijven in de havens heeft Groningen Seaports een ontheffingsaanvraag voorbereid en zijn stappen gezet om tijdelijke natuur Natura 2000-proof te krijgen.

De aanpak die hiervoor is ontwikkeld is in 2011 ecologisch en juridisch getoetst. De adviezen hierover worden begin 2012 verwacht. Het ministerie van EL&I heeft zich met de ondertekening van een Green Deal, eind 2011, gecommitteerd aan het meewerken aan een oplossing voor de problematiek rond tijdelijke natuur in relatie tot Natura 2000. Verder is gewerkt aan een gedragscode Flora- en Faunawet en een haven Groen- en Natuurplan. Die einddocumenten worden begin 2012 afgerond en vormen een basis voor verantwoorde en natuurvriendelijke omgang met natuur in de havens.

Natuurcompensatie kwelders

Na afronding van de landcompensatie in de Emmapolder is een begin gemaakt met de mariene compensatie op de kwelders. Natuurcompensatie dient als tegenwicht voor het verlies aan natuurwaarde door de bouw van onder meer de energiecentrales. De maatregelen vloeien voort uit de verplichting die Natura 2000 oplegt. Naar verwachting zullen in de nieuw geschapen natuur plantensoorten pionieren en zullen vogels als blauwe kiekendief en velduil er gaan broeden. Om het gebied voor burgers toegankelijk te maken zijn vogelkijkhutten gebouwd.

De compensatiemaatregelen op de kwelders omvatten verbeteringen zoals herstel van de begreppeling en het creëren van voorzieningen voor vee, waardoor beweiding weer mogelijk wordt. Dat laatste draagt bij aan een grotere biodiversiteit op de kwelders waardoor de natuurwaarden worden versterkt. Groningen Seaports, NUON en RWE nemen deel in het compensatiepakket.

Het beheer van het compensatiegebied is in 2011 voor een langjarige periode overgedragen aan Natuurmonumenten.

De uitvoeringscommissie, belast met de opzet en uitvoering van de natuurcompensatie is in het verslagjaar opgeheven.

Natuurmonitoring

Om de effecten van de bouwwerkzaamheden op het Energypark vast te stellen wordt natuurmonitoring verricht. Het gedrag van zeezoogdieren wordt in de gaten gehouden door zenderen, geluiddetecties, vliegtuigtellingen en camerabewaking op ligplaatsen. Vogeltellingen zijn verricht op de compensatiegebieden Emmapolder en Uithuizerkwelders, in de Eemshaven zelf en in de Dollard. Om de effecten op het sluiten van de visserij in de Dollard te kunnen beoordelen worden beviste en onbeviste bodems middels een jaarlijkse macrobenthosonderzoek met elkaar vergeleken. De monitoring gebeurt gedurende een periode van 5 jaar. Daarna is er een evaluevaluatie.

De verspreiding van baggerspecie door de havenverruiming wordt onderzocht op aard en omvang van het verspreid materiaal. Ook worden vertroebelingseffecten vanuit schepen en middels satellietbeelden gemeten. Met milieuorganisaties worden de effecten besproken en met hun inbreng wordt rekening gehouden. De monitoring levert een bijdrage aan vergroting van kennis van het estuarium.

Beheerplannen Wadden en Eems-Dollard

Voor het Waddengebied, het Eems-Dollard-estuarium en de Noordzeekustzone is in 2011 gewerkt aan beheerplannen Natura 2000. Dit is een Europese verplichting in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn. In de beheerplannen wordt het bestaande gebruik in en aan de randen van deze gebieden getoetst aan effecten op de natuurwaarden. Groningen Seaports neemt deel aan klankbord- en projectgroepen om enerzijds informatie aan te leveren en anderzijds te kunnen anticiperen op mogelijke relaties tussen economische ontwikkelingen en ecologische waarden.



Honderden ganzen vliegen boven de kranen en windturbines in de Eemshaven



Overzicht van het natuurcompensatiegebied Ruidhorn in de Emmapolder nabij de Eemshaven

Activiteiten van Groningen Seaports in het kader van ruimte, milieu en duurzaamheid staan veelal in nauw verband met overheidsplannen en ook belangenbehartiging. In dit verband waren in 2011 de volgende onderwerpen van belang:

Bestemmingsplannen

In 2011 is veel tijd besteed aan intensief overleg met de gemeenten Eemsmond en Delfzijl en de provincie Groningen over de herziening van bestemmingsplannen en beleidsvisies. In Delfzijl betrof het de bestemmingsplannen Oosterhorn en buitengebied Delfzijl en de beleidsvisie Externe Veiligheid. Tevens zijn hier inspraakreacties ingediend. In de gemeente Eemsmond wordt de herziening voorbereid van het bestemmingsplan Eemshaven en de vaststelling van het bestemmingsplan glastuinbouw.

Ontwikkelingsvisie Eems Delta

De provincie Groningen is in 2011 gestart met een ontwikkelingsvisie voor het Eemsdelta-gebied. Vanwege de nauwe relatie met de economische ontwikkeling in de havengebieden neemt Groningen Seaports actief deel in project- en stuurgroepen en bewaakt Groningen Seaports de samenhang met de Groene Havenvisie 2030.

Ecologie en Economie in balans

De Provincie Groningen is enkele jaren geleden gestart met het project 'Ecologie en Economie in balans' waarin overheden, bedrijfsleven en natuur- en milieuorganisaties participeren. Groningen Seaports heeft actief en intensief deelgenomen aan dit proces. Het moet in 2012 leiden tot afspraken over samengaan van economische én ecologische ontwikkeling in het Eemsdelta-gebied. Eén van de belangrijke deelrapportages in 2011 is een gezamenlijk gedragen basisdocument 'Emissies en deposities'.

In het kader van Ruimte en Milieu waren in 2011 verder de volgende zaken van belang:

Belonen van Schone schepen

Schonere en veilige schepen dragen bij aan een betere luchtkwaliteit en een beter zeemilieu. Met het oog daarop is in 2011 gewerkt aan een kortingsregeling voor dat type schepen. Per 2012 krijgen dergelijke schepen 5 procent korting op zeehavengelden en binnenvaartgelden voor ESI geregistreerde schepen (minimaal 20 punten) die Green Award zijn gecertificeerd.

Geluid

De werkgroep 'Begeleidingsgroep Geluid Delfzijl fase III' heeft in 2011 gewerkt aan de invoering van de vastgestelde geluidszone in bestaande bedrijfsvergunningen. Ook is gewerkt aan het instellen van een zogeheten Zonebeheerteam.

Het Zonebeheerteam, dat formeel pas wordt vastgesteld na afronding fase III, beoordeelt nieuwe aanvragen en wijzigingsaanvragen ten behoeve van bedrijven en adviseert bevoegd gezag. Op deze wijze wordt de zone bewaakt en worden belangen van haven en bedrijfsleven voor de lange termijn gediend. Het Zonebeheerteam is samengesteld uit geluidskundigen, bevoegd gezag en bedrijfsleven.

Archeologie

Het onderzoeksbureau Libau heeft de archeologische waarden in het gebied Oosterhorn in kaart gebracht. Hierdoor is het bij de ontwikkeling van terreinen en andere activiteiten mogelijk vroegtijdig met archeologische waarden rekening te houden.

Niet Gesprongen Explosieven

De gemeente Delfzijl heeft in samenwerking met REASeuro een risicokaart gemaakt waarop de verdachte gebieden staan weergegeven waar mogelijk nog Niet Gesprongen Explosieven (NGE) aanwezig zijn. Bij grondroerende werkzaamheden in het oorspronkelijke maaiveld ter plaatse van deze gebieden, zal een NGE-onderzoek worden uitgevoerd.

Vergunningen Havenverruiming Eemshaven

Omdat de Raad van State de projectdefinitie bij de Eemshavenprojecten (Energypark) niet goedkeurde, is de Natuurbeschermingswetvergunning van RWE vernietigd. In het kielzog daarvan is ook de Natuurbeschermingswetvergunning van Groningen Seaports door de Raad van State vernietigd. Groningen Seaports heeft verzet aangetekend tegen de beslissing van de Raad van State. Inmiddels zijn gedoogbeschikkingen afgegeven, waardoor het werk kan worden vervolgd. Nieuwe aanvragen worden voorbereid. Zie hiervoor ook de tekst in het hoofdstuk over de Eemshaven.

Duurzaam inkopen

De doelstelling om 100 procent duurzaam in te kopen wordt bijna gehaald. 99 Procent van de inkopen voldoet aan de ambitie. In een aantal projecten zijn ontwerpkeuzes gebaseerd op de levensduurkosten in combinatie met de CO₂-uitstoot tijdens de realisatie en het gebruik.



Directeur Harm D. Post ondertekent namens Groningen Seaports de Green Award overeenkomst

Daarnaast is Groningen Seaports hard op weg om haar CO₂-footprint terug te dringen. Waar het kan worden energiebesparende maatregelen getroffen. Denk bijvoorbeeld aan een nieuw verlichtingsplan voor de haven. Voor het resterende energiegebruik is gekozen voor hernieuwbare energie en voor compensatie van de uitstoot van energie.

Ook de sociale kant van het duurzaam inkopen wordt meegenomen. Tot en met 2011 zijn in totaal bijna 30 mensen die al langere tijd op zoek zijn naar werk aan een baan geholpen op de projecten die Groningen Seaports uitvoert. De afspraken hierover worden in 2012 verder met het UWV en de gemeenten uitgewerkt.

NRG Battle

Groningen Seaports heeft in 2011 deelgenomen aan de Energy Battle en één van de juryleden geleverd. In deze kenniscompetitie rond duurzame energie en milieu hebben enkele honderden hbo- en universitaire studenten in 3 voorrondes en een finale gewerkt aan cases uit het bedrijfsleven. Groningen Seaports heeft meerdere cases aangeleverd. Ook hebben studenten van de RUG gewerkt aan afwegingskaders voor besluitvorming rondom bedrijfsvestiging in de havengebieden. Twee teams van Groningen Seaports hebben de finale bereikt.

Overige projecten

Tenslotte heeft Groningen Seaports geparticipeerd in discussies omtrent Marconi (Delfzijl) en Klimaatadaptatie (provincie).



In de Julianahaven wordt hard gewerkt aan de aanleg van oliesteiger voor de tankers van Vopak. Op de achtergrond de in aanbouw zijnde opslagtanks

Versterking interne organisatie

Groningen Seaports zelf is meegegroeid met de toename van activiteiten in de havens en op de industriegebieden. Zowel in omvang als in professionaliteit heeft Groningen Seaports in de voorbije jaren een sprong gemaakt. Onderdeel van het interne professionaliseringsproces is verbetering van efficiency en effectiviteit van processen en procedures. Tegen deze achtergrond is in 2011 het Businessplan 2012 – 2016 geformuleerd, waarin een nauwkeurig geformuleerde meerjarenstrategie is vastgelegd.

In de Management Letter 2011 concludeert KPMG dat de belangrijkste operationele processen van Groningen Seaports 'in control' zijn. Ten opzichte van het boekjaar 2010 zijn wederom diverse processen en procedures verbeterd. Ook Groningen Seaports zelf audit op regelmatige basis processen en projecten. De uitkomsten uit die interne audits laten zien dat de aanpak van Groningen Seaports gestructureerd en weloverwogen is.

Tenslotte toont het laatste klanttevredenheidsonderzoek opnieuw aan dat bedrijven goed te spreken zijn over werkwijze en servicegerichtheid van Groningen Seaports.

Klantgericht

Naast de product-mix en de keuze de havens te profileren als Energy Port heeft ook klantgerichtheid een bijdrage geleverd aan de prestaties van Groningen Seaports. Er ligt een sterk accent op commerciële activiteiten, één op de tien Groningen Seaports-medewerkers is betrokken bij de werving van nieuwe klanten. Voor potentiële vestigers is ook het spectaculaire haven-excursieprogramma 'Zout aan de broek' opgezet. Dat is een goede greep gebleken. Deelnemers aan de tochten door de havens reageren zonder uitzondering enthousiast. Groningen Seaports maakt er naam mee en het heeft meerdere geïnteresseerde bedrijven opgeleverd. Vergunningenmanagement is eveneens een belangrijk element van de klantgerichtheid. Bedrijven die zich willen vestigen worden nauwgezet begeleid in het vergunningenproces. Doel ervan is de start en voortgang van bouwprocessen zoveel mogelijk zonder hindernissen te laten verlopen.

Ondersteuning interne organisatie

De business unit Business Operations vervult als ondersteunende en organiserende eenheid binnen de organisatie een cruciale rol in het opvangen van alle werkzaamheden die voortvloeien uit de investeringsportefeuille van Groningen Seaports. De business unit verzorgt als het ware de goede smering van het interne raderwerk van Groningen Seaports. Het bijhouden van de toename in activiteiten vergde in het verslagjaar opnieuw een voortdurende aanpassing. Veel aandacht is daarbij ook dit jaar uitgegaan naar de planning- en control cyclus. Meerdere procedures zijn verbeterd en aangescherpt. Naast financiële planning en control wordt ook gewerkt met strategische planning en control. Dat betekent dat gestructureerd en gericht wordt gewerkt aan het bereiken van langetermijndoelen.



Het nieuwe kantoorgebouw Nijlicht in de Eemshaven

Onderstaand biedt een beknopt overzicht van de activiteiten en maatregelen die betrekking hebben op de interne organisatie.

- Eind 2010 is Koersen op een nieuw kompas van start gegaan met als doel het opstellen van een handboek projectmanagement voor de hele organisatie van Groningen Seaports. Koersen op een nieuw kompas is de kwalitatieve vervolgstap van het Handboek Port Technology. De begeleiding van de totstandkoming van het nieuwe handboek is in handen van het adviesbureau PRO6managers. Dit bureau heeft veel ervaring met uitvoering en implementatie van projectmatig werken in met name grote infrastructurele werken bij (semi-)overheden en bedrijfsleven. Het resultaat is in digitale vorm beschikbaar met templates voor zaken als projectopdracht, projectmandaat en mijlpalenplan. Deze templates standaardiseren het doorlopen van procedures. In oktober 2011 is Koersen op een nieuw kompas (GSP kompas) officieel bekrachtigd door de directie. Het doel van GSP kompas is een verdere verbetering van de sturing binnen projecten door:
 - Vastleggen van de projectaanpak binnen Groningen Seaports
 - Implementatie van risicomangement
 - Vastleggen van taken en verantwoordelijkheden binnen projecten
 - Ondersteuning van het projectteam door middel van tools en templates
- Het financieel model waarmee Groningen Seaports werkt is verbeterd en verfijnd. Aandacht wordt besteed aan het nog verder verbeteren van risico- en treasurymanagement.
- Verdere verbetering functiescheiding Project Control en Projectadministratie. Doel is verbetering van beheersing van voortgang infrastructurele projecten en bouwprojecten.
- In de nacalculatie van projecten is een inhaalslag gemaakt.
- Seaports-servicevestiging Nijlicht in de Eemshaven operationeel. Drie Seaports-locaties zijn er onder één dak gebracht. Het komt de efficiëntie en coördinatie van de begeleiding van (bouw)activiteiten in de Eemshaven ten goede. In Nijlicht is ook een ruimte ingericht voor de ontvangst van relaties.
- Er is een start gemaakt met de inrichting van de DIV-unit, een nieuw en zelfstandig organisatieonderdeel dat zaken rond digitale informatievoorziening regelt. Digitalisering van informatie bevordert de toegankelijkheid ervan. In dit kader streeft Groningen Seaports naar een papierloos kantoor. Met het oog hierop is een iPad-pilot in voorbereiding.
- Samenstelling van een selectielijst voor welke documenten op termijn vernietigd mogen worden en wat bewaard dient te blijven (in de Groninger Archieven).
- Het ict-systeem heeft 99 procent van de tijd naar behoren gefunctioneerd. Het cijfer geeft de bedrijfszekerheid van de ict-infrastructuur weer.
- Meerdere Service Level Agreements (SLA) afgesloten ter waarborg van de kwaliteit van dienstverlening door ict-leveranciers die door Groningen Seaports worden ingeschakeld. Deze hebben naar behoren gefunctioneerd. De SLA's leveren een besparing van uitgaven op.
- Verdere integratie gerealiseerd van het formatieplan in de financiële meerjarenraming.
- Instelling van Changes Advisory Board (CAP), een werkgroep die alle ict-vernieuwingen en -activiteiten beoordeelt. De CAP heeft een belangrijke stem in beslissingen over ict-aangelegenheden.

Verder zijn de volgende zaken vermeldenswaard:

- Ingebruikname videoconferencing
- Invoering Office-2010
- Start gemaakt met ondersteuning onderhoudsbeheerssysteem
- Begin gemaakt met onderzoek naar nut en noodzaak van Portbase
- Start verbeterproject systeembeheer
- Start Safe Seonet.

Personeel en HRM

De omvang en hoeveelheid van de investeringsprojecten en de commerciële werkwijze stellen ook hoge eisen aan het personeel en leiden tot toename van de werkdruk. Dat de havens en Groningen Seaports zelf zover zijn gekomen is zeker ook de verdienste van de medewerkers van Groningen Seaports. Die verdienen beslist een groot compliment voor hun inzet en betrokkenheid. De directie benadrukt dat ze zich terdege bewust is van de consequenties van de groeistuipe.

Het Groningen Seaports-personeel toont echter al jaren een enorme bereidheid om de visie en de doelen van de organisatie te realiseren. Het opnieuw lage verzuimcijfer van 3,9% (2010: 3,0%) illustreert de motivatie en betrokkenheid van de mensen van Groningen Seaports. Het succes van de organisatie en de betrokkenheid van het personeel versterken elkaar natuurlijk ook. Het is enorm motiverend om te werken bij een organisatie die goed presteert. Dat nodigt ook uit tot goed presteren.

Vooruitblik: Vertrouwen in veerkracht

In de periode waarin aan de productie van dit jaarverslag wordt gewerkt, komt het CBS met de verklaring dat Nederland officieel in een recessie verkeert. Vrijwel tegelijkertijd presenteert de noordelijke Kamer van Koophandel de uitkomsten van een enquête onder het regionale bedrijfsleven waaruit naar voren komt dat circa een derde van alle ondernemers een omzetsdaling verwacht in de eerste helft van 2012.

De signalen dat sprake is van een vertraging ontvangt Groningen Seaports eveneens van de bedrijvigheid in de Eemshavendregio. Eerder in het verslag is reeds opgemerkt dat in de laatste maanden van 2011 een teruggang in overslagcijfers waarneembaar was. Ook de belangstelling van potentiële klanten is duidelijk afgenomen. Bedrijven maken pas op de plaats en stellen investeringen uit. Realisme is dus gepast. De huidige financiële en economische situatie heeft Groningen Seaports daarom ertoe gebracht prognoses voor 2012 voorzichtigheidshalve bij te stellen. Voor 2012 gaan we daarom uit van een groei in de overslag van 3 procent en verkoop van 9 hectare industriegrond.

Groningen Seaports ziet geen reden om te somberen. Zo zeker het is dat crises komen, even zo zeker is dat ze weer gaan. Investerings zullen aantrekken en naar verwachting groeit de wereldzeevervaart de komende jaren. Binnen het bedrijfsleven in de Eemsdelta heerst ook een sfeer van vertrouwen, zoals bleek uit de klanttevredenheidsenquête waarin 40 procent van de ondernemingen aangaf tot 2015 te investeren in uitbreiding. Een herstel van de economie zal tevens een bijdrage leveren aan de toe-



Vopak Terminal Eemshaven in aanbouw



Een groot zeeschip laadt zout bij Akzo Nobel op het Chemie Park Delfzijl

name van logistieke activiteit. Los van de economische ontwikkelingen, zal door de diversiteit aan activiteiten in de havens en op de industrieterreinen de logistiek sowieso aantrekken. In de eerste plaats neemt dankzij de inbedrijfname van de energiecentrales de overslag van brandstoffen (olie, steenkool en biomassa) voor de stroomproductie toe. NUON gaat in 2012 proefdraaien en Vopak neemt de olieterminal in gebruik.

Groningen Seaports rekt op een groei van de op- en overslag naar circa 12 miljoen ton over enige jaren. Daarnaast zal het aantal scheepsbewegingen met een kwart stijgen en ook zal de omvang van de schepen die de Eemshaven aandoen toenemen. Het betreft dan vooral schepen met bulkclading (kolen, biomassa) uit Australië, China, Zuid-Afrika en Rusland en tankers met ruwe olie voor de Vopak-opslag.

Daarnaast mag veel worden verwacht van de groei in de offshore-windenergie die zal leiden tot een toename van assemblage, op- en overslag en gerelateerde activiteiten zoals bijvoorbeeld fundatieonderzoek. Tevens ziet Groningen Seaports goede mogelijkheden voor vestiging van data-warehouses, met name in de nieuw te ontwikkelen zuidoosthoek bij de Eemshaven.

Initiatieven zoals de geplande uitdieping van de vaargeul, de aanleg van een buisleidingstraat tussen de Eemshaven en Delfzijl, ontwikkeling van nieuwe industriegrond, bouw van kades en andere toekomstgerichte investeringen versterken het fundament van het haven en industrie-complex dat Groningen Seaports beheert.

Voor Delfzijl verwacht Groningen Seaports eveneens een tijdelijke stabilisatie. Maar de komende jaren zal ook de verschuiving richting biobased industrie doorzetten. Er is een cluster van 'groene' bedrijvigheid aan het ontstaan en daarmee loopt de regio voorop. Dat sterkt het vertrouwen in de veerkracht van de regio, want een gemoderniseerde en innovatieve industrie zal na een recessie eerder van marktkansen profiteren en dus sneller de draad weer oppakken.

Organisatie

Van bouwen, plannen en ontwikkelen evolueert Groningen Seaports de komende jaren naar een meer onderhoudsmatige bedrijfsvoering. De organisatie heeft de tijd om in die nieuwe rol te groeien en zal daarbij telkens opnieuw moeten zoeken naar een balans.

De interne organisatie zal daarbij voortdurend een punt van aandacht zijn. Procedures, processen, de interne communicatie en ook het personeelsbeleid moeten telkens worden toegesneden op de situatie van het moment. Tegelijkertijd zal verduurzaming een belangrijk thema zijn. Al deze elementen zullen terug komen in onderbouwde beleidsplannen en visiedocumenten.

Infrastructuur

Om alle ontwikkelingen nu en in de toekomst te faciliteren, blijft Groningen Seaports investeren in de infrastructuur. Het adagium 'industrie volgt infrastructuur', blijft het uitgangspunt. Goede voorzieningen vormen immers een belangrijke toegevoegde waarde. Regionaal gezien krijgt Groningen Seaports te maken met capaciteitskwesties. Die kunnen zich voor gaan doen op de volgende gebieden:

- Fysieke ruimte (beschikbaarheid industrieterrein)
- Milieuruimte
- Arbeidsmarkt
- Weg-, spoor-, en binnenwaterverbindingen met het achterland die niet berekend zijn 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. Goede toegang is echter een absolute voorwaarde voor het functioneren van een Energy Port waar een derde van de nationale stroomproductie wordt gegenereerd en voor het chemiepark waar 15 procent van de nationale chemische industrie is gevestigd. Een aantal projecten verdient daarom wat Groningen Seaports betreft prioriteit:

- Ombouw van de N33 tot snelweg van Delfzijl naar de aansluiting met de A28
- Aanpassing van de zeesluis bij Delfzijl voor grotere binnenvaartschepen
- Verbetering van de N360 Groningen – Delfzijl
- Aanleg van een buizenzone tussen Delfzijl en de Eemshaven
- Geschikt maken van de railverbinding naar de Eemshaven voor personenverkeer
- Veerverbinding Delfzijl – Knock
- Uitbreiding goederenspoor Delfzijl, Eemshaven en Veendam

Tot slot

Bedrijven hebben de weg naar de Eemsdelta gevonden, de Eemshaven heeft zich ontwikkeld als *energy hotspot* en de chemie in Delfzijl is een nieuw pad ingeslagen richting naar verduurzaming. De zeehavens zijn het regionaal belang ontstegen en zullen hun landelijk belang gaan tonen. Groningen Seaports investeert in toekomstgerichte initiatieven. De basis is voldoende gelegd om de toekomst met vertrouwen tegemoet te zien. Daarbij blijft Groningen Seaports nuchter zaken doen en vasthouden aan uitgangspunten waar de organisatie waardering voor ontvangt: goed koopmanschap en realiteitszin in prognoses.



Drukte in de Julianahaven met onder andere de bouwactiviteiten aan de oliesteiger, het grote roroschip Morning Lady en de Oranjeborg

Verslag Ondernemingsraad

Waakzaam en kritisch

De thema's, die de voorbije jaren de agenda van de Ondernemingsraad hebben bepaald, waren ook in 2011 actueel. De OR heeft in het overleg met de directie van Groningen Seaports opnieuw herhaaldelijk gewezen op de consequenties van de explosief toegenomen omvang van de projecten- en investeringsportefeuille, het uitdijend palet aan activiteiten en de groei van de organisatie zelf. De OR is zeer verheugd over de groei van de havens, de bedrijvigheid en de successen die Groningen Seaports boekt.

De groei kent echter een keerzijde. Die uit zich in een hoge werkdruk en een verzakelijking van de werksfeer. De focus op budgetverantwoordelijkheid, resultaatgerichtheid en competenties werken de verzakelijking verder in de hand. De OR erkent dat een motiverende werking uit kan gaan van een resultaatgerichte aanpak, maar vindt dat de ogen niet gesloten mogen worden voor ongewenste neveneffecten op werksfeer en sociale verhoudingen.

Hoewel de OR al eerder de aandacht heeft gevestigd op de werkdruk, moet worden vastgesteld dat deze op een vergelijkbaar hoog niveau blijft, ondanks inspanningen van directiezijde om de werkdruk te verminderen. De OR zal dit onderwerp daarom in de overleggen met de directie voortdurend naar voren blijven schuiven en blijven pleiten voor aanvullende maatregelen.

Dat de hoge werkdruk en het tempo van de veranderingen niet wezenlijk tot vervelende effecten hebben geleid heeft alles te maken met de loyaliteit, betrokkenheid en het verantwoordelijkheidsgevoel van de medewerkers. Laten we niet vergeten dat de prestaties van Groningen Seaports in de allereerste plaats te danken zijn aan de inzet van het personeel, waarvoor ook vanuit de OR een enorm compliment op z'n plaats is.

Verzelfstandiging

Een van de belangrijkste organisatorische ingrepen betreft de verzelfstandigingsoperatie van Groningen Seaports. Dat proces verkeerde voor de OR in 2011 in een status quo-situatie doordat de politieke besluitvorming omtrent de omvorming meer tijd vergt. De vertraging hangt ook samen met de bestuurswisseling na de verkiezingen voor provinciale staten en een ingelast second-opinion onderzoek.

De OR heeft begrip voor deze situatie, maar nadat de OR en het dagelijks bestuur in oktober 2010 een akkoord op hoofdlijnen sloten, waarin rechtspositie en perspectieven van de medewerkers in de nieuwe organisatie zijn gewaarborgd, is richting de OR de informatievoorziening over de verzelfstandiging zeer beperkt geweest. Het trage verloop van het verzelfstandigingsproces leidt tot onzekerheidsgevoelens bij de OR en bij het personeel. De OR heeft samen met de vakbonden bij het bestuur van Groningen Seaports er op aangedrongen de informatievoorziening te verbeteren. Tot teleurstelling van de OR is in het verslagjaar geen gehoor gegeven aan deze oproep.

De OR benadrukt dat ze nog steeds staat achter het idee dat een nieuwe gezagsstructuur ten goede kan komen aan positie en slagvaardigheid van de organisatie, mede gelet op nationale initiatieven tot samenwerking tussen zeehavens. Alertheid blijft echter nodig in verband met de financiële- en risicopositie van een verzelfstandigde organisatie. In het licht van bovenstaande heeft de OR zich waakzaam en kritisch opgesteld in 2011.

Versterking OR

Om aansluiting te houden bij de huidige professionele werkwijze van Groningen Seaports en vanuit haar eigen behoefte heeft de OR haar manier van werken, processen en procedures versterkt en geformaliseerd in 2011. Mede hierdoor is het nu duidelijker in welke gevallen sprake is van advies- of instemmingsrecht. Dat heeft er toe geleid dat de OR eerder wordt betrokken in besluitvormingsprocessen, waardoor de functie van

procesbewaker in de organisatie beter kan worden uitgeoefend, zonder dat dit ten koste gaat van een goede verhouding met de directie.

Ontwikkelingen waar de OR bij betrokken is geweest in 2011:

- Eens in de zes weken regulier overleg met de directie
- Ieder half jaar een Goliath-overleg met het gehele managementteam.
- Wergroep tot verzelfstandiging van Groningen Seaports
- Detailuitwerking van personeelsbeleid op hoofdlijnen in verband met verzelfstandigingsprocedure
- Regulier overleg met OR-organen van andere zeehavenorganisaties.
- Verhoging van eigen deskundigheid
- Nauwkeuriger definiëring van rechten, plichten en procedures inzake besluitvormingsprocessen waar de OR een rol vervult

Instemmingsrecht is in 2011 door de OR gebruikt bij:

- Het Nieuwe Werken

Adviesrecht heeft de OR in 2011 toegepast bij:

- Programmaverantwoording
- Competentiemanagement
- Van DIV naar DIM (van informatievoorziening naar informatiemanagement)
- Businessplan 2012-2016
- Programmabegroting

Initiatiefrecht is in 2011 door de OR gebruikt bij:

- Verplichte atv versus Het Nieuwe Werken
- Eenduidige toepassing consignatieregelingen

Vooruitblik

Omtrent de verzelfstandiging was in 2011 veel onduidelijkheid. De OR pleit voor een verbeterde informatievoorziening hieromtrent en spreekt zowel directie als bestuur hier op aan en spreekt de verwachting uit dat directie en bestuur constructief overleg blijven voeren met de OR. Een wederzijdse open en respectvolle houding heeft in het verleden immers bewezen bij te dragen aan de constructieve sfeer. Tevens doet de OR een beroep op betrokkenen om het proces zo snel mogelijk te voltooien. Nu de haventerreinen langzaam maar zeker vollopen kan de komende jaren de strategie van het bedrijf komen te veranderen en hierdoor het karakter van de organisatie. De OR wil zich actief opstellen om die verschuiving mede te begeleiden en te bewaken.

Tenslotte stelt de OR met optimisme vast dat, ook al is momenteel sprake van een economische dip, die zeker ook zijn sporen zal nalaten in de Eemshoofddregio, de toekomst van de beide havens en industriegebieden er goed uit ziet. De op- en overslagcijfers zullen met de verdere toename van transport over zee en de inbedrijfname van de energiecentrales stijgen en er liggen nieuwe marktkansen in de ontwikkeling van windenergie en de bio-basedeconomy. Met die bemoedigende ontwikkelingen in het achterhoofd voorziet de OR opnieuw een periode waarin Groningen Seaports en de havens goede resultaten kunnen boeken.

Koos Bron,

Voorzitter Ondernemingsraad Groningen Seaports.

De Ondernemingsraad (OR) waakt over het welzijn van het bedrijf. De OR komt op voor de belangen van de organisatie en heeft daarbij in het bijzonder oog voor de belangen van de medewerkers. De OR heeft een aantal bijzondere bevoegdheden, waarvan het adviesrecht en het instemmingsrecht het meest worden gehanteerd. In 2011 bestond de Ondernemingsraad van Groningen Seaports uit: Koos Bron (voorzitter), Derk Matroos (secretaris) en de drie leden Carla Kiewiet, Henk Blaauw en Roelof Oosterhuis.

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 havenverordening 2011 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

Inleiding

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.

Beleid inzake het weerstandsvermogen en risicomanagement

Risicomanagementbeleid

Het beleid dat Groningen Seaports voert ten aanzien van risicomanagement is vastgelegd in de nota weerstandsvermogen en risicomanagement. In dit beleidsstuk is de werkwijze vastgelegd en zijn de uitgangspunten bepaald ten aanzien van risicomanagement. Op basis van dit beleidsstuk is deze paragraaf opgesteld.

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 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.*

Wat is weerstandsvermogen?

Het weerstandsvermogen bestaat uit:

- De weerstandscapaciteit: dit zijn de middelen en mogelijkheden waarover de gemeenschappelijke regeling kan beschikken om niet begrote kosten te dekken.
- Alle risico's waarvoor geen voorzieningen zijn gevormd en die van materiele betekenis kunnen zijn.

Voorwaarden in een continu proces

Risicomanagement heeft op het niveau van de besturen en het management een structurele plek binnen de planning & control cyclus. Voor de besturen betekent dit dat bij zowel de programmabegroting als bij de programmaverantwoording gerapporteerd wordt hoe de risico's zich ontwikkelen en hoe deze zich verhouden tot de ontwikkeling van de weerstandscapaciteit.

Eén van de voorwaarden voor een adequaat risicomanagement is dat zowel besturen als management zich bewust zijn dat risicomanagement onderdeel is van het normaal besturen en managen van Groningen Seaports. Dit betekent dat het inventariseren van risico's, het inschatten ervan en het treffen van maatregelen voortdurend in de praktijk wordt uitgevoerd.

Risico-inventarisatie

Uitkomsten inventarisatie

In 2011 is door AON een vervroegde actualisatie van de risico's die ten laste komen van de weerstandscapaciteit uitgevoerd. Hiertoe zijn voor 8 risico's schadescenario's uitgewerkt.

In de hiernavolgende tabel zijn deze 8 risico's gerangschikt naar verwachte financiële impact weergegeven.

Risico
<p>1 > Ontwerpfout door ingenieursbureau Door een ontwerpfout van het ingenieursbureau is een constructiefout gemaakt bij de aanleg van een kade. Hierdoor verzakt de kade.</p>
<p>2 > Veranderende wet- en regelgeving Niet verwachte verandering in (milieu) wet- en regelgeving. GSP denkt dan met name aan wet- en regelgeving op gebied van archeologie, explosieven en natuurcompensatie.</p>
<p>3 > Uitgeven van vervuilde grond Een aantal hectare grond van GSP is vervuild en dient bij uitgifte te worden gereinigd.</p>
<p>4 > Extreme weersomstandigheden Zware najaarsstorm en een hoge waterstand beschadigen de infrastructuur en dijken van GSP.</p>
<p>5 > Stremming haven door grove fout verkeersleiding GSP Stremming van de haven, locatie Zeehavenkanaal vlak bij de monding, door grove fout van de verkeersleiding van GSP. De stremming duurt een week.</p>
<p>6 > Faillissement ondernemer Faillissement van een ondernemer, die gevestigd is op het bedrijventerrein van GSP onder erfpacht.</p>
<p>7 > Verontreiniging baggerspecie Baggerspecie mag niet meer in het water geloosd worden (geen vergunning).</p>
<p>8 > Aanvaring van een schip met de kade Aanvaring van een schip met een van de kades van GSP.</p>

Weerstandscapaciteit

Op basis van het hierboven vermelde risicoprofiel is bepaald hoeveel geld benodigd is om deze risico's te kunnen financieren. De benodigde weerstandscapaciteit wordt berekend op basis van een risicosimulatie (Monte Carlo methode). Uitgangspunt hierbij is een statistische benadering die er van uit gaat dat nooit alle risico's zich én tegelijk én in hun maximale omvang voordoen. Door deze benadering kan op een verantwoorde manier minder vermogen worden aangehouden.

Rekening houdend met de inschatting van kans op voorkomen en verwacht geldelijk gevolg, kan op basis van de Monte Carlo techniek bepaald worden dat in 99,5% van de simulaties het totale risicobedrag – de benodigde aan te houden weerstandscapaciteit – niet boven de € 15 mln. uitstijgt.

Wijzigingen in risicoprofiel

Ten opzichte van het risicoprofiel 2008 zijn een drietal risico's afgevallen:

- Niet nakomen van contractuele verplichtingen
- Verwijderen van windturbine op last van andere onderneming
- Rentestijging in de markt

Het totale risicobedrag op basis van het risicoprofiel 2008 bedroeg € 13,8 mln. Het hogere risicobedrag van 2011 ten opzichte van 2008 wordt met name veroorzaakt door het risico Veranderende wet- en regelgeving. De maximale schade omvang is vrij fors en de kans vrij hoog.

Weerstandsvermogen: koppeling weerstandscapaciteit en financiële risico's

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.

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

De benodigde weerstandscapaciteit komt op basis van de risicosimulatie uit op € 15 mln. De beschikbare weerstandscapaciteit komt overeen met de post Algemene reserve uit het Eigen vermogen. De programmaverantwoording 2011 geeft een bedrag van € 67,9 mln. Dit is voldoende om de risico's te dragen. Zie ook het Verslag van Bevindingen 2011.

Voor Groningen Seaports betekent dit per ultimo 2011 een ratio van: $67,9 / 15 = 5,6$.

Beoordeling weerstandsvermogen

Om het weerstandsvermogen te kunnen beoordelen, is vastgesteld welk ratio Groningen Seaports nastreeft. Hiertoe maken we gebruik van onderstaand waarderingstabel, die in samenwerking tussen Nederlands Adviesbureau voor Risicomanagement (NAR) en de Universiteit Twente is opgesteld.

Waarderingscijfer	Ratio	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 in het risicobeleid hebben aangegeven een weerstandsvermogen te beogen dat tenminste voldoende is. Dat komt neer op een ratio weerstandsvermogen tussen de 1,0 en 1,4 met als waarderingscijfer C. Op basis van de stand per ultimo 2011 komen we uit op een ratio van 5,6. Dit is op basis van bovenstaande tabel uitstekend.

C. Onderhoud kapitaalgoederen

De unit Dredging & Maintenance van Groningen Seaports is verantwoordelijk voor het onderhoud van de terreinen, wegen en havens van Groningen Seaports.

Activa Groningen Seaports

De activa van Groningen Seaports hebben een leeftijd variërend van 1 tot >60 jaar. Er zijn relatief veel activa die aan het einde van de technische levensduur zijn. De komende jaren staan er daarom veel vervangingsinvesteringen op het programma. Ook zijn er relatief veel activa toe aan de eerste of tweede keer groot onderhoud. De komende jaren vragen met name het groot onderhoud en de vervangingen veel aandacht.

Het reguliere werk (jaarlijks onderhoud) vindt voornamelijk plaats op basis van meerjaren onderhoudscontracten.

Inspecties

Met ingang van 2011 is een aantal visuele inspecties uitgevoerd volgens de systematiek van NEN 2767. Met de NEN 2767 is de technische conditie op een objectieve manier vastgelegd. Resultaat van deze inspecties is een conditiescore van 1 tot 5. Vanwege de éénduidige systematiek kan de conditie van activa goed worden gemonitord. De uitgebreidere inspecties zoals duikinspecties (met wanddikte metingen) zijn opgenomen in de voorziening groot onderhoud infrastructuur.

Het inspecteren van wegen vindt plaats volgens de systematiek van ingenieursbureau Oranjewoud (conform CROW). De meetresultaten dragen bij aan het opstellen van meerjaren onderhoudsplannen en de bijbehorende onderhoudsbudgetten.

Onderhoudsbeheersysteem

Komend jaar (2012) is het onderhoudsbeheersysteem (OBS) gereed. Het OBS wordt vervolgens gevuld met asset-data zoals overdrachtdossiers, tekeningen en inspectie rapporten. Tevens zal per activum een onderhoudsplan worden opgesteld. Doordat het OBS alle onderhoudsplannen kan koppelen is het mogelijk overzichtplanningen te maken. Dit zal de basis gaan vormen van het meerjaren onderhoudsplan en tevens de onderbouwing van de voorziening groot onderhoud.

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 het afdekken van het renterisico 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	€ 19.500.000	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				€ 125.000.000	

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.

In december 2011 is € 85,5 mln. van de rente instrumenten portefeuille afgekocht (ultimo 2010: € 112,5 mln.). Dit ter voorkoming van een overhedge situatie per jaarultimo.

De destijds met zekerheid geraamde investeringen zijn uitgebleven, vertraagd dan wel dat de kosten lager zijn uitgevallen. Dit heeft tot gevolg gehad dat de verwachte financieringsbehoefte per ultimo 2011 aanzienlijk lager uitviel dan begroot. Na de herstructurering is de actuele renterisico-afdekking per ultimo 2011 € 125 mln. tegen een netto vreemd vermogenspositie per ultimo 2011 van € 126,2 mln. (ultimo 2010: - € 3,1 mln).

De rente instrumenten portefeuille is conform de regels van kostprijs hedge accounting in de balans tot waardering gebracht voor het – naar verwachting – ineffectieve deel.

Toetsing Wet FIDO – Opbouw en verloop korte schuld

De korte schuld van Groningen Seaports bestaat uit de rekening-courant rekening alsmede aangetrokken kasgeldleningen. Het maximale krediet in rekening-courant bedroeg in per ultimo 2011:

Rabobank € 2,5 mln

Voorts bedroeg het saldo kasgeldleningen per ultimo 2011 € 130,6 mln.

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. Groningen Seaports heeft de rente typische looptijd van het kort vreemd vermogen lang gemaakt door rente instrumenten. In 2011 is de kasgeldlimiet niet overschreden.

Rapportage en toetsing kasgeldlimiet 2011

Bedragen x €1000,-

	Q1	Q2	Q3	Q4
Omvang begroting per 1 jan (= grondslag)	23.798	23.798	23.798	23.798
1. Toegestande kasgeldlimiet (8,2%)	1.951	1.951	1.951	1.951
2. Vlottende schuld				1.200*
3. Vlottende middelen				
4. Totaal netto vlottende schuld (2+3)				
Ruimte (+)				
overschrijding (-) (1-4)	1.951	1.951	1.951	751

* Per ultimo 2011 is het vreemd vermogen € 126,2 mln. en de rente instrumenten ná de herstructurering € 125 mln. Gedurende 2011 was wél sprake van overschrijding van de kasgeldlimiet door een substantiële overhedge, variërend tussen € 84 en € 125 mln.

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.

Marktwaarde rente instrumenten portefeuille

De marktwaarde van de rente instrumenten portefeuille kende in 2011 het volgende verloop:

Rente instrumenten	Nr.	Q1 2011	Q2 2011	Q3 2011	Q4 2011
CBN-1287165	SG-1	€ (375.210)	€ (277.529)	€ (184.021)	€ (90.997)
CBN-1615554	SG-2	€ (2.736.738)	€ (2.586.753)	€ (2.772.244)	€ (2.445.933)
CBN-1983769	SG-3	€ (4.415.251)	€ (4.849.431)	€ (6.385.620)	€ (5.843.711)
2797446M	DB-1	€ (2.007.024)	€ (3.130.846)	€ (5.539.237)	€ (6.183.311)
CBN-2244303	SG-4	€ 6.608.157	€ 6.668.137	€ (13.691.940)	€ (18.051.895)

CSA

CSA is een Credit Support Annex. Dit is een juridisch document waarin is afgesproken dat er onderpand wordt betaald of ontvangen tussen de rentecontract partijen. De CSA is alleen op SG – 4 van toepassing. De rentecontract partijen zijn in dit geval Groningen Seaports en SG.

In deze CSA is een threshold amount (drempelbedrag) van € 7,5 mln. afgesproken. Dit betekent dat er tot dat bedrag geen onderpand wordt betaald of ontvangen.

In het vierde kwartaal 2011 is de marktwaarde van CBN-2244303 verder gedaald waardoor er bijgestort moest worden Deze 'borg' van € 10,1 mln. is voor de negatieve marktwaarde van het derivaat van € 18 miljoen.

Marktwaarde derivaat 29 december 2011

€ 17,6 mln.

Threshold amount

€ 7,5 mln. -/-

Storting 'borg' i.v.m. CSA

€ 10,1 mln.

Zodra de negatieve marktwaarde van het derivaat weer beneden de threshold amount uitkomt, wordt het bedrag weer terugontvangen. De marktwaarde van een derivaat is afhankelijk van de marktrente ten opzichte van de fixed rente, het hoofdsommenverloop en de looptijd.

Financieringsbeleid Groningen Seaports

Het 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 rente instrumenten om de renterisico's af te dekken danwel het daadwerkelijk aantrekken van vreemd vermogen.

E. Bedrijfsvoering

Inzake de stand van zaken en beleidsrealisatie ten aanzien van de bedrijfsvoering wordt verwezen naar het jaarverslag 2011.

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.

Deelnemingen

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%

Ontwikkelingen 2011:

Plusen:

- Havendiner Groningen Seaports start op Groningen Railport met als thema Oostboog. Motie PvdA/D66/VVD aangenomen in Staten waarin gedeputeerde wordt opgeroepen funding te vinden voor aanleg Oostboog;
- Grinttreinen vanuit Elbe Kies (Dld) naar Groningen Railport met de OHE voor Mobi Groep;
- Ritsema en Meijer BV nieuw op terminal met plaatstaal aanvoer ten behoeve van scheepsbouw langs Winschoterdiep. Tevens opslag van onderdelen bouw RWE centrale;
- Nieuwe huurders in facilitair centrum, te weten Meijer BV, Ritsema, HTRS en EWS;
- Groningen Railport wordt door Lloyds geaudit voor opname in Inland Links: een tool van Havenbedrijf Rotterdam om intermodale achterlandverbindingen kenbaar te maken aan (potentiële) gebruikers van de haven van Rotterdam.

Minnen:

- Ter Haak eindigt aanwezigheid van 'dochter' CCA op terminal Groningen Railport. Er worden te weinig containers verkocht/verhuurd;
- De douane/RGD is verhuisd naar Groningen (nieuwbouw). Dit betekent dat de helft van het gebouw leeg staat;
- Proodos stopt het wagonvervoer van Veendam naar Griekenland na conflict met DB Schenker en IMS;
- Het contract voor levering B-hout vanuit Veendam naar Beeskov (Dld) komt per 1 januari 2012 te vervallen.

Fivelpoort Beheer BV

Doel: Het voeren van het beheer over Fivelpoort CV.

Betrokkenen: Groningen Seaports

Aandeel Groningen Seaports: 100%

Ontwikkelingen 2011: Er zijn geen bijzondere ontwikkelingen te melden.

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%.

Ondanks het feit dat sprake is van een 33,33% belang, is Groningen Seaports middels de beherend vennoot 100% aansprakelijk voor de schulden aangegaan door deze C.V. Gelet op de negatieve resultaten en de vermogenstekorten van de deelneming welke voorsnog volledig door Groningen Seaports zijn gefinancierd/geborgd, is Groningen Seaports in materieel opzicht dan ook 100% risicodragend, om welke reden de resultaten volledig worden toegerekend aan Groningen Seaports.

Ontwikkelingen 2011: Groningen Seaports verricht het management van Bedrijvenpark Fivelpoort. Een bedrijvenpark langs de N33 en het Eemskanaal in de gemeente Appingedam. Fivelpoort is een gezamenlijk initiatief van de gemeenten Appingedam en Delfzijl en Groningen Seaports. Één van de taken is de acquisitie voor Fivelpoort CV. In 2011 heeft er geen terreinuitgifte plaatsgevonden. Er is interesse, maar in het negatieve economische tij worden beslissingen uitgesteld. Kamphuis Lastechniek heeft zijn vestiging wel geopend, waarvoor in 2010 de grond aangekocht is.

Het parkmanagement is voor wat betreft beheer en onderhoud overgedragen aan de Coöperatie Bedrijvenpark Fivelpoort. Concrete onderdelen uit het parkmanagement op Fivelpoort zijn onder andere een eigen glasvezelnetwerk, (terrein)beveiliging, verlichtingsmanagement en geothermische energie. Fivelingo geeft voor de Coöperatie nu uitvoering aan het Parkmanagement. Groningen Seaports maakt nog wel onderdeel uit van het bestuur van de Coöperatie.

Bestuursfuncties

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
- Stichting Natuurcompensatie
- Coöperatie Bedrijvenpark Fivelpoort
- Seaports Xperience Centre (SXC)
- Stichting Energy Valley Topclub

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 commanditair 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 pijlers van Groningen Seaports. Om haar doelstellingen te realiseren, streeft Groningen Seaports een actief grondbeleid na. 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:

- Het genereren van inkomsten uit bezit;
- Een optimale verdeling van erfpacht en koop om te kunnen sturen op het matchen van structurele inkomstenstromen met structurele uitgavenstromen;
- Waar nodig en mogelijk worden percelen teruggekocht en na eventuele verbetering opnieuw uitgegeven bij voorkeur in erfpacht;
- Bij uitgifte van (aan water liggende) percelen maximaliseren van inkomsten uit haven- en kadegelden nastreven;
- Zorgdragen voor een duurzaam beheer van de openbare ruimte.

Balans

Bedragen x 1.000 €

ACTIVA

MATERIËLE VASTE ACTIVA

Investerings met economisch nut	223.144	
Investerings in de openbare ruimte met maatschappelijke nut	499	
In erfpacht	124.445	

TOTAAL MATERIËLE VASTE ACTIVA

348.087

FINANCIËLE VASTE ACTIVA

Deelnemingen	1.144	
Langlopende vorderingen	2.211	

TOTAAL FINANCIËLE VASTE ACTIVA

3.356

VLOTTENDE ACTIVA

Voorraden	76	
Totaal vorderingen	31.001	
Liquide middelen	4.404	

TOTAAL VLOTTENDE ACTIVA

35.482

TOTAAL ACTIVA

386.925

31 december 2010

165.304

462

97.159

262.925

1.028

3.345

4.373

66

23.520

125

23.711

291.009

PASSIVA

EIGEN VERMOGEN

Algemene reserve	67.958	
Reserve herwaardering industrieterreinen	79.217	
Bestemmingsreserves	57.907	

TOTAAL EIGEN VERMOGEN

205.083

57.446

61.504

53.905

172.856

VOORZIENINGEN

29.316

30.565

KORTLOPENDE SCHULDEN

152.464

73.074

NETTO RESULTAAT

63

14.514

TOTAAL PASSIVA

386.925**291.009**

Winst- en verliesrekening

Bedragen x 1.000 €

	2011	2010
BEDRIJFSOPBRENGSTEN		
Scheepvaart		
Scheepvaartbewegingen	3.248	3.422
Scheepvaartgerelateerd	889	889
	<hr/>	<hr/>
Totaal scheepvaart	4.137	4.311
Terreinen core business	11.140	11.986
Terreinen non core business	4.702	4.331
Resultaat gronden	2.244	15.913
Overige en incidentele opbrengsten	1.513	416
	<hr/>	<hr/>
TOTAAL OPBRENGSTEN (A)	23.736	36.956
BEDRIJFSKOSTEN		
Core-business gerelateerde kosten	1.371	1.177
Project- en transactiegerelateerde kosten	1.120	4.741
Structurele onderhoudskosten	4.413	5.855
Personeelskosten	7.156	7.144
Overige kosten	2.803	3.009
Onvoorzien uitgaven en incidentele kosten	100	236
	<hr/>	<hr/>
TOTAAL BEDRIJFSKOSTEN (B)	16.962	22.162
OPERATIONEEL RESULTAAT (A-B)	6.774	14.794
MUTATIE VOORZIENINGEN (C)	-2.239	3.622
DEELNEMINGEN (D)	-440	-653
AFSCHRIJVINGEN MATERIËLE VASTE ACTIVA (E)	-3.286	-2.743
FINANCIËLE BATEN EN LASTEN (F)	-746	-506
	<hr/>	<hr/>
NETTO RESULTAAT (A-B)+(C+D+E+F)	63	14.514

Algemene toelichting op de balans en winst- en verliesrekening

Verslaggevingskader

De jaarrekening over het boekjaar 2011 is opgesteld conform het Besluit Begroting en Verantwoording Provincies en Gemeenten (BBV). Op een viertal punten wijkt Groningen Seaports bewust af van de genoemde voorschriften, te weten de waardering van deelnemingen, de financiële instrumenten, de waardering van de erfpachtgronden en de activering van de kunstwerken.

Stelselwijziging

Waardering deelnemingen

Overeenkomstig het verslaggevingskader B.B.V., werden deelnemingen van Groningen Seaports in de balans gewaardeerd op kostprijs. Omdat bij één van de deelnemingen sprake is van vermogenstekorten én Groningen Seaports hoofdelijk aansprakelijk kan worden gehouden voor dit tekort, is ervoor gekozen om de waardering van alle deelnemingen aan te passen naar waardering op netto-vermogenswaarde. Hierdoor wordt een beter inzicht verschaft in de werkelijke exposure van Groningen Seaports en sluit de waardering tevens aan bij het verslaggevingskader van BW2/RJ welke voor Groningen Seaports van toepassing zal zijn na een verzelfstandiging.

Waardering op netto-vermogenswaarde is retrospectief in deze jaarrekening verwerkt door tevens de vergelijkende cijfers over 2010 aan te passen.

Waardering (ineffectief deel) financiële instrumenten

Overeenkomstig het verslaggevingskader B.B.V., werden financiële instrumenten (renteswaps) door Groningen Seaports in de balans niet tot waardering gebracht. Omdat sprake is van overhedepositities (hogere posities afgedekt dan waarvoor leningen zijn aangetrokken), is ervoor gekozen om de overhedepositie tot waardering te brengen. Hierdoor wordt een beter inzicht verschaft in de risico's verbonden aan het ineffektieve deel van de negatieve marktwaarde van de ingezette financiële instrumenten door Groningen Seaports en sluit de waardering tevens aan bij het verslaggevingskader van BW2/RJ welke voor Groningen Seaports van toepassing zal zijn na een verzelfstandiging.

Het voorzien van het ineffektieve deel is retrospectief in deze jaarrekening verwerkt door tevens de vergelijkende cijfers over 2010 aan te passen.

Verwerking effect stelselwijziging

	Netto-vermogenswaarde	Rente-instrumenten	Mutatie eigen vermogen
Effect stelselwijziging per 1 januari 2010	-2.479.634	-6.637.612	-9.117.246
Effect stelselwijziging resultaat 2010			
- resultaat deelnemingen	-653.325		
- mutatie voorziening rente-instrumenten	-653.325	1.879.235	1.879.235
		1.879.235	1.225.910
Effect stelselwijziging per 31 december 2010	-3.132.959	-4.758.377	-7.891.336
Waardering deelnemingen vóór stelselwijziging	971.740		
Effect stelselwijziging	-3.132.959		
Waardering deelnemingen ná stelselwijziging	-2.161.219		
Gepresenteerd in de balans als volgt:			
- deelnemingen	1.028.118		
- voorzieningen deelnemingen	-3.189.337		
	-2.161.219		

Grondslagen voor waardering

Activa

Voor zover niet anders vermeld, zijn de activa gewaardeerd tegen verkrijgings- of vervaardigingsprijs. De verkrijgingsprijs omvat de inkoopprijs en de bijkomende kosten. De vervaardigingsprijs omvat de aanschaffingskosten van de gebruikte grond- en hulpstoffen en de overige kosten, die rechtstreeks aan de vervaardiging kunnen worden toegerekend. In de vervaardigingsprijs kunnen voorts worden opgenomen een redelijk deel van de indirecte kosten. Indien in de vervaardigingsprijs is opgenomen de rente over het tijdvak dat aan de vervaardiging van het actief kan worden toegerekend, is toegelicht dat deze rente is geactiveerd. Op vaste activa met een beperkte gebruiksduur wordt jaarlijks afgeschreven volgens een stelsel dat is afgestemd op de verwachte toekomstige gebruiksduur.

Materiële vaste activa

De voorraad uitgegeven terreinen in erfpacht wordt gewaardeerd op actuele waarde welke is gesteld op bedrijfswaarde, berekend als de netto-contante waarde van de toekomstige opbrengsten verminderd met de toekomstige kosten. Bij de bepaling van toekomstige netto-kasstromen is rekening gehouden met de contractuele erfpachtcanon en indexeringsbepalingen (variërend van 1,35% tot 2,5%), de resterende duur van het erfpachtcontract (variërend tussen 3 en 51 jaar) en toegerekende kosten van het grondbedrijf op basis van de meerjarenplanning rekening houdend met 3% indexering. De netto-kasstromen zijn contant gemaakt op basis van de effectieve rentevoet (3,5%).

De investeringen met economisch nut en met een maatschappelijk nut zijn gewaardeerd tegen verkrijgings- of vervaardigingsprijs verminderd met afschrijvingen en/of bijdragen van derden. De onder de investeringen met economisch nut opgenomen Onderhanden werken zijn opgenomen tegen de tot op balansdatum in rekening gebrachte bedragen.

Financiële vaste activa

Deelnemingen worden gewaardeerd volgens de vermogensmutatiemethode op netto-vermogenswaarde gebaseerd op de grondslagen van Groningen Seaports.

Vorderingen uit hoofde van verstrekte leningen worden gewaardeerd tegen nominale waarde onder aftrek van eventuele aflossingen en voorzieningen voor oninbaarheid.

Vorraden

Vorraden worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs dan wel lagere marktwaarde.

Vorderingen en overlopende activa

De vorderingen en overlopende activa zijn gewaardeerd tegen de nominale waarde. Voorzieningen wegens oninbaarheid worden met de nominale waarde van de vorderingen verrekend.

Liquide middelen

De liquide middelen zijn gewaardeerd tegen de nominale waarde.

Passiva

Voor zover niet anders vermeld, zijn passiva gewaardeerd tegen nominale waarde.

Eigen vermogen

Het eigen vermogen bestaat uit de reserves en het resultaat na bestemming volgend uit de jaarrekening.

Voorzieningen

De voorzieningen zijn gewaardeerd tegen nominale waarde.

Financiële instrumenten

De rentederivaten zijn gewaardeerd op kostprijs op basis van kostprijs-hedge accounting. Voor zover sprake is van ineffectiviteit (meer afgedekte posities dan leningen), is de marktwaarde van het rente instrument tot waardering gebracht. Marktwaardes worden bepaald door markttrente in relatie tot de contractuele rente

De in deze jaarrekening opgenomen vergelijkende cijfers zijn, indien nodig, voor vergelijkingsdoeleinden aangepast.

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 Balans

Bedragen x 1.000 €

MATERIËLE VASTE ACTIVA

Investerings met economisch nut

	Boekwaarde 1-1-2011	Investerings / desinvesteringen	Afschrijvingen	Boekwaarde 31-12-2011
Gronden en terreinen	58.946	11.131	2.349	67.728
Bedrijfsgebouwen	215	525	81	658
Grond-, weg- en waterbouwkundige werken	104.878	49.084	393	153.569
Overige materiele vaste activa	1.266	371	448	1.189
Totaal investeringen met economisch nut	165.304	61.111	3.271	223.144

Onder Grond-, weg- en waterbouwkundige werken zijn de investeringsprojecten opgenomen die nog niet gereed zijn dan wel financieel nog niet afgesloten kunnen worden in verband met in behandeling zijnde (subsidie)eindafrekeningen. De infrastructuurle werken die gereed zijn worden opgenomen onder de post 'Gronden en terreinen'.

In de boekwaarde is een deel van de betaalde rente als bouwrente aan een aantal projecten toegerekend en geactiveerd. Er is maximaal zoveel bouwrente geactiveerd als dat begroot is, het surplus is ten laste gebracht van het resultaat.

Hieronder is een lijst weergegeven van de projecten die opgenomen zijn onder de post Grond-, weg- en waterbouwkundige werken.

Kade noordzijde haven (Nuon)	19.485
Kade zuidzijde haven (RWE)	14.968
Kade oostzijde haven (RWE)	11.733
Bulkkade Julianahaven (4e fase)	13.651
Verl. Wilhelminahaven	14.835
Natuurcompensatie *	7.417
Aanpassen Drijvende steiger EH	2.928
Verbreden vaargeul Doekegatkanaal	5.490
Beatrixhaven 1e fase	11.192
Beatrixhaven 2e - 4e fase	12.071
Aanleg openbare kaden	4.645
Energypark	7.117
Aanleg Vopak-Steiger	8.097
Verplaatsen RoRo-steiger	1.994
Diverse projecten	17.946
	153.569

* de uitgaven voor Natuurcompensatie kunnen voor ongeveer 90% worden doorberekend aan kopers en erfpachters van terreinen in de Eemshaven

Investerings in de openbare ruimte met maatschappelijk nut

	Boekwaarde 1-1-2011	Investerings / desinvesteringen	Afschrijvingen	Boekwaarde 31-12-2011
Kunstwerken	462	51	14	499

In erfpacht

Boekwaarde 01-01-2011	97.159
Mutatie uit hoofde van uitgegeven gronden	27.286
Totaal in erfpacht	124.445

De berekening van de waardering van de erfpachtgronden is in 2011 enigszins gewijzigd ten opzichte van 2010. In het boekjaar 2011 is de waarde van de erfpachtgronden gehervardeerd op basis van de netto contante waarde van de toekomstige erfpachtopbrengsten van de belangrijkste contracten. Hierbij is rekening gehouden met de looptijd van de contracten. De toekomstige kosten die toegerekend kunnen worden aan de erfpachtgronden zijn gebaseerd op de begrote kosten uit het Financieel Meerjarenplan 2012-2016 en ook netto contant gemaakt. De netto contante waarde van de erfpachtgronden wordt gehervardeerd op € 124,4 mln. De mutatie ten opzichte van het boekjaar 2010 bedraagt € 27,3 mln en is verantwoord onder de post Reserve herwaardering terreinen.

Toelichting op de Balans

Bedragen x 1.000 €

FINANCIËLE VASTE ACTIVA

Deelnemingen

	01-01-2011	Aandeel in resultaat deelneming	Dividend- uitkeringen	31-12-2011
- N.V. Ontwikkelingsmij Rail Service Center Groningen (65,92%) (Groningen Railport)	1.028	116	0	1.144
- Fivelpoort C.V. (33,33%)	0	0	0	0
- Fivelpoort Beheer BV (100%)	0	0	0	0
Totaal deelnemingen	1.028	116	0	1.144

In verband met de negatieve vermogenswaarde van de deelnemingen Fivelpoort CV en Fivelpoort Beheer BV, is de netto-vermogenswaarde verantwoord als passief onder de Voorziening deelnemingen.

Langlopende vorderingen

	2.211	31-12-2011	3.345	31-12-2010
Termijndebiteuren				
Totaal langlopende vorderingen		2.211		3.345

De post Termijndebiteuren hangt samen met betalingsafspraken getroffen met klanten. Het betreft betalingsafspraken als gevolg van grondtransacties. De vorderingen worden afhankelijk van de afspraak in 3, 5 of 10 termijnen betaald. De termijndebiteuren hebben in 2011 conform de betalingsafspraken betaald. Vanaf 2010 is de betalingsachterstand van Aldel opgenomen onder de termijndebiteuren, hierop heeft geen aflossing plaatsgevonden in 2011.

VLOTTENDE ACTIVA

Voorraden

	76	31-12-2011	66	31-12-2010
Voorraden				
Totaal voorraden		76		66

Deze post heeft betrekking op voorraad relatiegeschenken.

Vorderingen

	5.338	31-12-2011	6.049	31-12-2010
1. Handelsdebiteuren				
2. Rekening courant deelnemingen	10.100		11.731	
3. Omzetbelasting	2.939		1.836	
4. Overige vorderingen	10.158		2.619	
5. Overlopende activa	2.466		1.286	
Totaal vorderingen		31.001		23.520

- De post debiteuren is inclusief reservering dubieuze vorderingen van € 115.000 (afgerond). De dubieuze debiteuren betreft vorderingen op in totaal drie debiteuren. Tegen een aantal debiteuren loopt een juridische procedure om inning te bewerkstelligen. De post debiteuren bestaat voor een groot deel uit facturen die in 2010 verzonden zijn maar waarvan de opbrengst betrekking heeft op 2011. Deze facturen zijn tevens onder de kortlopende schulden opgenomen. De gemiddelde betalingstermijn van de betaalde vorderingen over 2011 is 31 dagen.

- Het grootste gedeelte van de post rekening courant deelnemingen bestaat uit een rekening courant verhouding met Fivelpoort CV. Conform de rekening-courant overeenkomst wordt er rente in rekening gebracht over de gemiddelde stand van het rekening-courant saldo. De rente-opbrengst is verantwoord onder 'financiële baten en lasten' in de Winst- en verliesrekening. Op basis van de actuele gronduitgiftes en de prognoses voor de komende jaren is een afboeking genomen op de vordering van Fivelpoort CV van € 2 miljoen. In de aanbiedingsbrief aan het bestuur wordt u nader geïnformeerd over de inbaarheid van de vordering op Fivelpoort CV.

- De te vorderen Omzetbelasting bestaat uit vorderingen naar aanleiding van de aangiften over de maanden november en december 2011.

- Onder 'Overige vorderingen' is een bedrag van ruim € 10 miljoen opgenomen dat in 2011 is betaald in verband met de negatieve waarde van een afgesloten derivaat. In de paragraaf Financiering is deze zogenaamde CSA verder toegelicht.

- De post 'overlopende activa' bestaat uit diverse vorderingen waarvoor de facturen in 2012 zijn uitgegaan. Dit betreft met name de verkoop van de Liebherrkraan in de Eemshaven en doorbelasting van uren en kosten aan Fivelpoort CV en Groningen Railport. Verder zijn de vooruitbetaalde kosten voor 2012 hierin opgenomen, dit betreft onder andere de huur voor het kantoorpand voor het 1e kwartaal van 2012.

Toelichting op de Balans

VLOTTENDE ACTIVA (vervolg). Bedragen x 1.000 €

Liquide middelen	31-12-2011		31-12-2010	
Kas	2		3	
Bank	4.398		115	
Giro	4		7	
Totaal liquide middelen		4.404		125

Bankrekeningen met een positief saldo zijn onder de liquide middelen opgenomen. De bankrekeningen met een negatief saldo zijn onder de kortlopende schulden opgenomen.

EIGEN VERMOGEN

Algemene reserve

Stand 01-01-2011	57.446	
Toevoeging vanuit bestemmingsreserve:	10.512	
Stand algemene reserve 31-12-2011		67.958

Reserve herwaardering industrieterreinen

Het verloop van de reserve herwaardering is als volgt samengesteld:

Stand per 01-01-2011	61.504	
Herwaardering 2011	27.286	
Af: waarde uitgegeven grond in erfpacht in 2011	9.573	
Stand reserve herwaardering industrieterreinen 31-12-2011		79.217

In het boekjaar 2011 is de waarde van de erfpachtgronden geherwaardeerd op basis van de netto contante waarde (NCW) berekening van de belangrijkste uitstaande erfpachtcontracten per einde boekjaar. Waarderingsgrondslagen en een verdere toelichting is te vinden onder de Materiele vaste activa bij het onderdeel 'In erfpacht'.

De netto contante waarde van de erfpachtgronden wordt gewaardeerd op € 124,4 mln. De mutatie ten opzichte van het boekjaar 2010 bedraagt € 27,2 mln en is bovenstaand verantwoord. In 2011 is de kostprijs van de uitgegeven grond in dit jaar afgeboekt van deze reserve.

Bestemmingsreserve

Het verloop van de bestemmingsreserve is als volgt samengesteld:

Stand per 01-01-2011	53.905	
Resultaat 2010	14.514	
Af: overboeking naar Algemene reserve	10.512	
Stand bestemmingsreserve 31-12-2011		57.907

Stelselwijziging

Waardering deelnemingen

Overeenkomstig het verslaggevingskader B.B.V., werden deelnemingen van Groningen Seaports in de balans gewaardeerd op kostprijs. Omdat bij één van de deelnemingen sprake is van vermogenstekorten en Groningen Seaports hoofdelijk aansprakelijk kan worden gehouden voor dit tekort, is er voor gekozen om de waardering van alle deelnemingen aan te passen naar waardering op netto-vermogenswaarde. Hierdoor wordt een beter inzicht verschaft in de werkelijke exposure van Groningen Seaports en sluit de waardering tevens aan bij het verslaggevingskader van BW2/RJ welke voor Groningen Seaports van toepassing zal zijn na een verzelfstandiging. Waardering op netto-vermogenswaarde is retrospectief in deze jaarrekening verwerkt door tevens de vergelijkende cijfers over 2010 aan te passen.

Toelichting op de Balans

EIGEN VERMOGEN (vervolg).

Bedragen x 1.000 €

Waardering (ineffectief deel) financiële instrumenten

Overeenkomstig het verslaggevingskader B.B.V. werden financiële instrumenten (renteswaps) door Groningen Seaports in de balans niet tot waardering gebracht. Omdat sprake is van overhedgeposities (hogere posities afgedekt dan waarvoor leningen zijn aangetrokken), is ervoor gekozen om de overhedgepositie tot waardering te brengen. Hierdoor wordt een beter inzicht verschaft in de risico's verbonden aan het ineffektieve deel van de negatieve marktwaarde van de ingezette financiële instrumenten door Groningen Seaports en sluit de waardering tevens aan bij het verslaggevingskader van BW2/RJ welke voor Groningen Seaports van toepassing zal zijn na een verzelfstandiging.

Het voorzien van het ineffektieve deel is retrospectief in deze jaarrekening verwerkt door tevens de vergelijkende cijfers over 2010 aan te passen.

Toelichting stelselwijziging:		
Bestemmingsreserve op 1 januari 2010 (eerder gerapporteerd):	63.022	
Effect stelselwijziging derivaten	-6.638	
Effect stelselwijziging waardering deelnemingen	-2.479	
	<hr/>	
Bestemmingsreserve op 1 januari 2010 (gecorrigeerd)		53.905
Resultaat 2010	14.514	
	<hr/>	
Bestemmingsreserve op 1 januari 2011 (gecorrigeerd)		68.419
Overboeking naar Algemene reserve	-10.512	
	<hr/>	
Bestemmingsreserve op 31 december 2011 vóór winstbestemming en vóór bestemming reserves projecten		<hr/> <hr/> 57.907

In het Algemeen Bestuur van 12 juli zal besloten worden dat voor de onderstaande investeringsprojecten een bestemmingsreserve zal worden aangehouden:

- Energypark Eemshaven	€ 117.500.000
- Ontwikkeling Shortsea Westlob fase 3a en 5	€ 35.156.109

In het Algemeen Bestuur van 19 december 2005 j.l. is besloten om de investeringsprojecten 'Ontwikkelingsprojecten Westlob Eemshaven' te accorderen. Het gaat hierbij om investeringsproject:

- Ontwikkeling Shortsea Westlob fase 1	€ 16.713.151
--	--------------

Bij gereedkoming van het investeringsproject zal worden bepaald wat de hoogte van de onttrekking zal zijn ten behoeve van het eigen vermogen.

In 2011 zijn de investeringsprojecten 'Kade Noordzijde Julianahaven fase 3' en 'Basisinfra nutsvoorzieningen Eemshaven' onttrokken aan de bestemmingsreserve.

Toelichting op de Balans

VOORZIENINGEN

Bedragen x 1.000 €

	31-12-2011		31-12-2010	
1. Voorziening groot onderhoud baggerwerk	5.367		5.315	
2. Voorziening groot onderhoud infrastructuur	17.374		17.303	
3. Voorziening derivatenportefeuille	2.831		4.758	
4. Voorziening deelneming Fivelpoort	3.745		3.189	
Totaal voorzieningen		<u>29.316</u>		<u>30.565</u>

Het verloop van de voorzieningen is als volgt samengesteld:

ad 1. Voorziening groot onderhoud baggerwerk

Stand per 01-01-2011	5.315	
Mutaties in 2011:		
Onttrekking:		
Dotatie:	52	
Stand 31-12-2011		<u>5.367</u>

De voorziening groot onderhoud baggerwerk is gevormd om de kosten voor toekomstig groot onderhoud baggerwerk, de berging van vervuild baggerslib en nazorgregelingen te kunnen dekken. De voorziening is gewaardeerd op nominale waarde.

Gezien het saldo van de voorziening per 31 december 2011 kan geconcludeerd worden dat deze tesamen met de toekomstige dotaties toereikend zal zijn. De reguliere onderhoudsbaggerkosten worden direct ten laste van het resultaat gebracht.

ad 2. Voorziening groot onderhoud infrastructuur

Stand per 01-01-2011	17.303	
Mutaties in 2011:		
Onttrekking:	-207	
Dotatie:	279	
Stand 31-12-2011		<u>17.375</u>

De voorziening groot onderhoud infrastructuur is gevormd om de kosten voor toekomstig groot onderhoud aan onze infrastructuur te kunnen dekken. De voorziening groot onderhoud infrastructuur heeft de vorm van een kostenequalisatievoorziening. De voorziening groot onderhoud infrastructuur wordt per activum opgenomen tegen de uitgaven die in een volgend boekjaar zullen worden gedaan, voor zover het doen van die uitgaven zijn oorsprong mede vindt voor het einde van het boekjaar en de voorziening strekt tot gelijkmatige verdeling van lasten over een aantal boekjaren. Voor duurzame activa waaraan periodiek onderhoud wordt verricht, worden de kosten van het verrichten van groot onderhoud verwerkt als voorziening voor groot onderhoud op basis van het geschatte bedrag van het groot onderhoud en de periode die telkens tussen de werkzaamheden voor groot onderhoud verloopt.

Gezien het saldo van de voorziening per 31 december 2011 kan geconcludeerd worden dat deze tesamen met de toekomstige dotaties toereikend zal zijn. De reguliere onderhoudskosten worden direct ten laste van het resultaat gebracht.

ad 3. Voorziening derivatenportefeuille

Stand per 01-01-2011	4.758	
Mutaties in 2011:		
Onttrekking	1.927	
Stand per 31-12-2011		<u>2.831</u>

Gedurende 2011 is sprake geweest van een overhedgepositie met betrekking tot de rente-instrumenten. De omvang van de rente-instrumenten is gedurende 2011 groter dan de omvang van de leningsportefeuille. De verwachting is ook dat er voor 2012 en 2013 sprake zal zijn van een overhedegesituatie. De marktwaarde van de rente-instrumenten welke is toe te rekenen aan de derivatencontracten is voorzien.

Toelichting op de Balans

VOORZIENINGEN (vervolg)

Bedragen x 1.000 €

ad 4. Voorziening deelneming Fivelpoort

Stand per 01-01-2011	3.189	
Mutaties in 2011:		
Resultaat deelneming Fivelpoort	-555	
Stand per 31-12-2011		<u>3.744</u>

Voor vermogenstekorten van de deelnemingen in Fivelpoort CV en Fivelpoort Beheer BV zijn voorzieningen getroffen omdat Groningen Seaports hoofdelijk aansprakelijk kan worden gehouden voor deze tekorten en deze ook heeft gefinancierd.

KORTLOPENDE SCHULDEN

	31-12-2011		31-12-2010	
1. Schulden aan leveranciers	14.617		6.335	
2. Belastingen en premies sociale verzekeringen	353		230	
3. Pensioenpremies	89		83	
4. Overige schulden	319		518	
5. Overlopende passiva	6.487		6.699	
7. Bank	0		5.209	
8. Kasgeldlening	130.600		54.000	
Totaal		<u>152.464</u>		<u>73.074</u>

- De post 'Schulden aan leveranciers' bestaat vooral uit inkoopfacturen die op infrastructurele- en baggerwerken betrekking hebben. Verder is hieronder een factuur opgenomen van € 3,5 miljoen in verband met collateral (borgstelling) welke verband houdt met de negatieve waarde van een rente swap welke onder de vorderingen is verantwoord.
- De schuld 'Belastingen en premies sociale verzekeringen' betreft de nog te betalen aanslag loonheffing over de maand december 2011. De toename wordt veroorzaakt doordat per balansdatum 2010 er een vordering loonheffing over de jaren 2006 en 2007 bestond. Deze vordering is in 2011 ontvangen.
- De schuld 'Pensioenpremies' betreft de nog te betalen pensioenpremies over de maand december 2011.
- De post 'Overige schulden' heeft voor het grootste gedeelte betrekking op verlofuren van medewerkers van Groningen Seaports die nog niet opgenomen zijn. In 2011 is er een mogelijkheid geweest om verlofuren uit te laten betalen waardoor de schuld per balansdatum 2011 ruim lager is vergeleken met balansdatum 2010.
- De post 'Overlopende passiva' bestaat voornamelijk uit betaalde optiegelden voor terreinen en vooruitontvangen bedragen. De betaalde optiegelden worden opgenomen onder 'overlopende passiva' omdat bij een transactie deze betalingen verrekend dienen te worden. Ook zijn hieronder opgenomen de facturen die in 2012 binnen zijn gekomen maar waarvan de kosten betrekking hebben op 2011.
- Alleen de bankrekeningen met een negatief saldo zijn opgenomen onder de kortlopende schulden. Per balansdatum 2011 zijn er geen bankrekeningen met een negatief saldo.
- Ten behoeve van de financiering van projecten zijn kasgeldleningen opgenomen.

Toelichting op de Winst- en verliesrekening

Bedragen x 1.000 €

OPBRENGSTEN

In het navolgende overzicht worden de verschillen tussen de gerealiseerde kosten en opbrengsten over het boekjaar 2011 vergeleken met de gerealiseerde kosten en opbrengsten over het boekjaar 2010.

Voor verdere toelichting zie ook de toelichting op de realisatie versus de begroting vanaf pagina 41.

	2011		2010	
SCHEEPVAARTBEWEGINGEN				
Zeeschepen				
Delfzijl	1.261.721		1.286.722	
Eemshaven	1.116.544		1.364.714	
Totaal zeeschepen		2.378.265		2.651.436
Binnenschepen				
Delfzijl	402.346		338.455	
Eemshaven	186.911		133.955	
Totaal binnenschepen		589.256		472.410
Ligplaatsgelden				
Delfzijl	57.827		77.669	
Eemshaven	222.814		220.364	
Totaal ligplaatsgelden		280.642		298.033
TOTAAL SCHEEPVAARTBEWEGINGEN		3.248.164		3.421.879
SCHEEPVAARTGERELATEERD				
Kadegelden				
Delfzijl	219.378		218.134	
Eemshaven	432.383		430.487	
Totaal kadegelden		651.760		648.622
Steigers / Ligplaatsen				
Steigers / Ligboxen Delfzijl	37.370		35.246	
Steigers Eemshaven	50.511		57.236	
Totaal steigers/ligplaatsen		87.880		92.482
Retributie wateroppervlak				
Delfzijl	86.075		84.856	
Eemshaven	-		-	
Totaal retributie wateroppervlak		86.075		84.856
Opbrengst water en stroom scheepvaart				
Water leveranties Delfzijl/ Eemshaven	25.987		40.174	
Stroom leveranties Delfzijl/ Eemshaven	37.134		22.886	
Totaal opbrengst water en stroom scheepvaart		63.121		63.061
TOTAAL SCHEEPVAARTGERELATEERD		888.837		889.020

Toelichting op de Winst- en verliesrekening

Bedragen x 1.000 €

	2011		2010	
TERREINEN CORE BUSINESS				
Erfpachtopbrengsten				
Industrieterreinen Delfzijl	4.978.664		4.365.472	
Industrieterreinen Eemshaven	4.329.243		3.267.548	
Totaal erfpachtopbrengsten		9.307.906		7.633.018
Tijdelijk verhuur				
Huuropbrengst terreinen Delfzijl	579.028		602.570	
Huuropbrengst terreinen Eemshaven	837.997		835.520	
Totaal tijdelijke verhuur		1.417.025		1.438.090
Optievergoedingen				
Terrein Delfzijl	115.899		63.403	
Terrein Eemshaven	262.520		2.802.017	
Totaal optievergoedingen		378.419		2.865.420
Vergoeding overslag faciliteiten	36.461		49.243	
TOTAAL TERREINEN CORE BUSINESS		11.139.811		11.985.769
TERREINEN NON CORE BUSINESS				
Huur landerijen en opstallen				
Delfzijl	122.300		110.295	
Eemshaven	2.012		2.012	
Totaal huur landerijen en opstallen		124.312		112.307
Vent- en jachtvergunningen		5.109		5.248
Recognities (vergunningen)		16.126		6.352
Opbrengsten (nuts)infrastructuur		4.556.667		4.206.709
TOTAAL TERREINEN NON CORE BUSINESS		4.702.215		4.330.617
TRANSACTIERESULTAAT GRONDEN		2.243.850		15.912.769
Het transactieresultaat is de opbrengst van de verkochte terreinen.				
OVERIGE EN INCIDENTELE OPBRENGSTEN				
Werkzaamheden/dienstverlening ten behoeve van derden	279.137		331.639	
Overige opbrengsten	1.234.323		84.126	
TOTAAL OVERIGE EN INCIDENTELE OPBRENGSTEN		1.513.460		415.765

Toelichting op de Winst- en verliesrekening

Bedragen €

LASTEN

	2011		2010	
BEDRIJFSKOSTEN				
Core business gerelateerde kosten				
Marketing en P.R.	1.298.337		1.107.755	
Ontwikkeling projecten	72.210		69.238	
Totaal core business gerelateerde kosten		1.370.547		1.176.994
Project- en transactiegerelateerde kosten				
Projectgerelateerde bijdragen	505.813		1.941.218	
Transactiegerelateerde kosten	613.714		2.799.873	
Totaal project- en transactiegerelateerde kosten		1.119.528		4.741.092
Structurele onderhoudskosten				
Baggerkosten	2.929.308		3.173.189	
Onderhoud infrastructuurle werken	1.077.549		1.230.046	
Beheerskosten	406.201		1.451.480	
Totaal structurele onderhoudskosten		4.413.059		5.854.715
Personeelskosten				
Salarissen	4.918.424		4.933.394	
Pensioenlasten	676.067		621.474	
Overige sociale lasten	456.563		443.537	
Secundaire kosten personeel	749.244		601.385	
Externe loonkosten	355.758		543.762	
Totaal personeelskosten		7.156.055		7.143.551
Medewerkers ziekteverzuim				
		2011		2010
		90		88
		3,9%		3%
Externe loonkosten:				
- Projectmedewerkers	1.142.976			
- Voorlopige invulling vacatures	54.000			
- Ziektevervanging	136.517			
- Overige personeelskosten derden	382.761			
- Doorbelast naar investeringsprojecten	1.360.496			
Totaal		355.758		

Wet openbaarmaking uit publieke middelen gefinancierde topinkomens (WOPT)

Inzake de Wet openbaarmaking uit publieke middelen gefinancierde topinkomens (WOPT) is Groningen Seaports verplicht jaarlijks te toetsen of het salaris van een bestuurder boven het normbedrag van € 193.000 uitstijgt. Om het bedrag te kunnen vaststellen moeten de volgende beloningscomponenten bij elkaar worden geteld:

- Belastbaar loon (bedrag zoals op jaaropgave vermeld)
- Pensioenafdracht (werkgevers- én werknemersdeel)
- Overige voorzieningen betaalbaar op termijn (denk hierbij aan zaken als levensloop, financiële afspraken m.b.t. sabbatical etc.)
- Ontslagvergoedingen voor zover deze niet zijn opgenomen in het belastbaar loon (indien van toepassing)

Toelichting op de Winst- en verliesrekening

Beloningscomponenten volgens de WOPT

De beloning van de algemeen directeur is als volgt samengesteld:

	2011		2010	
Belastbaar loon (bedrag zoals op jaaropgaaf vermeld)	225.362		175.862	
Pensioenafdracht	28.221		27.705	
Overige voorzieningen betaalbaar op termijn	nvt		nvt	
Ontslagvergoedingen	nvt		nvt	
Af: ten laste van niet geconsolideerde deelnemingen	25.000-		25.000-	
Totaal salariskosten		228.583		178.567

De bezoldiging is gebaseerd op een een 36-urige werkweek en is bestuurlijk binnen de ruimte van de geldende CAO vastgesteld. Op grond van de WOPT-norm dient voor 2011 melding plaats te vinden.

De stijging van het belastbaar loon 2011 ten opzichte van 2010 wordt grotendeels verklaard door een éénmalige uitbetaling aan de algemeen directeur van in de afgelopen jaren opgebouwd verlof van ongeveer € 35.000 en een hogere gratificatie van ongeveer € 9.000,-.

	2011		2010	
Overige kosten				
Huisvestingskosten	917.859		862.923	
Middelen en materialen	708.587		655.866	
Kantoorkosten	305.598		292.724	
Administratie en algemene kosten	870.609		1.197.299	
Totaal overige kosten		2.802.653		3.008.813

Onder de Administratie en algemene kosten zijn onder andere de accountantskosten opgenomen. De honoraria van de accountant over 2011 zijn als volgt:

1. Controle van de jaarrekening	68.090
2. Overige controle werkzaamheden	1.300
3. Fiscale advisering	0
4. Niet controle diensten	0
	<u>69.390</u>

Onvoorziene uitgaven en incidentele kosten	100.323	236.473
TOTAAL BEDRIJFSKOSTEN	<u>16.962.165</u>	<u>22.161.638</u>

MUTATIES VOORZIENINGEN		
Voorziening infrastructuur	-239.491	3.622.239
Voorziening r/c Fivelpoort CV	-2.000.000	
TOTAAL MUTATIES VOORZIENINGEN	<u>-2.239.491</u>	<u>3.622.239</u>

Op basis van de actuele gronduitgiftes en de prognoses voor de komende jaren is een afboeking genomen op de vordering van Fivelpoort CV van € 2 miljoen. In de aanbiedingsbrief aan het bestuur wordt u nader geïnformeerd over de inbaarheid van de vordering op Fivelpoort CV.

Toelichting op de Winst- en verliesrekening

Bedragen in €

	2011	2010
DEELNEMINGEN		
Resultaat deelnemingen:		
RSCG	115.996	132.559
Fivelpoort C.V.	-555.222	-785.884
Kosten deelnemingen:		
Advieskosten	0	0
	0	0
TOTAAL DEELNEMINGEN	-439.226	-653.325
AFSCHRIJVINGEN MATERIËLE VASTE ACTIVA		
Gronden en terreinen	-2.348.970	-1.813.386
Bedrijfsgebouwen	-81.384	-63.224
Grond-, weg- en waterbouwkundige werken	-393.482	-521.515
Overige materiele vaste activa	-461.750	-345.372
TOTAAL AFSCHRIJVINGSKOSTEN		
MATERIËLE VASTE ACTIVA	-3.285.585	-2.743.496
FINANCIËLE BATEN EN LASTEN		
Rente deelnemers gemeenschappelijke regeling	-190.588	-190.588
Rente diversen	250.316	181.778
Rente kasgeldleningen	-2.734.019	-2.376.419
Vrijval voorziening derivatenportefeuille	1.927.727	1.879.235
TOTAAL FINANCIËLE BATEN EN LASTEN	-746.564	-505.995
NETTO RESULTAAT	63.215	14.513.606

Door het tot waardering brengen van de marktwaarde van de rentederivaten voor het ineffektieve deel (overhedge), worden uitgaande kasstromen op de totale lening/derivatenpositie gecompenseerd met de mutatie uit de voorziening, waardoor per saldo sprake is van een rentelast op basis van de effectieve rentevoet over het effectieve deel.

Niet uit de Balans blijvende verplichtingen / gebeurtenissen na Balansdatum

Hieronder worden de niet in de balans opgenomen belangrijke financiële verplichtingen en vorderingen vermeld waaraan Groningen Seaports voor toekomstige jaren is verbonden.

- Groningen Seaports heeft in 2003 het nieuwe pand betrokken. Dit pand is middels een sale and lease back constructie aangeschaft. Het afgesloten leasecontract heeft een duur van 15 jaar met een jaarlijkse verplichting van circa € 500.000, die onder huisvestingskosten wordt verantwoord. Daarnaast is in 2011 voor een termijn van 10 jaar een huurverplichting aangegaan voor de huur van de laagbouw en 3e verdieping Nijlicht Eemshaven. De jaarlijkse huurverplichting bedraagt circa € 143.000.
- Sedert eind jaren 90 bestaat er een verplichting aan Domeinen om bij uitgifte van bepaalde terreinen een deel van de daarbij gerealiseerde winst af te dragen aan Domeinen. Deze betaling dient 30 jaar na dato plaats te vinden. Het is tot op heden geen overeenstemming over welk bedrag de basis vormt voor deze verplichting en wat derhalve de omvang van de verplichting zal zijn. Hieromtrent vindt overleg met Domeinen plaats. Wel hebben we gemeend uit oogpunt van voorzichtigheid een bedrag hiervoor op te nemen op basis van onze eigen inschatting.
- Groningen Seaports heeft contractuele verplichtingen inzake leaseauto's. Voor de leaseauto's zijn contracten aangegaan met een gemiddelde looptijd van 48 maanden. De jaarlijkse verplichting bedraagt gemiddeld € 358.000.
- De lopende verplichtingen uit 2011 op projecten in uitvoering bedraagt € 14,9 mln.
- Eind januari 2010 is in de Stuurgroep Geluid (Provincie, gemeente Delfzijl, EZ Noord, Groningen Seaports en SBE) een principeakkoord bereikt over een nieuwe geluidszone voor het haven- en industriegebied van Delfzijl. Dit principeakkoord behelst onder meer een nieuwe geluidszone Havens/Industrie Delfzijl, die voldoende ruimte biedt aan zowel wonen als werken. Ook over de verdeling van de kosten van de nieuwe geluidszone hebben de betrokken partijen een principeakkoord gesloten, waarbij de kosten voor Groningen Seaports voor de komende decennia geraamd worden op circa € 3 mln. Een deel van deze kosten wordt verdisconteerd in de grondprijzen op Oosterhorn, te weten een opslag van € 1 per m².
- Op een aantal locaties in ons beheersgebied is bodemverontreiniging aangetroffen. Deze gronden worden gesaneerd. Tegenpartijen zijn aansprakelijk gesteld.
- Voor het derivaat CBN-2244303 is in maart 2010 een CSA afgesproken.
- Op 13 maart 2011 heeft Groningen Seaports een deel van de scherm-dijk voor € 1 gekocht van Domeinen. Indien naar verwachting hier te zijner tijd windturbines opgebouwd worden, dient Groningen Seaports éénmalig een bedrag van € 100.000 per windturbine over te maken aan Domeinen. Ieder jaar na 13 maart 2011 wordt de hoogte van de vergoeding met € 10.000 per windturbine verlaagd.
- Indien de bouw van "Windpark Delfzijl Noord" gerealiseerd wordt, dient Groningen Seaports gedurende 5 jaar jaarlijks een bijdrage van € 50.000 te storten in het duurzaamheidsfonds van de gemeente Delfzijl.

Begroting versus realisatie

OPBRENGSTEN	Suppletoire begroting 2011 €	Realisatie 2011 €	Verschil	
SCHEEPVAARTBEWEGINGEN				
Havengeld zeeschepen	2.616.000	2.378.265	-237.735	-9,1%
Havengeld binnenschepen	553.000	589.256	36.256	6,6%
Ligplaatsgelden	268.000	280.642	12.642	4,7%
TOTAAL SCHEEPVAARTBEWEGINGEN	3.437.000	3.248.164	-188.836	-5,5%
SCHEEPVAART GERELATEERD				
Kadegelden	647.700	651.760	4.060	0,6%
Steigers / Ligplaatsen	95.600	87.880	-7.720	-8,1%
Retributie wateroppervlak	87.200	86.075	-1.125	-1,3%
Opbrengst water en stroom scheepvaart	69.200	63.121	-6.079	-8,8%
TOTAAL SCHEEPVAARTGERELATEERD	899.700	888.837	-10.863	-1,2%
TERREINEN CORE BUSINESS				
Erfpachtopbrengsten	8.703.700	9.307.906	604.206	6,9%
Tijdelijke verhuur	1.385.300	1.417.025	31.725	2,3%
Optievergoedingen	412.400	378.419	-33.981	-8,2%
Vergoeding overslag faciliteiten	17.700	36.461	18.761	106,0%
TOTAAL TERREINEN CORE BUSINESS	10.519.100	11.139.811	620.711	5,9%
TERREINEN NON CORE BUSINESS				
Huur landerijen en opstallen	89.000	124.312	35.312	39,7%
Vent- en jachtvergunningen	4.900	5.109	209	4,3%
Recognities (vergunningen)	24.200	16.126	-8.074	-33,4%
Vergoeding (nuts)infrastructuur	4.474.700	4.556.667	81.967	1,8%
TOTAAL TERREINEN NON CORE BUSINESS	4.592.800	4.702.215	109.415	2,4%
TRANSACTIERESULTAAT GRONDEN	3.932.500	2.243.850	-1.688.650	-42,9%
OVERIGE EN INCIDENTELE OPBRENGSTEN				
Dienstverlening derden	311.900	253.877	-58.023	-18,6%
Overige opbrengsten	104.800	1.259.583	1.154.783	1101,9%
Incidentele opbrengsten	0	0	0	-
TOTAAL OVERIGE EN INCIDENTELE OPBRENGSTEN	416.700	1.513.460	1.096.760	263,2%
TOTAAL OPBRENGSTEN (A)	23.797.800	23.736.336	-61.464	-0,3%

Begroting versus realisatie

LASTEN	Suppletoire begroting 2011 €	Realisatie 2011 €	Verschil	
CORE BUSINESS GERELATEERDE KOSTEN				
Marketing en PR	1.344.300	1.298.337	-45.963	-3,4%
Ontwikkeling en projecten	135.000	72.210	-62.790	-46,5%
TOTAAL CORE BUSINESS GERELATEERDE KOSTEN	1.479.300	1.370.547	-108.753	-7,4%
PROJECT- EN TRANSACTIEGEREL. KOSTEN				
Projectgerelateerde bijdragen	0	505.813	505.813	100,0%
Transactiegerelateerde kosten	0	613.714	613.714	100,0%
TOTAAL PROJECT- EN TRANSACTIE-GERELATEERDE KOSTEN	0	1.119.528	1.119.527	100,0%
STRUCTURELE ONDERHOUDSKOSTEN				
Baggerkosten	3.814.800	2.929.308	-885.492	-23,2%
Onderhoudsprojecten	1.051.500	1.077.549	26.049	2,5%
Beheerskosten	713.500	406.201	-307.299	-43,1%
TOTAAL STRUCTURELE ONDERHOUDS-KOSTEN	5.579.800	4.413.059	-1.166.741	-20,9%
PERSONEELSKOSTEN				
Salarissen	4.936.200	4.918.424	-17.776	-0,4%
Pensioenlasten	670.400	676.067	5.667	0,8%
Overige sociale lasten	487.500	456.563	-30.937	-6,3%
Secundaire kosten personeel	899.800	749.244	-150.556	-16,7%
Externe loonkosten	299.800	355.758	55.958	18,7%
TOTAAL PERSONEELSKOSTEN	7.293.700	7.156.055	-137.645	-1,9%
OVERIGE KOSTEN				
Huisvestingskosten	982.300	917.859	-64.441	-6,6%
Middelen en materialen	720.000	708.587	-11.413	-1,6%
Kantoorkosten	349.200	305.598	-43.602	-12,5%
Administratie en algemene kosten	967.000	870.609	-96.391	-10,0%
TOTAAL OVERIGE KOSTEN	3.018.500	2.802.653	-215.847	-7,2%
ONVOORZIENE UITGAVEN EN INCIDENTELE KOSTEN	0	100.323	100.323	100,0%
TOTAAL KOSTEN (B)	17.371.300	16.962.165	-409.135	-2,4%
OPERATIONEEL RESULTAAT (A-B)	6.426.500	6.774.171	347.671	5,4%
MUTATIES VOORZIENINGEN (C)	369.000	-2.239.491	-2.608.491	-706,9%
DEELNEMINGEN (D)	0	-439.226	-439.226	-
AFSCHRIJVINGEN MATERIËLE VASTE ACTIVA (E)	-3.540.000	-3.285.586	254.414	-7,2%
FINANCIËLE BATEN EN LASTEN (F)	-1.505.000	-746.564	758.436	-50,4%
NETTO RESULTAAT (A-B)+(C+D+E+F)+(G+H)	1.750.500	63.305	-1.687.195	-96,4%

Toelichting begroting versus realisatie opbrengsten

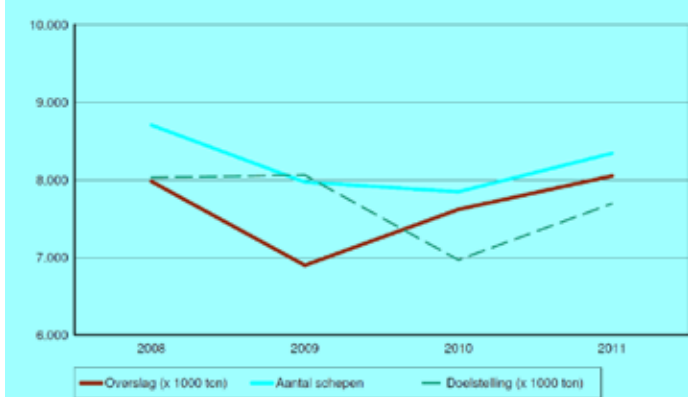
Scheepvaartbewegingen

Deze paragraaf beschrijft de ontwikkelingen van Groningen Seaports met betrekking tot de goederenoverslag, het scheepvaartverkeer en de terreinuitgifte over het jaar 2011. Het verslag is gebaseerd op de statistiek van lijst 52¹ waarbij de ontwikkelingen worden vergeleken met 2010.

Verkeerscijfers

De overslag ging in 2011 goed van start. Na het eerste kwartaal lag de overslag 34% hoger dan in 2010. Door het jaar heen liep de voorsprong steeds verder terug, maar nog wel met een overslag record van iets meer dan 8 miljoen ton (+5,7%) als gevolg. De doelstelling uit het businessplan van +1% is daarmee ruim gehaald. In vergelijking met de andere grote Nederlandse havens deden de Groninger havens het voor wat betreft de overslag goed: Rotterdam +0,8%, Amsterdam +2,0% en Zeeland +6,3%. Het aantal schepen dat afgelopen jaar in Delfzijl en Eemshaven werd ontvangen is geëindigd op 8343 schepen (+6,3%).

t/m 4e kwartaal jaar	Aantal schepen	Overslag (x 1000 ton)	Doelstelling (x 1000 ton)
2008	8.705	7.962	8.029
2009	7.974	6.899	8.062
2010	7.848	7.520	6.968
2011	8.343	8.052	7.696



Grafiek 1 - Vergelijking scheepvaart en overslagcijfers incl. doelstelling overslag 2008 - 2011

Binnenvaart

Het aantal binnenvaartschepen is met 14,6% gegroeid in vergelijking met 2010, in totaal 4601 binnenvaartschepen, waarvan 3150 in de categorie laden/lossen. Deze grootste en belangrijkste categorie schepen is met 16,1% gestegen; 436 schepen meer dan in 2010.

Zeevaart

Het aantal zeeschepen is gedaald met 2,3% naar 3743 schepen. De categorie laden/lossen is gedaald met 4,8% naar 995 schepen; 50 schepen minder dan in 2010. De daling van 2,3% komt met name door een daling in het aantal vissersschepen (-88) en passagiersschepen (-89). Grafiek 2 toont het aantal scheepsbezoeken per deelgebied.



Grafiek 2 - Scheepsbezoeken per deelgebied 2010 / 2011

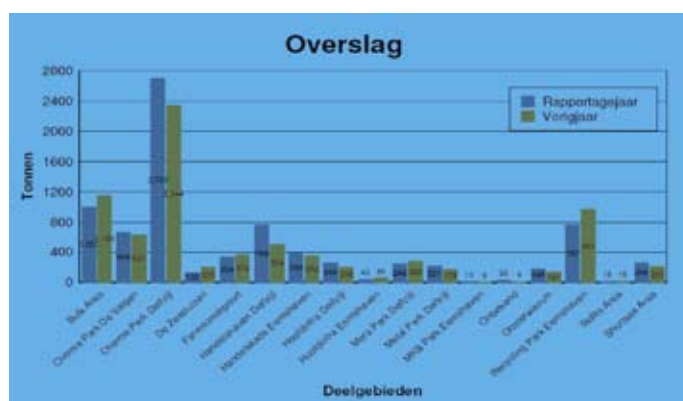
Overslagcijfers

Bij de uitsplitsing van de 8.052.000 ton overslag naar binnenvaart en zeevaart en Delfzijl en Eemshaven is het aandeel van binnenvaart Delfzijl het grootst. Tabel 1 toont de verschillende onderdelen in de overslag per haven. Grafiek 3 toont de overslag per deelgebied.

Aantal tonnen x 1.000						
t/m 4e kwartaal 2011				t/m 4e kwartaal 2010		
Soort	Delfzijl	Eemshaven	Totaal	Delfzijl	Eemshaven	Totaal
Binnenvaart	3.478	1.439	4.918	2.896	1.344	4.240
Zeevaart	2.047	1.087	3.134	1.970	1.411	3.380
Totaal	5.526	2.526	8.052	4.866	2.754	7.620

Procentuele verdeling ten opzichte van het totaal						
t/m 4e kwartaal 2011				t/m 4e kwartaal 2010		
Soort	Delfzijl	Eemshaven	Totaal	Delfzijl	Eemshaven	Totaal
Binnenvaart	43,20	17,88	61,07	38,01	17,63	55,64
Zeevaart	25,43	13,50	38,93	25,85	18,51	44,36
Totaal	68,62	31,38	100,00	63,85	36,15	100,00

Tabel 1 - Verdeling goederenoverslag per haven en modaliteit



Grafiek 3 - Overslag per deelgebied 2010 / 2011

Voor zee- en binnenvaart Delfzijl geldt dat de goederensoort Mineralen het grootste aandeel heeft, gevolgd door Chemische producten. Voor de Eemshaven zijn dit Mineralen, Aardolieproducten en Overig (o.a. vervuilde grond). Een gedetailleerde beschrijving van de ontwikkeling van de overslag van goederensoorten per haven en modaliteit volgt hierna. Tabel 2 is een overzicht van de aandelen per goederensoort per haven en de ontwikkeling vergeleken met 2010.

¹ Netwerk routing: O/rapportages/logistiek statistieken/detail/maand

GOEDERENSOORT	DELFIJL						EEMSHAVEN					
	zeevaart			binnenvaart			zeevaart			binnenvaart		
	overslag	aandeel**	mutatie*	overslag	aandeel**	mutatie*	overslag	aandeel**	mutatie*	overslag	aandeel**	mutatie*
Landbouwproducten	61.799	3%	58%	121.755	4%	12%	73.706	7%	2%	99.649	7%	146%
Voedingsproducten	138.203	7%	0%	59.468	2%	-38%	206.815	19%	-28%	45.909	3%	-49%
Vaste brandstoffen	0	0%	0%	86.228	2%	24%		0%	0%		0%	0%
Aardolieproducten	39.532	2%	241%	298.396	9%	-13%	251.433	23%	-58%	131.106	9%	9%
Ertsen	86.521	4%	-1%	83.137	2%	49%		0%	0%	3.251	0%	416%
Metalen	4.822	0%	-16%	36.214	2%	832%	7.622	1%	3288%	3.643	0%	1508%
Mineralen	1.275.144	62%	11%	2.170.981	62%	20%	256.614	24%	7%	870.350	60%	15%
Meststoffen	30.233	1%	-35%	19.961	1%	27%		0%	0%	0	0%	0%
Chemische producten	398.966	19%	-27%	554.068	16%	46%	35.171	3%	36%	3.286	0%	171%
Overig Goederen	11.529	1%	86%	47.658	1%	126%	255.721	24%	39%	282.147	20%	-16%
TOTAAL	2.046.749	100%	4%	3.477.866	100%	20%	1.087.082	100%	-23%	1.439.341	100%	7%

* mutatie tov 2010
** aandeel tov totaal per haven/modaliteit

Tabel 2 - Ontwikkeling goederenoverslag per haven en modaliteit

Delfzijl, zeevaart (+ 4%)

De overslag via de zeevaart in Delfzijl, goed voor een kwart van het totale overslagcijfer, is gestegen met 4%. In tonnen gerekend is de categorie Mineralen het meest gestegen (11%) waar bijna 80.000 ton meer Zout is overgeslagen. Ook Gips eindproduct is gestegen met ruim 20.000 ton en Talkpoeder met 40.000 ton. Bij de Chemische producten is de verzamelgroep Andere chemische basisproducten bijna 85.000 ton gedaald, waarbij het opvallend is dat de uitgaande stroom is teruggelopen van 224.000 ton in 2010 naar 95.000 ton in 2011, maar de ingaande stroom is verdubbeld van 36.000 ton naar 81.000 ton in 2011. Vanwege de verzamelgroep is niet te zeggen om welke goederenstroom(en) dit exact gaat. De stijging van Voedingsproducten met 62% komt met name door 55.000 ton extra Veevoeder overslag van Wagenborg op hun Bulk Terminal.

Delfzijl, binnenvaart (+ 20%)

Anders dan in de zeevaart is de overslag van Veevoeder in de binnenvaart gehalveerd naar ruim 20.000 ton. Ook Aardgascondensaat en Grint zijn gedaald. De overslag van Zand is door activiteiten van Heuvelman op het depot op Oterdumer Driehoek, Eemsmond Betoncentrale en ESD-SIC gestegen naar 250.000 ton. De overslag van uitgaand Zout is gestegen, de totale overslag van Zout is opgelopen van 1.184.000 ton naar 1.510.000 ton in 2011, hoofdzakelijk uitgaand. Dat Lafarge goede zaken doet blijkt niet alleen uit het toegenomen eindproduct, maar ook aan de inname van het mineraal wat is gestegen met 60.000 ton naar een totaal van 222.000 ton. De opvallende stijging van de Chemische producten (+46%) komt vooral door de uitgaande stroom Calciumchloride (Akzo, +127.000 ton). De inkomende overslag van Aluminium (ore en alloys) ten behoeve van Aldel is verdubbeld van 60.000 ton naar bijna 120.000 ton in 2011.

Eemshaven, zeevaart (- 23%)

De daling van de overslag per zeevaart kent een aantal aanwijsbare oorzaken. Het stilliggen van DELTA Biovalue heeft in 2011 voor een verschil van 70.000 ton Koolzaad voor oliewinning gezorgd. Suiker heeft na het derde kwartaal de achterstand van 30.000 ton ingelopen met een totale overslag van 50.000 ton, 11.000 ton minder dan in 2010. Echter, het grootste verschil komt door Theo Pouw. De uitgaande stroom Bitumen en bitumineuze mengsels is gedaald met 342.000 ton. Deze cijfers drukken hard op het resultaat van de zeevaart in de Eemshaven, maar waren vooraf voorzien. Zoals al eerder verklaard deed in 2010 zich een éénmalige exportkans voor vanwege mogelijkheden in de wetgeving.

Theo Pouw heeft deze benut door uit voorraad te exporteren naar de Baltische Staten. Voor 2011 lag deze kans er niet meer, waardoor het resultaat ten opzichte van 2010 negatief is. Positief is de doorvoer van nieuw Papier; bijna 70.000 ton hoger dan in 2010. Ook Zout is een nieuw product dat sinds 2011 in de Eemshaven wordt overgeslagen, met 32.000 ton via de zeevaart en 48.000 ton via de binnenvaart.

Eemshaven, binnenvaart (+ 7%)

Binnen de totale lading via de binnenvaart in de Eemshaven hebben zich in 2011 veel verschuivingen voorgedaan. De totale groei van 7% is opgebouwd uit vele mutaties.

Holland Malt heeft een gunstig jaar qua overslag achter de rug. De overslag van Gerst is gestegen van 39.000 naar 96.000 ton. De overslag aangaande DELTA Biovalue (Veevoeder, Perskoeken, Koolzaad voor oliewinning en Biodiesel) is gedaald van bijna 70.000 ton naar 0 ton. Het aandeel BKV/Eemsmond Beton in Zand is 85.000 ton, Theo Pouw 170.000 ton. Door afnemende behoefte aan beton in de Oostlob is de overslag van Grint gedaald met 130.000 ton naar 140.000 ton (30.000 BKV/Eemsmond Beton, 95.000 Theo Pouw). Andere producten van Theo Pouw zijn Bitumen (+25.000 ton) en Vervuilde grond (-83.000 ton). Zand is gestegen naar 270.000 ton (voornamelijk inkomend), 100.000 ton meer dan in 2010. De overslag van stortsteen is gestegen met 66.000 ton naar 107.000 ton, dit wordt gebruikt bij de aanleg van de volgende fases van de Beatrixhaven.

Versrijningsvorm

In de zeevaart werd het grootste deel als droge bulk vervoerd (68%) gevolgd door overig stukgoed (13%) en natte bulk (12%). In de binnenvaart werd 76% als droge bulk vervoerd en 18% als natte bulk.

Terreinuitgifte

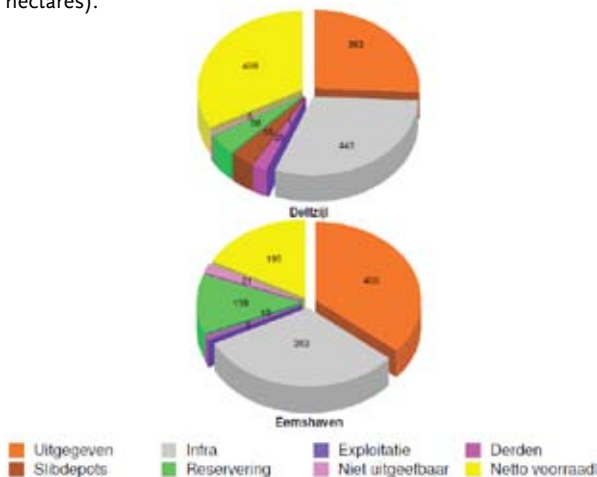
Ook voor wat betreft gronduitgifte heeft Groningen Seaports een goed jaar achter de rug. Met een totale uitgifte van bijna 29 hectare is 2011 uitstekend afgesloten en is de doelstelling van 25 hectare nieuwe uitgifte ruim gehaald. Onderstaand een overzicht van de in 2011 in Delfzijl en de Eemshaven uitgegeven hectares waarvan op zijn minst de koop- of erfpachtovereenkomst is getekend. Kijkend naar 2012 constateren we dat er minder uitgiftes in de beginfase zitten. Het aantal hectares waarop een open of gesloten opties ligt, ligt lager dan voorgaande jaren. De uitgifte doelstelling voor 2012 is daarom bijgesteld naar 9 hectare.

Bedrijf	Delfzijl/ Eemshaven	Bedrijventerrein	Aantal	Koop/erfpacht hectare	Soort transactie	Akte gepasseerd
Veenstra Coevorden	Delfzijl	De Delta	0,2718	Koop	Nieuw	ja
Eneco (BEC)	Delfzijl	Chemie Park De Valgen	6,9	Erfpacht	Nieuw	ja
OK Invest	Eemshaven	MKB Park Eemshaven	0,1946	Koop	Uitbreiding	ja
Theo Pouw	Eemshaven	Bulk Area Eemshaven	6,8	Aankoop	Terugname door koop	ja
Buss / Orange Blue Terminals	Eemshaven	Bulk Area Eemshaven	6,8	Erfpacht	Nieuw (heruitgifte)	ja
PPG Industries Chemicals	Delfzijl	Chemie Park De Valgen	0,9274	Erfpacht	Uitbreiding	ja
RWE Innogy	Eemshaven	MKB Park Eemshaven	0,1007	Erfpacht	Uitbreiding	ja
TenneT (Cobra)	Eemshaven	Energy Park	3,226	Koop	Uitbreiding	ja
RMD	Delfzijl	Metalpark	0,1080	Koop	Uitbreiding	ja
Buss / Orange Blue Terminals	Eemshaven	Bulk Area Eemshaven	12	Erfpacht	Nieuw	nee
Buss / Orange Blue Terminals	Eemshaven	RoRo Area	2,8	Erfpacht	Nieuw	nee
Buss / Orange Blue Terminals	Eemshaven	Bulk Area Eemshaven	1,55	Erfpacht	Nieuw	nee
Buss / Orange Blue Terminals	Eemshaven	Bulk Area Eemshaven	0,89	Erfpacht	Nieuw	nee
Totaal			28,9685			

Tabel 3 - Gronduitgiftes 2011

Grondbalans

Het beheersgebied van Groningen Seaports bestrijkt in totaal 2606 hectare; Delfzijl 1476 hectare, Eemshaven 1129 hectare. De grondbalans van beide havengebieden ziet er aan het eind van 2011 als volgt uit (in hectares).



Grafiek 4 - Grondbalans Delfzijl en Eemshaven 2011

Ter verduidelijking van de omvangrijkste begrippen.

Uitgegeven: in erfpacht, koop, opstal en huur uitgegeven terreinen;

Infra: alle infrastructurele werken inclusief water/havenbekkens binnen het beheersgebied;

Reservering: in bespreek, offerte, open- en gesloten optie en in contract uitgegeven terreinen waarvan de notariële akte nog niet is gepasseerd. Voor de Eemshaven geldt dat van de 139 hectare in reservering, ca. 80 hectare bespreekterrein is. Voor Delfzijl is ca. 60 van de 66 hectare bespreekterrein.

Scheepvaartgerelateerd

Kadegelden

De opbrengst is conform de begroting.

Steigers/ligplaatsen

De opbrengst is iets lager uitgevallen doordat een tweetal gebruikers van de steigers het gebruik hebben opgezegd.

Retributie wateroppervlak

De realisatie is conform de begroting.

Opbrengst water en stroom

De begroting is gebaseerd op een inschatting. In totaal is er 9% minder opbrengst geweest voor water en stroom dan begroot.

Terreinen core business

Erfpachtopbrengsten

De realisatie van de erfpachtopbrengsten is 3,1% hoger uitgevallen dan begroot. Dit is een saldo van meer- en minderopbrengsten op klant-niveau. De grootste meeropbrengst heeft te maken met de komst van Orange Blue Terminals naar de Eemshaven. In de begroting 2011 is met deze opbrengst geen rekening gehouden omdat de verwachting was dat dit in 2012 van start zou gaan. Verder is de opbrengst in verband met herindexering van een aantal erfpachtcanons hoger uitgevallen dan begroot.

Tijdelijke verhuur

De opbrengst uit tijdelijke verhuur is hoger dan begroot. De tijdelijke verhuur betreft met name terreinen die als bouwterrein door Nuon en RWE gebruikt worden. Verder betreft het de verhuur van bulkvakken aan BKV. Ook een deel van het terrein van Akzo Nobel valt onder tijdelijke verhuur. De hogere opbrengst dan begroot wordt met name veroorzaakt doordat ActivaWind een terrein in de Eemshaven langer is blijven huren dan begroot voor de opslag van windturbines. Verder is Boogtools een groter terrein gaan huren in de Eemshaven.

Optievergoedingen

Vanaf 2006 geldt dat de ontvangsten van gesloten opties eerst worden gereserveerd. Zodra er op de optie een transactie volgt, worden de opbrengsten in mindering gebracht op de te betalen aankoop- of erfpachtsom. Indien er geen transactie volgt, vallen de gegenereerde optieontvangsten vrij ten gunste van het resultaat. In een aantal optiecontracten is vastgelegd dat (een deel van) het betaalde optiegeld direct als opbrengst wordt gerekend. Alleen deze laatst genoemde optiegelden worden opgenomen in de begroting.

In 2011 is het betaalde optiegeld door Vopak en Advanced Power conform het optiecontract meteen als opbrengst gerekend. Voor Vopak is hierbij per abuis een te hoog bedrag begroot waardoor de realisatie lager is uitgevallen dan begroot. Verder zijn er een aantal kleinere optiecontracten opgezegd zonder dat dit heeft geleid tot een grondtransactie waarna het betaalde optiegeld is vrijgevallen ten gunste van het resultaat.

Vergoeding overslagfaciliteiten

De realisatie van de vergoeding voor overslagfaciliteiten is hoger uitgevallen dan begroot. Met name in de Eemshaven is meer gebruik gemaakt van openbare overslagfaciliteiten dan begroot.

Terreinen non core business**Huur landerijen en opstallen/Vent- en jachtvergunningen/Recognities**

De realisatie voor huur landerijen is hoger uitgevallen dan begroot omdat er meer hectares zijn verhuurd dan begroot. Het gaat hierbij om verhuur van grond aan agrariërs.

Vergoeding (nuts)infrastructuur

De opbrengst voor windturbines is iets hoger uitgevallen in verband met een herindexering van de prijs waarmee in de begroting geen rekening was gehouden.

De opbrengsten voor Kabel- en leidingstroken en stikstof- en persleidingen zijn conform de begroting.

Resultaat grondtransacties

In Delfzijl is een transactieresultaat gerealiseerd op de verkoop van grond aan Koetze, Veenstra en RMD. In de Eemshaven is een transactieresultaat gerealiseerd op de verkoop van grond aan OK Invest en Tennet. Het transactieresultaat valt lager uit dan begroot omdat met name in de Eemshaven minder grond is verkocht dan begroot. In totaal is in 2011 3,8 hectare grond verkocht, in de begroting is 7,4 hectare grondverkoop opgenomen.

Overige opbrengsten

De opbrengst voor dienstverlening derden bestaat voornamelijk uit doorberekening van uren van medewerkers van Groningen Seaports aan Fivelpoort en Groningen Railport. Deze opbrengst is lager uitgevallen dan begroot omdat er minder uren zijn doorberekend.

De overige opbrengsten zijn ruim hoger uitgevallen dan begroot. Dit heeft te maken de verkoop van de Liebherrkraan in de Eemshaven welke niet is begroot. Verder heeft er een correctie plaatsgevonden betreffende de aankoop van een boerderij in Weiwerd. Deze aankoop is in 2008 ten laste van het resultaat gebracht omdat deze zou worden afgebroken. Besloten is echter om de boerderij te behouden en dientengevolge te presenteren op de balans waarbij de lasten uit het verleden teniet worden gedaan en voor dit jaar een opbrengst tot gevolg heeft.

Toelichting begroting versus realisatie lasten

Lasten

Core business gerelateerde kosten

Deze kosten zijn lager uitgevallen dan begroot. De gerealiseerde kosten betreffen met name kosten voor sponsoring, het excursieprogramma 'Zout aan de broek', kosten voor het blad 'Turntable' en kosten voor de nieuwjaarsreceptie en het havendiner.

De kosten voor productontwikkeling vallen lager uit dan begroot. De kosten voor een aantal geplande onderzoeken zijn lager uitgevallen of zijn uitgesteld naar volgend jaar. Gerealiseerde kosten betreffen kosten voor onderzoek naar een helihaven, veerverbinding Delfzijl - Knock en spoorlijn personenvervoer Eemshaven.

Project- en transactiegerelateerde kosten

De project gerelateerde bijdrage betreft kosten voor het project MER Oostlob en kosten voor onderzoek naar vertroebeling in de Eemshaven. In de begroting is geen rekening gehouden met deze kosten.

De transactie gerelateerde kosten betreffen kosten die gemaakt zijn ten behoeve van transacties in 2011 en transacties uit recente jaren. Het betreffen met name kosten voor commissievergoedingen, afboeking boekwaarde uitgegeven grond en advisering inzake de uitgegeven terreinen. In de begroting is met deze kosten geen rekening gehouden.

Structurele onderhoudskosten

De kosten voor het baggeren zijn lager uitgevallen dan begroot. In dit budget wordt rekening gehouden met een aantal posten voor bijvoorbeeld vervuilde specie, onderzoek en vergunningen. Met name kosten voor deze posten vallen lager uit dan begroot. Verder wordt in het budget voor baggeren ook budget opgenomen voor de ontmanteling van een aantal depots en een onderzoek naar duurzaam bodembeheer. De kosten voor het ontmantelen van depots zijn in 2011 ruim lager uitgevallen dan begroot omdat de kosten meevallen en omdat de werkzaamheden deels worden verschoven naar 2012. De kosten voor het onderzoek naar duurzaam bodembeheer vallen eveneens lager uit dan begroot omdat het onderzoek deels in 2012 plaats zal vinden. Hogere kosten zijn gerealiseerd in verband met een dotatie aan de voorziening groot onderhoud baggeren ter hoogte van ruim € 50.000, dit was niet opgenomen in de begroting.

De beheerskosten zijn ruim lager uitgevallen dan begroot doordat er een vordering is opgenomen op de gemeente Eemshaven in verband met teveel betaalde onroerend zaak belasting in het verleden. In 2011 is overeenstemming bereikt over de waarde van de gronden en opstallen in de Eemshaven waarna is gebleken dat in het verleden teveel belasting is betaald. De kosten voor het elektriciteitsverbruik is ruim hoger uitgevallen dan begroot. Verder zijn er hogere kosten voor grondonderzoeken gerealiseerd dan begroot.

Personeelskosten

De salariskosten zijn lager uitgevallen dan begroot. De kosten voor brutolonen zijn vrijwel conform de begroting uitgekomen evenals de pensioenlasten. De overige sociale lasten zijn ruim lager uitgevallen dan begroot omdat in de begroting is uitgegaan van hogere premies.

De secundaire kosten personeel zijn ruim lager uitgevallen dan begroot. Dit is met name veroorzaakt doordat de kosten voor cursussen en studies lager uitvallen. Verder zijn de kosten voor reis en verblijf lager uitgevallen. Hogere kosten waren er voor een personeelsreis.

De kosten voor externe inhuur van personeel vallen hoger uit dan begroot. Deze overschrijding wordt met name veroorzaakt doordat er externe ondersteuning nodig is geweest in verband met vervanging bij ziekte.

Overige kosten

De kosten voor huisvesting zijn lager uitgevallen dan begroot. De kosten voor huur van de kantoorruimte en ontvangstruimte in de Eemshaven zijn lager uitgevallen dan begroot omdat de huur later is ingegaan dan begroot. Verder zijn de kosten voor energie en water voor de kantoor lager uitgevallen.

De kosten voor middelen en materialen is conform de begroting uitgekomen. Er zijn hogere kosten geweest voor de leaseauto's in verband met hogere brandstofprijzen. Lagere kosten zijn er gerealiseerd voor onderhoud van de bedrijfsinformatiesystemen.

De kantoorkosten zijn lager uitgevallen doordat er minder kosten zijn gerealiseerd voor boekwerken en contributies.

De post Administratie en algemene kosten bestaat voornamelijk uit kosten voor adviezen. De ingewonnen adviezen hebben bijvoorbeeld betrekking op het invoeren van GSP-kompas, de verzelfstandiging, financieel advies, risicomangement, public affairs, begeleiding strategietraject en het opstellen van de Groene havensvisie. In de begroting zijn een aantal adviesposten opgenomen waarvan de kosten lager uitvallen dan begroot of welke zijn uitgesteld naar het volgende jaar.

Mutatie voorzieningen

In de begroting is een vrijval vanuit de voorzieningen opgenomen ter hoogte van € 369.000. Dit bedrag is echter gebaseerd op de oude methode van totstandkoming van de voorzieningen groot onderhoud baggerwerk en groot onderhoud infrastructuur. Door de gewijzigde uitgangspunten en rekenmethode is in 2011 een bedrag ter hoogte van € 239.000 gedoteerd aan de genoemde voorzieningen.

Op basis van de actuele gronduitgiftes en de prognoses voor de komende jaren heeft een afboeking plaatsgevonden op de vordering van Fivelpoort CV van € 2 miljoen.

Afschrijvingen materiële vaste activa

De afschrijvingen zijn lager uitgevallen dan begroot. Met name de afschrijving op de nieuwe projecten valt lager uit. Bij het opstellen van de begroting wordt een schatting gemaakt van het moment dat een activum in gebruik wordt genomen. Vanaf dat moment wordt op het activum afgeschreven. In de praktijk blijkt dat het moment van ingebruikname vaak later ligt dan begroot waardoor er in het lopende boekjaar minder op het activum wordt afgeschreven.

Financiële lasten

In totaal is in de begroting voor 2011 een bedrag van € 6,5 miljoen opgenomen als rentelasten waarvan € 5 miljoen wordt toegerekend aan investeringen en € 1,5 miljoen is begroot als exploitatiekosten.

De gerealiseerde rentelast bestaat uit kosten voor rente instrumenten, kasgeldleningen en rekening courant. Deze kosten worden conform de vastgestelde notitie 'Nota activabeleid' verdeeld. Deze verdeling houdt in dat de rentelasten ten laste van de investeringsprojecten wordt gebracht. Er mag echter niet meer rente aan de projecten worden toegerekend dan in het investeringsplan is begroot. Het deel dat niet ten laste wordt gebracht van de investeringsprojecten komt ten laste van het exploitatieresultaat. Ook de rentelasten die toe te rekenen zijn aan de overhedge komen ten laste van het exploitatieresultaat.

Verder heeft er een vrijval plaatsgevonden vanuit de voorziening derivatenportefeuille ter hoogte van ruim € 1,9 miljoen.

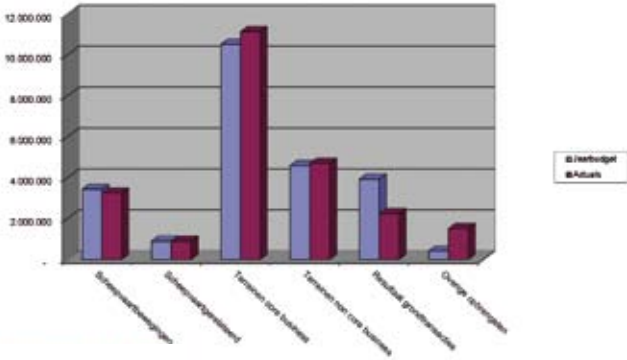
Tot slot wordt er jaarlijks een vast bedrag van in totaal € 190.000 aan de deelnemers betaald. Tot slot is er nog een renteopbrengst vanuit de rekening-couranten met Fivelpoort CV en Fivelpoort Beheer BV.

In totaal is ruim € 2,6 miljoen rente geboekt naar de exploitatie waar € 1,5 miljoen is begroot.

Cijfers en grafieken

Bedrijfsopbrengsten

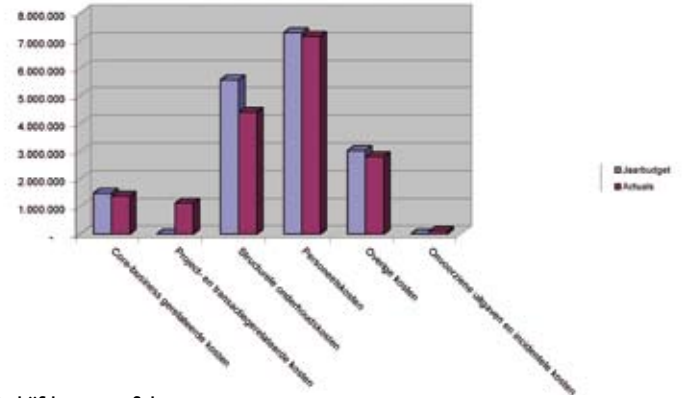
In de onderstaande grafieken worden de opbrengsten van Groningen Seaports schematisch weergegeven. Grafiek 1 laat de realisatie ten opzichte van de begroting zien. Grafiek 2 laat het aandeel van elke opbrengstcategorie ten opzichte van het totaal zien.



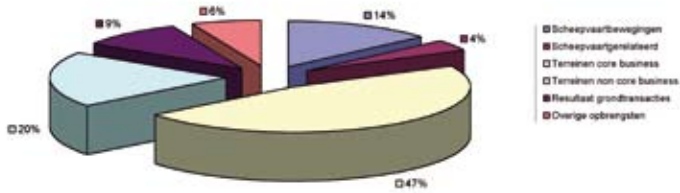
Bedrijfsopbrengsten grafiek 1

Bedrijfskosten

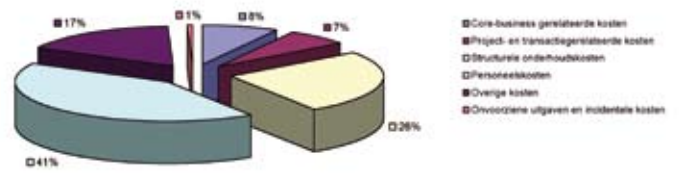
In de onderstaande grafieken worden de kosten van Groningen Seaports schematisch weergegeven. Grafiek 1 laat de realisatie ten opzichte van de begroting zien. Grafiek 2 laat het aandeel van elke kostencategorie ten opzichte van het totaal zien.



Bedrijfskosten grafiek 1



Bedrijfsopbrengsten grafiek 2

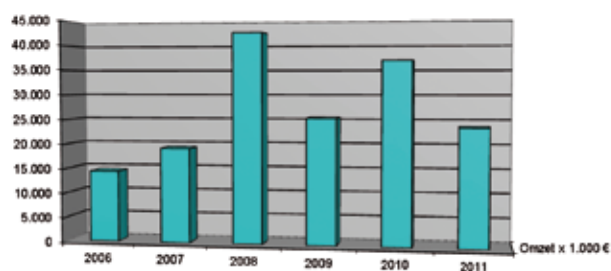


Bedrijfskosten grafiek 2

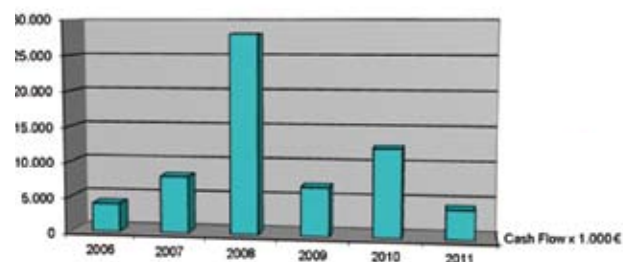
Kerncijfers

In het onderstaande overzicht worden een aantal kerncijfers weergegeven van 2006 tot en met 2011. In de grafieken op de volgende pagina worden een aantal kerncijfers in een grafiek weergegeven.

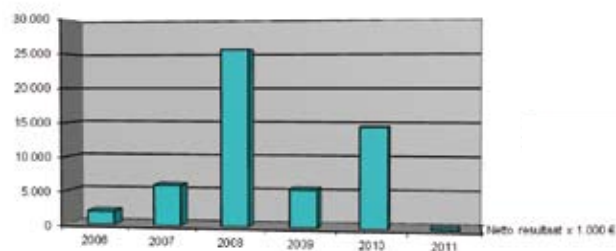
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Terreinuitgifte hectaren	14,1	18,4	120,4	24,9	25,4	28,9
Goederenoverslag zeeschepen x 1.000 ton	2.929	3.130	3.310	2.904	3.380	3.134
Goederenoverslag binnenvaartschepen x 1.000 ton	4.791	4.672	4.673	3.987	4.242	4.917
Totaal overslag x 1.000 ton	7.721	7.802	7.982	6.899	7.622	8.052
Passagiersbewegingen x 1.000 personen	352	352	354	370	371	362
Aantal passagiersschepen	1.417	1.428	1.553	1.278	1.382	1.320
Aantal vissersschepen	1.555	1.478	1.365	1.092	969	825
Personeelsbestand aantal medewerkers	69	72	75	85	88	90
Omzet x 1.000 €	14.394	19.214	42.487	25.476	36.956	23.736
Netto resultaat x 1.000 €	2.017	5.899	25.597	5.525	14.514	63
Eigen vermogen tov balanstotaal %	70	60,5	61,0	69,3	59,4	53
Cash Flow x 1.000 €	3.978	8.020	28.057	6.843	12.408	4.100
Investerings bruto x mln. €	15,7	17,3	17,4	15	53,6	61,2



Omzet x 1000 €



Cash Flow x 1000 €



Netto resultaat x 1000 €

Leaflet Facts & Figures 2011

Op de volgende pagina's worden de gegevens uit de leaflet Facts & Figures weergegeven. Dit leaflet is door de afdeling Marketing & Market-research opgesteld en wordt gebruikt als promotiemateriaal.

A year in figures

Cargo throughput	8,052,000 tonnes
Sea-going vessels	3,743
Inland vessels	4,601
Passenger vessels	1,320
Passenger movements	362,354
Gross turnover	± € 23,000,000,- (provisional)
Net result	± € 400,000,- (provisional)
Newly established businesses	Orange Blue Terminals, Veenstra Onderhoud, Eneco Bio Golden Raand,
Newly extended businesses	Roba Metals Delfzijl, RWE Innogy, O.K. Invest, PPG

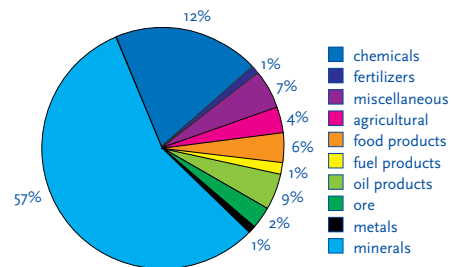
The ports

Total area	2,598 hectares
Available industrial area	Delfzijl: 420 hectares Eemshaven: 145 hectares
Draught seaports	Delfzijl: 9.0 m Eemshaven: 11.0 m
Draught inland ports	5.0 m
Mooring facilities Delfzijl:	Handelshaven: 850 m (quay) Handelshaven: 660 m (floating jetty) Zeehavenkanaal: 986 m (jetties)
Mooring facilities Eemshaven:	Julianahaven (southern part): 1,200 m (quay) Julianahaven (northern part): 1,100 m (bulk quay) Beatrixhaven (southern part): 700 m (quay) Emmahaven: 700 m (floating jetty) Wilhelminahaven: 1,250 m (quay)

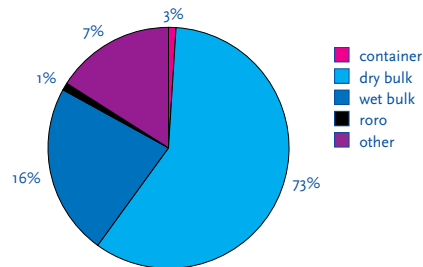
Business & employment

- 160 companies
- Main industries: energy, recycling, chemicals, metals, logistics, offshore wind industry
- Bulk terminal
- RoRo terminal
- Direct employment: 5,346 people
- Indirect employment: 10,725 people
- Chemical Park Delfzijl generates approx. 15% of the total annual chemical production of the Netherlands

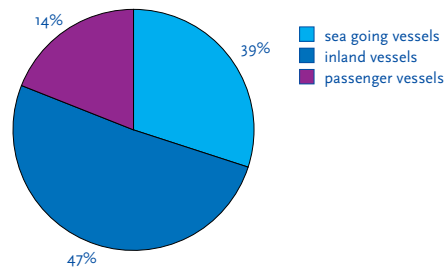
Incoming / Outgoing Cargo 2011 by Product



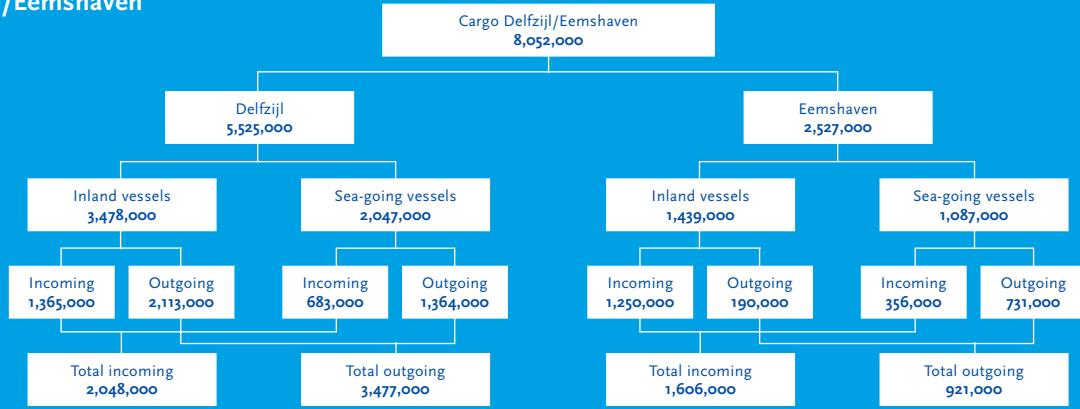
Incoming / Outgoing Cargo 2011 by Category



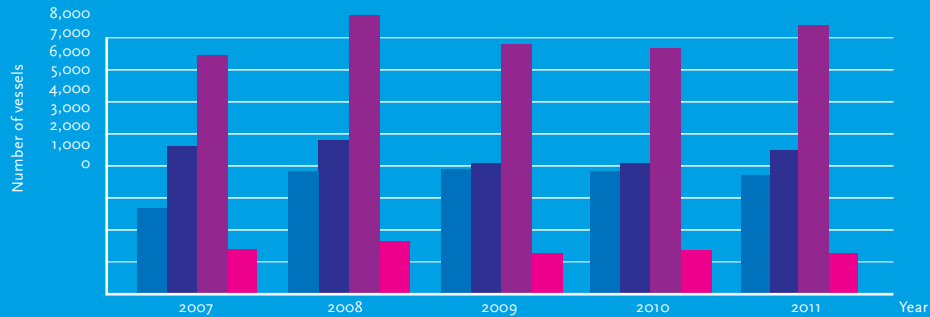
Vessel Movements 2011



Cargo Delfzijl/Eemshaven

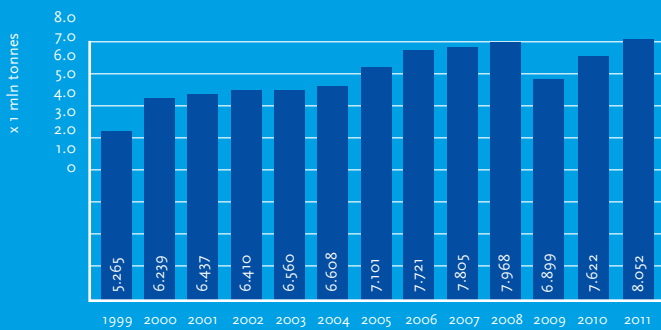


Port Traffic

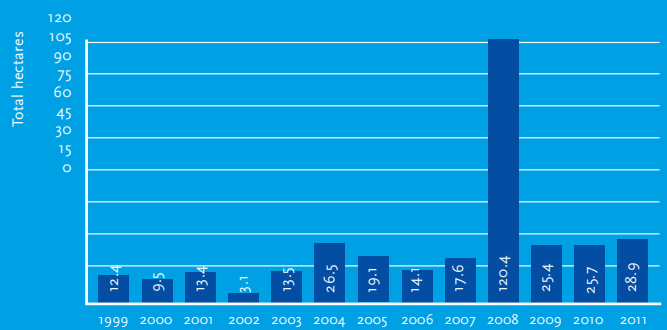


Year	Sea-going vessels	Inland vessels	Total number of cargo vessels	Passenger vessels	Passengers
2007	2,728	4,632	7,360	1,428	351,386
2008	3,816	4,884	8,700	1,553	354,175
2009	3,948	4,020	7,968	1,278	370,124
2010	3,831	4,017	7,848	1,382	371,411
2011	3,743	4,601	8,344	1,320	362,354

Incoming/Outgoing Cargo



Grounds Granted





Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: Het Algemeen Bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Havenschap Delfzijl/Eemshaven (Groningen Seaports)

Verklaring betreffende de jaarrekening

Wij hebben de in deze programmaverantwoording op pagina 52 tot en met 72 opgenomen jaarrekening 2011 van Groningen Seaports te Delfzijl gecontroleerd. Deze jaarrekening bestaat uit de balans per 31 december 2011 en de winst-en-verliesrekening over 2011 met de toelichting, waarin zijn opgenomen een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

Verantwoordelijkheid van het bestuur

Het Dagelijks Bestuur van de entiteit is verantwoordelijk voor het opmaken van de jaarrekening die het vermogen en het resultaat getrouw dient weer te geven, alsmede voor het opstellen van het jaarverslag, beide in overeenstemming met het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten. Het Dagelijks Bestuur van de entiteit is tevens verantwoordelijk voor de financiële rechtmatigheid van de in de jaarrekening verantwoorde baten, lasten en balansmutaties. Dit houdt in dat deze bedragen in overeenstemming dienen te zijn met de begrotingen met de in de relevante wet- en regelgeving opgenomen bepalingen.

Het Dagelijks Bestuur van de entiteit is tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing als het noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten.

Verantwoordelijkheid van de accountant

Onze verantwoordelijkheid is het geven van een oordeel over de jaarrekening op basis van onze controle. Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder het Besluit Accountantscontrole Provincies en Gemeenten en de Nederlandse controlestandaarden. Dit vereist dat wij voldoen aan de voor ons geldende ethische voorschriften en dat wij onze controle zodanig plannen en uitvoeren dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat. Een controle omvat het uitvoeren van werkzaamheden ter verkrijging van controle-informatie over de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening. De geselecteerde werkzaamheden zijn afhankelijk van de door de accountant toegepaste oordeelsvorming, met inbegrip van het inschatten van de risico's dat de jaarrekening een afwijking van materieel belang bevat als gevolg van fraude of fouten. Bij het maken van deze risico-inschattingen neemt de accountant de interne beheersing in aanmerking die relevant is voor het opmaken van de jaarrekening en voor het getrouwe beeld daarvan, gericht op het opzetten van controlewerkzaamheden die passend zijn in de omstandigheden.



Deze risico-inschattingen hebben echter niet tot doel een oordeel tot uitdrukking te brengen over de effectiviteit van de interne beheersing van de entiteit. Een controle omvat tevens het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en van de redelijkheid van de door het Dagelijks Bestuur van de entiteit gemaakte schattingen, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de jaarrekening en een evaluatie van de aanvaardbaarheid van het gehanteerde referentiekader voor financiële rechtmatigheid.

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is om een onderbouwing voor ons oordeel te bieden.

Oordeel

Naar ons oordeel geeft de jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en samenstelling van het vermogen van Groningen Seaports per 31 december 2011 en van het resultaat over 2011 in overeenstemming met het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten.

Voorts zijn wij van oordeel dat de in deze jaarrekening verantwoorde baten, lasten en balansmutaties over 2011 voldoen aan de eisen van financiële rechtmatigheid. Dit houdt in dat de bedragen in overeenstemming zijn met de begrotingen met de in de relevante wet- en regelgeving opgenomen bepalingen, zoals die in het referentiekader zijn opgenomen.

Verklaring betreffende overige bij of krachtens de wet gestelde eisen

Op grond van de wettelijke verplichting ingevolge artikel 213 lid 3 onder d Gemeentewet melden wij dat de overige informatie opgenomen in de programmaverantwoording voor zover wij dat kunnen beoordelen, verenigbaar is met de jaarrekening.

Groningen, 1 juni 2012

KPMG Accountants N.V.

U. Kleinhuis RA