

Het jaar van de infrastructuur



- Jaarverslag 2012
- Paragrafen
- Jaarrekening 2012
- Begroting 2012 versus realisatie 2012

Inhoudsopgave

INLEIDING	3
JAARVERSLAG 2012	4
Voorwoord	4
De organisatie Groningen Seaports	5
Vernieuwing, verbetering en aanpassing: Het jaar van de infrastructuur	6
Nationale en internationale ontwikkelingen	8
Eemshaven: de wind in de rug	10
Delfzijl: biobased-economy in zicht	13
Groningen Railport en bedrijvenpark Fivelpoort	15
Ruimte en Milieu	16
Professionalisering van de organisatie	19
Vooruitblik	22
Verslag Ondernemingsraad	23
PARAGRAFEN	24
A. Lokale heffingen	24
B. Weerstandsvermogen en risicomanagemen	24
C. Onderhoud kapitaalgoederen	25
D. Financiering	26
E. Bedrijfsvoering	27
F. Verbonden partijen	28
G. Grondbeleid	29
JAARREKENING 2012	30
Balans per 31 december 2012	30
Winst- en verliesrekening over 2012	31
Algemene toelichting op de balans en winst- en verliesrekening	32
Toelichting op de balans	35
Toelichting op de winst- en verliesrekening	43
Niet uit de balans blijvende verplichtingen	48
BEGROTING VERSUS REALISATIE	49
Overzicht begroting 2012 versus realisatie	49
Toelichting op de begroting versus realisatie – opbrengsten	52
Toelichting op de begroting versus realisatie – lasten	56
CIJFERS EN GRAFIEKEN	58
CONTROLEVERKLARING	62

Inleiding

Directie en management team van Groningen Seaports bieden hierbij aan het Algemeen Bestuur de Programmaverantwoording 2012 aan. In dit document leggen de directie en management team verantwoording af over het gevoerde beleid in het verslagjaar 2012, de mate waarin de doelstellingen uit de begroting 2012 zijn gerealiseerd en de inzet van middelen die daarvoor nodig is geweest.

In de Programmaverantwoording 2012 is de aansluiting gelegd met de Programmabegroting 2012, die in de Algemeen Bestuursvergadering van 21 december 2011 is vastgesteld. De vaststelling van deze Programmaverantwoording heeft plaats gevonden op 14 juni 2013.

De Programmaverantwoording is ingedeeld in vier delen:

- Jaarverslag 2012
- Paragrafen
- Jaarrekening 2012
- Begroting 2012 versus realisatie 2012

De lezer die kort en bondig geïnformeerd wil worden kan volstaan met het lezen van hoofdstuk "Het jaar van de infrastructuur".



Overzicht Energy Park Eemshaven met op de voorgrond de in aanbouw zijnde kolencentrale van RWE Essent

Voorwoord

Succesvol en inspirerend

Wat kun je zeggen over het gehele jaar 2012, als je zelf pas sinds 21 december 2012 voorzitter bent van het Algemeen en Dagelijks Bestuur van Groningen Seaports? Uit eigen waarnemingen natuurlijk nog niet al teveel, maar op grond van de inmiddels gevoerde gesprekken en bestudeerde stukken, kan ik toch wel een aantal zaken naar voren halen. Als eerste wil ik echter opmerken dat ik veel zin heb in het vervullen van de voorzittersrol. Vanuit vorige bestuursfuncties weet ik hoe groot het belang is van zeehavens voor economie en werkgelegenheid. De havens van Delfzijl en de Eemshaven met de daarmee verbonden bedrijfsterrainen, spelen in dat verband een rol die inmiddels van bovenregionale betekenis is.

Helaas zit het economische tij nog steeds tegen. De recessie is hardnekkiger en dieper dan we eerder gehoopt en verwacht hadden. Investeerders worden voorzichtiger, banken nemen minder risico's en markten veranderen. Die ontwikkelingen gaan uiteraard ook niet aan de provincie Groningen en Groningen Seaports voorbij. In het verslagjaar werd bijvoorbeeld minder grond uitgegeven dan voorzien en de marktomstandigheden in de elektriciteitssector maakten dat opties en gebruiksrechten werden opgezegd. Er zijn echter ook lichtpunten te ontdekken. Zo werd er in 2012 een volumerecord behaald bij het overslaan van goederen, behaalde het bedrijf bij een klanttevredenheidsonderzoek een dikke voldoende met het cijfer 7,9 en kon het jaar worden afgesloten met een positief exploitatieresultaat.

Om met vertrouwen de toekomst in te kunnen gaan, is daarnaast ook het afgelopen jaar stevig geïnvesteerd in de infrastructuur van de havens en terreinen. Dit vanuit de gedachte dat deze investeringen een verdere economische ontwikkeling zullen bevorderen, maar wel met het besef dat de hoge groeicijfers uit het verleden voorlopig achter ons liggen en de komende tijd verdere efficiencymaatregelen en kostenbeheersing nodig zullen zijn.

Een mijlpaal in het afgelopen jaar is ook het vaststellen van de Havenvisie 2030 geweest. Een visie die tot stand gekomen is met inbreng van de belangrijkste stakeholders. Deze Havenvisie 2030 geeft voor de komende periode richting aan de verdere ontwikkelingen in de haven. De vergroening van de chemiesector is daar een belangrijk onderdeel van. Het onlangs door de Europese Unie beschikbaar stellen van 199 miljoen euro voor het maken van tweede generatie bio-methanol, is in dit verband een belangrijke stap in de richting die in de Havenvisie wordt aangegeven.

In de dynamische omgeving waarin Groningen Seaports opereert, staan het denken en het doen nooit stil. In planologisch opzicht zijn en worden ook voortdurend nieuwe mogelijkheden onderzocht en opengesteld. Zo kunnen bijvoorbeeld binnenkort meer windmolens worden opgericht, aansluitend aan de reeds bestaande windparken bij de beide havens en wordt er hard gewerkt aan de acquisitie van nieuwe soorten bedrijvigheid binnen het gebied Eemshaven Zuidoost.

Aandachtspunt in verband met de verdere ontwikkeling van economie en werkgelegenheid, blijft de huidige situatie op de arbeidsmarkt. Ondanks de toename van de werkloosheid in de afgelopen jaren, wordt voorzien dat alleen al door de vervangingsvraag voor met name technisch geschoold personeel, er problemen kunnen ontstaan voor bepaalde bedrijven. Door meerdere initiatieven, zoals het bijdragen in de oprichting van het Seaports Xperience Center, draagt Groningen Seaports haar steentje bij om dit probleem op te lossen.

In het verslagjaar zijn door directie en medewerkers van Groningen Seaports veel problemen en uitdagingen succesvol aangepakt. Namens het bestuur wil ik hierbij graag mijn grote dank daarvoor uitspreken. Ik hoop en verwacht dat het komende jaar in dit opzicht even succesvol en inspirerend zal verlopen als het afgelopen jaar en dat Groningen Seaports met ondernemerszin en realisme de toekomst tegemoet zal blijven treden. Moge het voltallige personeel daarvoor dit jaar de 'Groninger van het Jaar Oeuvreprijs' ontvangen.

Yvonne van Mastrikt

Voorzitter van het Algemeen & Dagelijks Bestuur van Groningen Seaports



Overzicht van de Handelshaven van Delfzijl

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.

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 leiding is in handen van de directie en het managementteam van Groningen Seaports.

Groningen Seaports heeft de ruimte voor het voeren van een zelfstandig commercieel beleid, de eindverantwoordelijkheid ligt bij het Algemeen Bestuur. Voorzitter van het bestuur is gedeputeerde Economische Zaken Yvonne van Mastriht 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.

Ambitie en visie

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

Groningen Seaports realiseert die ambitie door in te zetten op economische groei = groen. In het kader van de Havenvisie 2030 zijn de volgende scenario's geschetst:

1. Grijs groei
2. Groene groei
3. Grijs krimp
4. Groene krimp

Groene groei is het voorkeursscenario, maar wij zijn er klaar voor dat wij onze ambities kunnen realiseren binnen de vier scenario's.

De groeisectoren energie en data in de Eemshaven en de ontwikkeling van een innovatieve biobased-economy in de sectoren chemie en recycling in Delfzijl. Hoe Groningen Seaports dat invult is vastgelegd in het strategisch plan Havenvisie 2030, waarin 'groene groei' de rode draad is. In het jaar 2030 zal de Eemshavendregio een transitie hebben ondergaan naar een circulaire economie. De Eemshaven is dan de Energy- en Dataport van Noordwest-Europa en in Delfzijl is dan een toonaangevend sterk vergroend chemiecluster aanwezig.

Groningen Seaports ziet groei en duurzaamheid als een twee-eenheid, een onlosmakelijk aan elkaar verbonden duo. Duurzame economische groei is in onze visie de beste basis voor de lange termijn. Duurzaamheid is een vereiste om toegevoegde waarde en werkgelegenheid voor de regio te creëren.

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. Groningen Seaports ziet goede kansen voor samenwerking met andere havens. Met name met Rotterdam, vooral op het gebied van chemie & energie.

Die sterkten zijn de basis voor toekomstige resultaten, ze vormen echter geen garantie voor toekomstig succes. Capaciteitsvraagstukken dreigen op een aantal terreinen. In de Eemshaven moet rekening worden gehouden met een actuele vraag naar niet watergebonden terreinen voor specifieke bedrijfsclusters en moet rekening worden gehouden met het gegeven dat de capaciteit van achterlandverbindingen niet is berekend op 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 groei in de internationale economie, handel, transport en logistiek en in de sectoren chemie en energie. Een ander onderwerp dat de bedrijvigheid in de Eemshavendregio parten kan gaan spelen is een dreigend tekort aan (goed geschoolde) arbeidskrachten. Ook dat is een onderwerp dat de komende jaren blijvend aandacht verdient.

De randvoorwaarde waarbinnen Groningen Seaports alle activiteiten verricht is dat er een goede balans dient te zijn tussen economie en ecologie. Groningen Seaports is zich bewust van het kwetsbare gebied waarin de organisatie opereert.

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

Vernieuwing, verbetering en aanpassing: het jaar van de infrastructuur

Groei is geen gewoonte of vanzelfsprekendheid. Dat zou men kunnen denken wanneer men de ontwikkeling van de Eemsmondregio in de voorbije jaren goed bekijkt. Die waren een aaneenschakeling van positieve resultaten. Het ene jaar werd er meer terrein verkocht of verpacht dan het andere, maar de trend was onmiskenbaar omhoog. Een beweging die de laatste paar jaar opmerkelijk tegengesteld was aan die van de conjunctuur.

Het verslagjaar 2012 past in die trend die een jaar of tien geleden is ingezet. Want in 2012 steeg de op- en overslag van goederen in de havens opnieuw, met meer dan 8 procent tot een recordhoeveelheid van 8,7 miljoen ton. In tien jaar tijd is de hoeveelheid goederen die in de Eemsmondhavens wordt afgehandeld nu toegenomen met 2,2 miljoen ton. Ook werd in 2012 bijna 6 hectare industriegrond verkocht, hoofdzakelijk aan industriële mkb-bedrijven. Dat is minder dan de geplande 9 hectare, maar in het licht van de economische omstandigheden kan Groningen Seaports niet anders dan tevreden zijn over de uitgegeven hoeveelheid grond.

Ook Groningen Seaports vat de toename in activiteiten beslist niet op als een vanzelfsprekendheid. De goede resultaten zijn zeker ook het resultaat van jaren achtereenvolgende plannen maken, investeren, lobbyen en acquireren. Een stevig fundament voor groei is in de voorbije jaren gelegd met de omvangrijke investeringen in aanleg van havenbekkens, kades, utiliteiten en modernisering van industrieterreinen en verbetering van faciliteiten.

Met als resultaat een internationaal georiënteerd haven- en industrie-complex van onmiskenbaar nationaal belang. De groei toont aan dat investeren in weg-, water- en spoorinfrastructuur, zoals Groningen Seaports dat heeft gedaan - upfront investeren - activiteiten aantrekt en economische groei stimuleert. Op deze manier worden ook de nadelen van decentrale ligging overwonnen door voordelen, zoals een goede logistieke en utilitaire infrastructuur.

Dankzij de inspanningen van Groningen Seaports en zijn medewerkers en de focus van de organisatie op succesvolle ontwikkelingsstrategieën heeft de Eemsdelta doen uitgroeien tot een van de belangrijkste gangmakers van de economische ontwikkeling van Noord-Nederland.

Wat dit betreft staat 2012 model voor de aanpak van Groningen Seaports. Want meer nog dan vanwege de groei van goederenafhandeling en terreinverkoop valt 2012 op door de grootschalige investeringen die in dat jaar zijn gedaan. Gezien de omvang van de in gang gezette of opgeleverde projecten is 2012 te bestempelen als het jaar van de infrastructuur. In bijna alle havenbekkens en op veel plekken op de industrieterreinen zijn belangrijke vernieuwingen, verbeteringen en aanpassingen uitgevoerd.

Financieel was het jaar conform verwachtingen. De winst die Groningen Seaports boekte kwam uit op 1,6 miljoen euro. Onze inspanningen oogsten waardering bij onze relaties, zoals blijkt uit het Klanttevredenheidsonderzoek dat Groningen Seaports om het jaar laat doen.

Klanten waarderen onze prestaties met het fraaie cijfer van 7,9. Wanneer Groningen Seaports zegt dat ze trots is op de prestaties, dan is dat dus met recht, want onze klanten ondersteunen dat gevoel.

2012: De hoofdzaken op een rij

De belangrijkste ontwikkelingen in de havens en industriegebieden zijn hieronder in hoofdlijn weergegeven. Een meer gedetailleerde beschrijving van gebeurtenissen en relevante zaken in 2012 in de Eemsdelta en ook binnen de organisatie van Groningen Seaports, staat verderop in het jaarverslag beschreven.

Eemshaven als Noord-Europese Energy- en Dataport

De Eemshaven was in 2012 opnieuw het toneel van grootschalige bouwactiviteiten. Opgeteld wordt momenteel voor een bedrag aan 6 miljard euro geïnvesteerd. Het meest in het oog springt wel de realisatie van de twee elektriciteitscentrales door NUON en RWE, waarvan de inbedrijfsname aanstaande is. Wanneer de centrales gaan draaien, dan leveren ze samen met de andere energieproducenten in de Eemsdelta circa een derde van de nationale elektriciteitsproductie. De Eemsmondregio fungeert dan bij wijze van spreken als stopcontact van het land. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van het rijk, die het ruimtelijk beleid voor de komende jaren aangeeft, erkent ook de regering het nationaal belang van de Eemshaven als Energyport.

Om de ontwikkelingen te kunnen faciliteren en stimuleren heeft Groningen Seaports in 2012 gewerkt aan een aantal grote projecten. De Noordkades van zowel de Wilhelminahaven als de Julianahaven kwamen gereed, de Julianakade kreeg een oliesteiger en er is een begin gemaakt met de verlenging van de Zuidkade van de Beatrixhaven.

Een belangrijke stap die in 2012 is gezet is de goedkeuring van het besluit voor de start van ontwikkeling van de Zuidoosthoek van de Eemshaven. Deze uitbreiding van de huidige haven is gericht op de komst van nieuwe, hoogwaardige industrie, datacenters met name.

Het project Eemshaven Zuidoost heeft een sterk strategisch karakter. De Groninger zeehaven is dankzij de bouw van grote energiecentrales door RWE en NUON en de komst van andere energie gerelateerde bedrijvigheid al uitgegroeid tot belangrijkste Energyport van Noordwest-Europa. De potentie van de Eemshaven om tevens dé Dataport van dit deel van Europa te worden is enorm. Daarmee versterkt de ontwikkeling het fundament onder de haven.

Offshore wind

Een andere pijler onder de ontwikkeling van de gehele Eemsmondregio, in het bijzonder de Eemshaven, is groei van de offshore-windenergie. 2012 was ook het jaar van een doorbraak op dit terrein. Gezien de Nederlandse en Duitse plannen voor de bouw van windparken op zee en de toename van activiteiten in de Eemshaven is het duidelijk dat bedrijven in de offshore-windenergie de Eemshaven beschouwen als een belangrijke basis voor zowel de constructie en het transport van de molens alsmede van de onderhoudswerkzaamheden ná de bouw ervan. Het sluit niet alleen naadloos aan bij de ambitie van Groningen Seaports om van de Eemshaven een Energyport te maken, het groene karakter van offshore-windenergie ondersteunt en versterkt eveneens de duurzaamheidsambities van Groningen Seaports.



Volop offshore wind activiteiten rond de Julianahaven

Delfzijl

Omvangrijke investeringen in de Eemshaven trekken terecht veel aandacht. Vernieuwing en verbetering gaan echter evenmin voorbij aan de haven en industrie in Delfzijl. De meest opvallende gebeurtenis in Delfzijl in dit verband was zonder twijfel de toekenning van de Europese subsidie van 199 miljoen euro aan het Woodspirit-project, een plan van een consortium van BioMCN, Siemens en Linde. Samen werken de bedrijven aan de bouw van een fabriek voor de productie van biomethanol. In 2016 zou Woodspirit bedrijfsklaar moeten zijn. Het project is een enorme impuls voor de vergroening van de chemie in Delfzijl. Evenals de ontwikkeling van de offshore-windindustrie effent Woodspirit vanwege de bijdrage aan vergroening het pad naar de groene groei die Groningen Seaports nastreeft.

Ook de geplande bouw van 20 windturbines op de Schermdijk en de pier van Oterdum is in het licht van het streven naar vergroening van belang. Delfzijl levert ermee een bijdrage in de ontwikkeling van windparken in de Eemshavendregio.

Opvallend was ook dat ondanks het ongunstig economisch getij de bestaande industrie en het mkb grond afnam en investeerde. Daarvoor zijn door Groningen Seaports in de afgelopen jaren de juiste voorwaarden gecreëerd. Onder meer door een grootschalige revitaliseringsoperatie van de openbare infrastructuur op het industriegebied Oosterhorn. Nu dat omvangrijke terrein weer volledige bij de tijd is, is in 2012 een volgende ontwikkelingsfase ingezet met de ontwikkeling van Southpark. Dat wordt een terrein voor bedrijven actief in de sector MERA (Milieu, Energie, Recycling, Afval). Het 300 hectare grote MERA Park Delfzijl is geschikt voor op- en overslag, kringloopenergie, verwerking van biomassa, doorgangsdepots voor baggerspecie en recyclingactiviteiten. Het voorbereiden van dit terrein is eveneens een voorbeeld van de aanpak van Groningen Seaports gebaseerd op het idee dat goede voorzieningen en infrastructuur bedrijven trekken.

Tevens is in 2012 de beslissing genomen om het industrieterrein beter in te passen in het landschap. Onder meer zal daarvoor rond de bedrijvigheid een beplante wal worden aangelegd. De plannen daartoe zijn ontwikkeld in nauwe samenwerking met de inwoners van Borgsweer, het dorp dat dicht tegen het industriepark aan ligt.

Van een heel andere aard en nieuw in de portefeuille bedrijventerreinen van Groningen Seaports is de Brainwierde Weiwerd. De ontwikkeling ervan is in 2012 officieel in gang gezet met de ondertekening van een overeenkomst met de Rijksdienst voor het Culturele Erfgoed. Dat levert "regelluwigheid" op en dus snellere vergunningstrajecten.

Tegenvallers

Per saldo was 2012 een jaar om met een goed gevoel op terug te kijken. We kunnen echter niet voorbij gaan aan gebeurtenissen die minder positief waren. De voorgenomen sluiting eind 2014 van een van de twee fabrieken van DOW Benelux (voorheen Rohm & Haas) betekent een zware slag voor de industrie in Delfzijl en een verlies van ruim 40 banen. Een tegenvaller was ook het opschorten van de plannen van Eemshond Energie voor de bouw van een gasgestookte centrale in de Eemshaven. De optie die het consortium had op een terrein is door Eemshond Energie opgezegd. Dat is een beslissing die voor Groningen Seaports financiële gevolgen heeft, aangezien de verkoop van het terrein al in 2014 inkomsten had moeten genereren. Voorts heeft Nuon aan het einde van het jaar aangegeven voorlopig geen beslissing te zullen nemen betreffende de uitbouw van haar centrale naar een multifuel centrale. Deze beslissingen vinden hun achtergrond in de recessie en tegenvallende marktverwachtingen. Groningen Seaports constateert ook dat andere bedrijven terughoudend zijn met het doen van investeringen of het aannemen van nieuw personeel.



Het chemie cluster in Delfzijl met op de voorgrond FMC

Groningen Seaports zelf zet een stap vooruit

Stimuleren en begeleiden van de groei in de havens vergt een professionele organisatie. Intern heeft Groningen Seaports daarom op alle niveaus in de organisatie gewerkt aan verbetering. Het effect van al die maatregelen is dat processen en procedures efficiënter en effectiever zijn geworden, klantgerichtheid is de basis van het werk dat Groningen Seaports doet.

In 2012 is als onderdeel van het professionaliseringsproces de meerjarenstrategie verder uitgewerkt en aangepast in het Businessplan 2013 - 2017. Daarin zijn doelen geformuleerd en tot op detailniveau is er in vastgelegd wat ervoor moet gebeuren om die doelen te bereiken. Dit Businessplan bepaalt de weloverwogen koers voor de middellange termijn. Het is op zijn beurt ingebed in de langetermijnstrategie Havenvisie 2030, met als motto: Economische Groei = Groen. Het is voor het eerst dat Groningen Seaports zo ver vooruit kijkt en een strategie vastlegt die gebaseerd is op een duurzame ontwikkeling van de Eemsdelta voor de lange termijn. De Havenvisie kwam in 2012 gereed als resultaat van samenwerking en inbreng van een groot aantal deskundigen. Dat heeft een goed gefundeerde strategie opgeleverd die op draagvlak kan rekenen, ook onder omwonenden, vertegenwoordigers van natuur- en milieuorganisaties en bestuurders, omdat ook zij zijn geraadpleegd bij de formulering van de strategie. In het verslagjaar zijn ook stappen gezet in het verzelfstandigingsproces van Groningen Seaports. Er zijn nadere onderzoeksvragen opgesteld om te komen tot succesvolle voltooiing van het proces. Die afronding wordt in 2013 verwacht.

Havenvisie 2030: Groei = Groen

De Havenvisie 2030 bevat de duurzaamheidsvisie van Groningen Seaports. Met het vastleggen ervan wil Groningen Seaports laten zien dat de voornemens op dit terrein niet vrijblijvend zijn maar dat de organisatie deze ook daadwerkelijk vertaalt in doelstellingen en maatregelen. 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 klimaat effecten, luchtverontreiniging, geluidsbelasting en veiligheid. Met de aandacht en zorg voor milieu, mens en omgeving drukt Groningen Seaports haar respect voor die zaken uit.

Nationale en internationale ontwikkelingen

Economisch gezien was 2012 een zwaar jaar. Het herstel voor de Nederlandse economie waarop in 2011 werd gehoopt bleef uit. Midden 2011 rekende het Centraal Planbureau (CPB) nog op een groei van 1,75 procent voor 2012, enkele maanden later werd dat getal alweer naar beneden bijgesteld tot 1 procent. Maar ook dat groeicijfer bleek te optimistisch. De aanhoudende financiële crisis, het gebrek aan consumentenvertrouwen, omvangrijke overheidsbezuinigingen en banken die de hand op de knip houden hebben de economie op slot gezet. In 2012 nam volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) de omvang van de Nederlandse economie af: een recessie.

Stevig fundament

Groningen Seaports heeft de voorbije jaren vaker geconstateerd dat de ontwikkelingen in de Eemsdelta een contrast vormen met de nationale en internationale conjunctuur. Ook Groningen Seaports heeft in 2012 prognoses bijgesteld en moeten inleveren. Voorzichtigheidshalve was bijvoorbeeld de voorziene verkoop of verpachting van terreinen naar beneden gebracht tot 9 hectare. De verkoop bleef echter steken op bijna 6 hectare. Ook kreeg een deel van het bedrijfsleven in onze havens en op onze industrieterreinen met teruglopende omzetten te maken en in sommige gevallen bleek de internationale marktsituatie reden voor stopzetting van bedrijf of project.

Dankzij de goede productmix van goederen die in de havens worden overgeslagen zijn de op- en overslagcijfers hoger dan ooit. En gezien het investeringsvolume, de perspectieven in de sectoren energie, wind en data en de ontwikkelingen richting biobased economy staat de Eemsdelta op een stevig fundament en is het gebied structureel sterk. De regio kan daardoor op eigen kracht economisch zwaar weer doorstaan.

Bijdrage aan BV Nederland

De prestaties van de havens worden veelal afgemeten aan de hoeveelheid verkochte en/of verpachte 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. Daar waar het logistieke overslagvolume in het Rotterdamse op ongeveer het 60-voudige uitkomt, is de toegevoegde waarde van de Groninger Zeehavens ongeveer één twaalfde van die in de Rijnmond. De Eemsdelta-regio is zowel voor de energievoorziening als voor de chemische productie van nationaal strategisch belang. Wanneer de in aanbouw zijnde centrales eenmaal in bedrijf zijn, komt binnenkort rond de 30 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.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte die het ruimtelijk beleid voor de komende jaren aangeeft, erkent ook de regering het nationaal belang van de Eemshaven als Energyport. 'Het versterken van Energyport door het aanwijzen van locaties voor de vestiging van energiecentrales in de Eemshaven is een opgave van nationaal belang', stelt de regering in de Structuurvisie.



De Eemshaven als stopcontact van 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 strijden om de reguliere doorvoer van goederen. Het energieprofiel van de haven stond ook in 2012 in de belangstelling van bedrijven die geïnteresseerd zijn in zekerheid van energievoorziening, datacentra bijvoorbeeld.

Groningen Seaports redeneert echter allerm minst slechts vanuit economische principes. De organisatie heeft ook de ambitie om bij te dragen aan de invulling van de maatschappelijke wens tot verduurzaming. In de visie van Groningen Seaports is groei op de lange termijn alleen haalbaar als deze ook daadwerkelijk groen is. De ideeën en plannen van Groningen Seaports hierover zijn vastgelegd in de Havenvisie 2030. In het jaar dat in deze visie als eindpunt is genomen zal de 'oude, grijze economie' een gedaanteverandering hebben ondergaan naar een circulaire economie gebaseerd op hergebruik van grondstoffen, vervanging van fossiele brandstoffen en vermindering van afval. De eerste stappen op weg naar deze biobased-economy, zijn al gezet met onder meer de komst van de windmolens en het project WoodSpirit.

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 Eemmondregio zich in het voorbije decennium definitief hebben ontplooid tot een belangrijke schakel in de Noord-Nederlandse economie. De regio 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 energieknooppunt. Het heeft de ruggengraat van de Eemmondregio 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 lange termijnperspectief en waarden daarbij de concurrerende grondprijzen en de goede bereikbaarheid. Ondernemingen kiezen voor het Eemsdeltagebied 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 2012 heeft Groningen Seaports wederom gewerkt aan verbetering van randvoorwaarden: aanleg van nieuwe wegen en waterinfrastructuur waar onder de bouw van een oliesteiger en de conservering en upgrading van de rorobrug in de Eemshaven en vervanging van jukken in Delfzijl, de constructie van nieuwe (bulk)kades en havenbekkens in de Eemshaven en de grootschalige modernisering van industrieterreinen in Delfzijl, bijvoorbeeld de revitalisering van de Oosterhorn.

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 fileproblemen kennen van de Randstad en Hamburg. De herkenbare clustering van industrie in bijvoorbeeld een Energy Park en een Chemie Park is een andere belangrijke factor die bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van het Noorden als vestigingsplaats. Betaalbare woningen, veel open ruimte en legio mogelijkheden voor buitenactiviteiten bepalen de waardering voor de regio als woongebied.

De havens en nationaal Topsectorenbeleid

Noord-Nederland heeft afgelopen jaren werk gemaakt van profilering als nationale energieregio. Op basis van samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven is het Noorden uitgegroeid tot een concentratiegebied voor nieuwe energie-investeringen onder de noemer Energy Valley. In het regeerakkoord worden de noordelijke activiteiten op energiegebied genoemd als een cluster van nationaal belang, vergelijkbaar met onder meer Brainport Eindhoven, Mainport Schiphol en Mainport 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 Eemsmondregio.

Mainportbeleid en havensamenwerking

Sinds midden jaren 80 voert Nederland een Mainportbeleid, met de Mainports Rotterdam en Schiphol als belangrijkste pijlers. Het huidige kabinet Rutte II zet dat beleid voort en scherpt het aan, zodat Schiphol en Rotterdam maximaal worden gefaciliteerd. Het kabinet vindt het van belang dat zowel de nationale luchthaven als het Rotterdamse haven- en industriegebied hun internationaal concurrerende positie behouden en ook verder uitbreiden.

Daarvoor is het van belang dat de Nederlandse zeehavens beter samenwerken. In de visie van het kabinet dienen alle zeehavens, rail- en binnenvaartterminals en andere logistieke knooppunten één efficiënt netwerk te 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.

Met het opheffen van de Nationale Havenraad heeft Groningen Seaports samen met de havens van Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen gezocht naar een nieuw structureel samenwerkingsverband: Branche Organisatie Zeehavens (BOZ). Groningen Seaports zit in dit overlegorgaan als volwaardige partner aan tafel. De gesprekken zijn productief. Er zijn onder meer afspraken gemaakt over eenduidige tariefstructuren, er is afstemming op het terrein van veterinaire zaken en er zijn stappen gezet in de uniformering van computersystemen van de havens. Naar buiten toe trekken de havens veelal gezamenlijk op. Groningen Seaports kan zich op deze manier sterker profileren en tonen dan wanneer de organisatie dat op eigen houtje zou doen.

Tegelijkertijd met het hechter worden van de samenwerking, 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. Groningen Seaports is voorstander van samenwerking met in de eerste plaats Rotterdam, maar ook met havens in Noord-Duitsland, omdat het de positie van Delfzijl en de Eemshaven versterkt.

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

Arbeidsmarkt

De voorspoed in de havens, in combinatie met een vrij sterke vergrijzing, brengt met zich mee dat capaciteitsproblemen ontstaan in de beschikbaarheid van arbeidskrachten. Het aanbod van voldoende (geschoolde) werknemers, met name technici staat onder druk en heeft onze zorg.

De resultaten van een onderzoek (2011) van de ondernemersorganisatie Samenwerkende Bedrijven Eemsdelta (SBE) naar de situatie en verwachtingen op de regionale arbeidsmarkt maakten duidelijk dat de zorg terecht is. Uit de analyse blijkt ook dat de tekorte de komende jaren alleen maar groter worden. Tot 2020 hebben de bedrijven in de Eemsmondregio naar schatting 3.000 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 krapte op de arbeidsmarkt wordt versterkt door een afname van bevolkingsaantallen in Noordoost-Nederland, een trend die zich de komende jaren zal 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. Dat begint bij de onderwijsinstellingen die momenteel onvoldoende instroom van jonge arbeidskrachten genereren. Ook aan de uitstroombank zit een knelpunt want de opleiding van schoolverlaters sluit 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 aanzetten 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.

Eemshaven: de wind in de rug

Het jaarverslag over 2011 had als titel: *Gereed voor een nieuwe sprong vooruit*. Het ontluiken van de Eemshaven tot Energyport was in het vorige verslagjaar definitief een feit en de investeringen in aanleg van havenbekkens, kades, ontginning en modernisering van industrieterreinen en verbetering van faciliteiten hebben een stevig fundament onder verdere ontwikkeling geplaatst. Dat is een continu proces en de Eemshaven is nog steeds de grootste bouwput van het land, waar voor een bedrag van rond de 6 miljard euro aan projecten wordt gewerkt. Maar een jaar later kan Groningen Seaports al zeggen dat een eerste stap in die sprong vooruit in 2012 reeds is gezet. Want dankzij de plannen voor de windmolenparken op zee en de ontwikkeling van de uitbreiding van de haven in Zuid Oostelijke richting is een nieuw potentieel aan-geboord.

Het gebrom van graafmachines, gedreun van de heimachines en de stemmen van de werklui gaven ook in het verslagjaar de toon aan in de Eemshaven. In het oostelijk deel van de havens werd gewerkt aan de voltooiing van de elektriciteitscentrales van NUON (gas, 1.300 MW) en RWE (biomassa en poederkool, 1.600 MW). NUON neemt de centrale in 2013 in gebruik en RWE doet dat naar verwachting begin 2014. Vanaf het moment dat de centrales worden opgestart komt ongeveer een derde van de nationale elektriciteitsproductie vanuit de Eemshaven. Het belang van Energyport Eemshaven voor de nationale economie wordt dan nog prominenter. Al die stroom komt van de gasgestookte centrale van GDF SUEZ Energie (voorheen Electrabel, 2.450 MW), die al langer trouwe dienst doet, het 264 MW windmolenpark en de onderzeese NorNed-hoogspanningskabel waarmee stroom naar Noorwegen wordt getransporteerd en elektriciteit uit waterkracht retour komt. Onderdeel van dit NorNed-project van het Noorse Statnett en de Nederlandse net-beheerder Tennet is de bouw van een converter station (740 MW) waar de kabel in uitmondt.

Ook voor de regionale economie zijn al deze activiteiten in de energie-sector van groot belang. Ze leveren in de bouwfase al duizenden mensen werk op en eenmaal in bedrijf bieden de bedrijven tientallen mensen hoogwaardige werkgelegenheid. Daarnaast zorgen de elektriciteitscentrales dankzij de aanvoer van grondstoffen zoals kolen en biomassa tevens voor een aanzienlijke toename in logistieke groei de komende jaren.



De logistieke kaart van Noord-Nederland zoals deze staat weergegeven in de havenvisie 2030

Doorbraak in offshore-windindustrie

Verdere groei valt zeker ook te verwachten van de offshore-windindustrie in de Eemshaven, een van de jongste sectoren in haven. De Eemshaven biedt niet alleen volop ruimte aan de volumineuze activiteiten van de windmolenbedrijven, belangrijker nog is de gunstige ligging van de zeehaven ten opzichte van de windmolenparken die in de zuidelijke helft van de Noordzee worden gebouwd. Nu de Nederlandse en Duitse plannen voor de bouw van windmolens op de Noordzee vaste vorm hebben gekregen ligt er voor Groningen Seaports een goede marktkans. Vanwege alle logistieke voordelen verwacht Groningen Seaports dat de Eemshaven uitroeit tot hét knooppunt voor de offshore-windindustrie in Nederland. 2013 kan voor de Eemshaven de definitieve doorbraak worden in de offshore-wind.

De assemblage, bouw, bevoorrading en onderhoud van zeewindparken, biedt daarbij een toekomstperspectief dat in meer dan één opzicht duurzaam is. Want tegen de tijd dat de laatste zeewindparken zijn opgeleverd, zijn de eerste alweer aan vervanging toe.

Recent heeft de Nederlandse overheid concessies uitgegeven voor bouw van het windpark Gemini, boven Schiermonnikoog, ter grootte van 600 MW. Dit past in de ambities van Nederland om in 2020 een totaal opgesteld vermogen van 6.000 MW windenergie op zee te hebben gerealiseerd. Dat zijn tweeduizend windturbines van drie megawatt elk. Zeer veel potentie voor de Eemshaven ligt in de ambitie van de Duitse overheid. Die wil tot 2020 circa 20.000 MW aan windmolenparken installeren. Een zeer groot deel van de gebieden op de Noordzee ligt recht boven de Eemshaven, op afstanden van 12 tot 200 kilometer boven de Waddeneilanden.

Gelet op de dagkosten van de speciale schepen die windturbines op zee plaatsen en de beperkte tijden dat er in verband met wind en golven op zee gebouwd kan worden, ziet Groningen Seaports goede kansen voor de bouw, assemblage en onderhoud van deze parken vanuit de Eemshaven. In 2012 is daarom gewerkt aan versterking van de randvoorwaarden die van de Eemshaven een aantrekkelijke vestigingsplaats maken voor bedrijven in de offshore-windindustrie. Zo wordt de Beatrixhaven momenteel verlengd en meer geschikt gemaakt voor opslag en verschepping van windmolenonderdelen. Eveneens wordt gewerkt aan de realisatie van een helihaven en faciliteiten voor mkb-bedrijvigheid die zich richt op de grotere offshore-windondernemingen. De helihaven staat gepland ten zuidwesten van de Eemshaven. Voor de landingsplaats en enkele gebouwen is circa 1,5 hectare terrein nodig.

In de Eemshaven wordt al een aantal jaren de opslag en assemblage verzorgd voor de bouw van offshore-windmolens van het Duitse offshore windpark Alpha Ventus, 45 kilometer ten noorden van Borkum op het Duitse continentale plat. Vrij recent heeft ook de Duitse firma Buss Port Logistics de noordelijke zeehaven als uitvalsbasis heeft gekozen. Vanuit de Orange Blue Terminal aan de Julianahaven bouwt Buss Port Logistics mee aan Duitse windmolenparken op de Noordzee. Wieken en masten worden opgeslagen, geassembleerd en verscheept vanuit de Orange Blue Terminals. Er zijn gesprekken gaande met meer bedrijven in de offshore-wind en Groningen Seaports gaat er vanuit dat in het voetspoor van Buss Port Logistics zich meer bedrijven in de Eemshaven zullen vestigen die doen in assemblage-, fundatie-, plaatsing- of onderhoud van windmolens.

Groningen Seaports is in 2012 begonnen met het beter positioneren en ontwikkelen van de Westlob Eemshaven als aangewezen plaats voor offshore wind-activiteiten. Zo is in september de Eemshaven door Groningen Seaports onder de vlag van een Holland paviljoen gepresenteerd op de internationale en toonaangevende windbeurs WindEnergy in het Duitse Husum.

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

Vopak

Een bijzonder belangrijk feit in 2012 was de officiële ingebruikname van de olieterminal van Vopak in de zuidwesthoek van de Eemshaven. Vopak heeft er 11 tanks gebouwd voor de opslag van een strategische olievoorraad van 660 miljoen liter, bedoeld voor Nederland en andere lidstaten van de EU. Het initiatief is een verdere versterking van de Eemshaven als Energyport omdat het een aanvulling is op de andere energie-activiteiten. Vopak zal zeker een rol gaan spelen bij de verdere logistieke groei van de haven.

Opmerkelijk aan het Vopak-project is dat de vestiging tot stand is gekomen in samenspraak met natuur- en milieuorganisaties. Voorafgaand aan de bouw van de opslagtanks hebben Vopak en de belangengroeperingen afspraken gemaakt over de voorwaarden waaronder de terminal gerealiseerd zou worden. In ruil daarvoor is afgezien van bezwaarprocedures. Het is een goed voorbeeld van de verbeterde verhouding tussen natuur- en milieugroeperingen en het bedrijfsleven. De aanpak heeft gezorgd voor wederzijdse tevredenheid en een snelle realisatie van het project.

Uitbreiding zuidoosthoek

De uitbreiding van de Eemshaven in zuidoostelijke richting is eind 2012 door het Algemeen Bestuur van Groningen Seaports goedgekeurd. Er wordt momenteel druk onderhandeld met potentiële klanten. Bij definitieve contracten wordt dit 181 ha groot gebied verder ontwikkeld. De toestemming voor deze uitbreiding is een uitzonderlijk feit in een tijd dat er in heel Nederland een overschot is aan bedrijfsterreinen. Met de ontwikkeling van het nieuwe terrein richt Groningen Seaports zich op de vestiging van met name datacenters.

Vanwege de zekerheid van energielevering door de nabijheid van de energiecentrales heeft de Eemshaven een concurrentievoorsprong op veel andere vestigingsplaatsen. De haven is daarom in beeld bij meerdere mondiale partijen die datahotels bouwen. Die kunnen bovendien putten uit het potentieel aan ict-ers die aan de noordelijke kennisinstellingen zoals de Rijksuniversiteit Groningen en de Hanzehogeschool Groningen worden opgeleid.

De ontginning van dit nieuwe terrein betekent overigens niet dat de Eemshaven helemaal vol is. Er is nog zeker 180 ha netto industriegrond beschikbaar. Ook is het waarschijnlijk dat het terrein van circa 17 hectare waar Eemsmund Energie zich zou vestigen vrijvalt nu het concern de optie op de grond heeft opgezegd omdat wordt afgezien van de bouw van een gasgestookte centrale.

Spoorverbinding Eemshaven

In 2012 is het besluit gevallen dat de spoorverbinding van Groningen naar de Eemshaven geschikt wordt gemaakt voor personenvervoer. Dit is een impuls voor de veerdienst van AG Ems naar Borkum. Groningen Seaports zal een deel van de aanleg van het spoor- en bijkomende infrastructuur voor zijn rekening nemen. Groningen Seaports zit in een projectgroep die de totstandkoming van de spoorlijn begeleidt.

Investeringsprojecten en activiteiten Eemshaven

Groningen Seaports hanteert de strategie van upfront-investeren, die is gegrond op de gedachte: industrie volgt infrastructuur. Acquisitie kan slechts slagen wanneer bedrijven goede faciliteiten geboden wordt. Ook in 2012 is daarom veel werk verzet ter verdere verbetering van de havenfaciliteiten. In de Eemshaven zijn de volgende projecten voltooid en/of in gang gezet:

Wilhelminahaven

In de Wilhelminahaven in de Oostlob van de Eemshaven is de aanleg van de Noordkade voltooid.

Verder is met NUON en RWE in 2012 voortdurend overleg geweest omtrent de bouw van de centrales. Nu de infrastructuur en faciliteiten op en om dit omvangrijke gebied hun voltooiing naderen, is een begin gemaakt met de afbouw van projectteams die zich hiermee hebben bezig gehouden.

Om de verlengde Wilhelminahaven voor bestemmingsverkeer toegankelijk te maken, is een deel van de bestaande bouwweg, de Synergieweg, drie meter hoger aangelegd en geasfalteerd. Deze verhoging is nodig, omdat de nieuwe kaden van de verlengde Wilhelminahaven tevens als waterkering dienen voor de achterliggende bedrijfsterreinen.

Om de hoofdingang van de Nuon centrale bereikbaar te maken, is de Synergieweg ter plaatse van de koelwateruitlaat verlengd met 150 meter.

Beatrixhaven

Met het oog op de verlenging van de Beatrixhaven met 450 meter is een begin gemaakt met de bouw van de kadeconstructie (fase 3a). Verdere voorbereiding van de verlenging van de Beatrixhaven is in gang gezet. Deze projecten, die bij elkaar een investering behelzen van 25 miljoen euro, zijn vooral bedoeld om ruimte te bieden aan offshore-windindustrie. De uitbreiding is eind 2014 gereed.



De werkzaamheden voor het verlengen van de zuidkade met bijna 500 meter van de Beatrixhaven zijn in volle gang

Julianahaven

De bulkade aan de noordzijde in de Julianahaven is aangelegd en opgeleverd. Er is geïnvesteerd in ophoging terreinen en verzwaring van de noordzijde van het kadeterrein. Tevens is het bestaande spoor verlengd tot aan het nieuwe complex van terminals, loodsen en kantoren van Orange Blue Terminal van de Duitse firma Buss Port Logistics. Het biedt Buss Port Logistics de mogelijkheid de huidige assemblage- en transportactiviteiten van windmolenonderdelen verder uit te breiden.

Bouw Vopak-steiger

in de Julianahaven is een steiger aangelegd voor de aanlanding van schepen die olie lossen bestemd voor de opslagtanks van Vopak. Tevens is een ondergrondse pijpleiding gebouwd voor het olietransport ter plekke. Ter verbetering van de bereikbaarheid van de Vopak-lokatie is een weg aangelegd. Van september tot en met december 2012 zijn de tanks gevuld.

Damwanden

In 2012 werd duidelijk dat een groot deel van de damwanden die in de eerste jaren van de aanleg van de Eemshaven en ook in Delfzijl zijn geslagen, zijn gecorrodeerd. Dit blijkt een probleem te zijn dat ook in andere zeehavens optreedt. Een speciale nationale werkgroep heeft zich gebogen over te nemen maatregelen. Groningen Seaports heeft 10 miljoen euro en vier jaar uitgetrokken om de beschadigde damwanden in de Eemshaven te herstellen. Ook worden de damwanden in de Delfzijlster haven aangepakt.

Waterstructuurplan

Het Waterschap is vergunningverlener en legt eisen op ten aanzien van de waterbeheersing binnen ons beheersgebied. Om toekomstige waterhuishoudkundige problemen voor onszelf maar ook voor onze toekomstige klanten en investeerders te voorkomen, is in 2012 gezocht naar een toekomstbestendige waterhuishoudkundige oplossingen voor Delfzijl en de Eemshaven. Deze toekomstbestendige oplossing voor Delfzijl is, in goede samenwerking met Hunze en Aa's, een waterbergingsgebied aan de rand van ons beheersgebied welke in goed overleg met het Waterschap is opgesteld. Het positieve gevolg van dit waterbergingsgebied is dat er binnen het industriële activiteitengebied, behoudens de locatie Heveskes, geen compensatie van het verharde oppervlak hoeft plaats te vinden. Dit houdt in dat, naast de noodzakelijke watergangen, er geen verplichting is tot het aanleggen van extra waterpartijen om het water tijdelijk in het gebied vast te houden. Voor De Eemshaven is ook in goed overleg met het Waterschap Noorderzijlvest een grote stap gezet voor gebiedswaterstructuurplan. In 2013 zal dit worden voltooid.

Industriewaterleiding

Het industriewaternetwerk Delfzijl is aangelegd als een openbaar netwerk. Dit houdt in dat in de toekomst meerdere partijen industriewater kunnen leveren dan wel afnemen. Deze openbare infrastructuur stelt partijen in staat om gebruik te maken van elkaars (rest)producten en versterkt daarmee de ketengedachte. Voor de deelnemende partijen levert deelname een aanzienlijke besparing op in het industrieel verbruik van drinkwater, en versterkt daarmee het duurzame imago van de betrokkenen. Naast het duurzame karakter draagt de leiding draagt bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor toekomstige partijen. De realisatie is tot stand gekomen door op een innovatie wijze aan te besteden (UAV-GC). Er wordt onderzoek verricht naar een verdere uitbreiding van het industriewaternet in Delfzijl.

In het verslagjaar heeft North Water in de Eemshaven meer dan 10 km industriewaterleiding ondergronds aangelegd. Dit is gelijk op gegaan met de aanleg van een persriolingsnet van circa 18 km. Dat leverde voordelen op, waardoor de investering in het industriewaternetwerk verantwoord werd.

Baggerwerkzaamheden

Om de havens van Delfzijl en Eemshaven op diepte te houden is in 2012 wederom het nodige gebaggerd. In Delfzijl vindt het meeste baggerwerk plaats in het gebied rond de havenmonding, in 2012 gedurende 36 weken. In dit gebied wordt overtollig slib met hulp van de getijstroom verwijderd, de natuur helpt hier een handje.

In de Eemshaven is gedurende de maanden april en oktober onderhoudsbaggerwerk uitgevoerd. Voornamelijk is gebaggerd in het Doekegatkanaal, hier vindt de meeste aanslibbing plaats. In november is de laatste fase uitgevoerd in verband met de verdieping van de Eemshaven. Dankzij het baggerschip Pearl River is de Eemshaven toegankelijk voor scheepvaart met bestemming verlengde Wilhelminahaven.



De Pearl River, ooit het grootste baggerschip ter wereld, baggert in de Eemshaven

Aanleg wegen

Ter verbetering van de toegankelijkheid van de haven- en industrieterreinen zijn de volgende wegen aangelegd: Waddenweg Energypark, Middenweg Emmapolder en de Klaas Wiersumweg. De reconstructie van de Klaas Wiersumweg is als proef aangelegd met duurzaam beton. Gelet op de verwachte levensduur (50 jaar) is beton een goed alternatief voor asfalt. Daarnaast vergt het beton minder onderhoud dan asfalt. Bovendien scoort beton op CO₂-emissies beter dan asfalt.

In de Eemshaven is terrein uitgegeven aan de volgende ondernemingen:

Molenzicht (0,06 ha)

AG Ems (3,0 ha)

Socar (0,14 ha)

Delfzijl: bio-based economy in zicht

De moeizame situatie die nu al sinds 2008 de economie bepaalt, zorgt voor een wisselend beeld onder de bedrijvigheid in Delfzijl. Een deel van de ondernemingen wordt geraakt door de neergang, hun afzet en prijzen staan onder druk, ze produceren minder en investeren minder. Zonder meer een verlies is de sluiting in 2014 van een van de twee fabrieken van DOW. Zorgelijk blijft ook de situatie rondom Aldel. Dat bedrijf heeft vanwege een hoge energieprijzen moeite buitenlandse concurrenten het hoofd te bieden. Die worden vaak van overheidswege gecompenseerd vanwege hoge elektriciteitsprijzen.

Dit is niet het hele beeld, want andere ondernemingen investeren juist, in nieuwe processen, fabrieken of aankoop van nieuw terrein. Per saldo houdt het bedrijfsleven in Delfzijl zich goed staande. De op- en overslag in de haven van Delfzijl is op niveau gebleven. Dat is zeker ook te danken aan de onderlinge verbondenheid van het bedrijvencollecclusie waarbinnen grond- en hulpstoffen, energie, stoom en andere voorzieningen worden uitgewisseld, wat de positie van individuele ondernemingen versterkt. Groningen Seaports ondersteunt dat door bijvoorbeeld openbare leidingnetwerken tussen de bedrijven aan te leggen waarmee stoom of industriewater kan worden getransporteerd.

Het was hoofdzakelijk de bestaande bedrijvigheid die in Delfzijl grond van Groningen Seaports kocht of in erfpacht nam. Al betrof het veelal kleinere ondernemingen, het is wel een positief signaal. Dat overigens in lijn is met de resultaten van de Groningen Seaports-Klanttevredenheidsbarometer 2012 waarin een derde van de bedrijven aangeeft de komende vijf jaar te willen uitbreiden.

Van grijs naar groen

Het meest opvallende moment in 2012 voor de Delfzijlster haven- en industriegebieden was zonder twijfel de toekenning van de omvangrijke NER-subsidie aan het project Woodspirit, een samenwerkingsverband van onder meer BioMCN, Siemens en Linde. De bedrijven willen voor 2016 een fabriek bouwen voor een jaarlijkse productie van 250 miljoen liter bio-methanol uit houtsnippers. Het duurzame karakter van dit omvangrijke project werd in december door Brussel beloond met 199 miljoen euro steun. Een bedrag dat wordt betaald uit een subsidiefonds dat is gevuld met geld uit de verkoop van emissierechten aan bedrijven. Aangezien bio-methanol (voorlopig) vooral gebruikt wordt als bijmenging in brandstof, levert het een bijdrage aan CO₂-reductie. Ook de Nederlandse regering heeft Woodspirit omarmd vanwege de bijdrage aan de ambities om de CO₂-uitstoot te verminderen. De realisatie van het Woodspirit-project draagt door de reductie van CO₂-emissie en verhoging van de productie van groene energie, niet alleen bij aan de verschuiving van grijs naar groen in Delfzijl, het is tevens een stimulans voor zowel de regionale bedrijvigheid (bouw, advies, consultancy) en voor de werkgelegenheid. Het levert tijdens de bouw honderden banen op en eenmaal in bedrijf zullen tientallen medewerkers er permanent een baan vinden.



De biomassacentrale van Eneco Bio Golden Raand in aanbouw

Symbool

Het Woodspirit-project staat symbool voor de verschuiving richting biobased-economy die gaande is op de industrieterreinen in Delfzijl. De bouw van de Bio Golden Raand-centrale van Eneco – 100 Mw elektriciteit uit afvalhout - is een ander voorbeeld van deze ontwikkeling, die niet alleen gedreven wordt door rendementsverwachtingen, maar ook tegemoet komt aan de maatschappelijke wens tot verduurzaming.

De 2x 49 MW-centrale van Eneco maakt 100% groene stroom van houtsnippers en afvalhout. Deze centrale gaat medio 2013 in productie. Mede gestimuleerd door de Samenwerkende bedrijven Eemsdelta (SBE) streven meer ondernemingen naar vergroening van hun productieprocessen. Daarbij wordt gekeken naar het product zelf en naar de gehele keten van aan- en afvoer van grondstoffen, verwerking, productie, vervoer eindproduct. Gezamenlijk hebben de SBE-bedrijven afgesproken elk minstens één project per jaar in gang te zetten, gericht op verduurzaming.

Groningen Seaports geeft de verduurzaming van de (chemische) industrie de ruimte, onder meer door op het MERA-park (Milieu, Energie, Recycling, Afval) en in het Oosterhorngedebied 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.

Over het verslagjaar zijn verder rond Delfzijl de volgende zaken het vermelden waard:

Openbare leidingnetwerken

- Na het gereedkomen van een stoomleiding en een gassengrid is in 2012 door Groningen Seaports gewerkt aan uitbreiding van het stoomleidingnetwerk. Tevens is fase I van een industriewaterleiding van Akzo Nobel naar FMC aangelegd. Restwater uit het productieproces van Akzo Nobel is via de leiding beschikbaar voor andere bedrijven, die het kunnen benutten als alternatief voor drinkwater. Samen met het bedrijfsleven wordt de komende jaren gewerkt aan een masterplan utilities.

Vervolg revitalisering Oosterhorn

- De omvangrijke revitaliseringsoperatie is in 2011 afgerond. In het verslagjaar is nog een aantal projecten in aanvulling hierop voltooid. Zo is op en om het industrieterrein het netwerk van fietspaden opgeknapt en zijn deze voorzien van speciale reflectie, waardoor minder straatverlichting nodig is. Een nieuwe aansluiting met de N362 is aangelegd ter verbetering van de bereikbaarheid van de vestiging van DOW en de gehele zuidwestzijde van Oosterhorn. De verbinding is ook van belang voor de ontwikkeling van dorpswiede Weiwerd.

Ontwikkeling van dorpswiede Weiwerd

- Er is een samenwerkingsovereenkomst ondertekend voor de ontwikkeling van dorpswiede Weiwerd tot een bedrijvenpark voor kleinschalige, kennisintensieve activiteiten. In 2013 begint het landschapsbeheer en bouwrijp maken van de 20 verkoopkavels. Ook worden vier bedrijfsverzamelgebouwen ontwikkeld. Groningen Seaports komt hiermee tegemoet aan de vraag naar flexibele huurruimte. Onderdeel van de voorbereiding is een archeologisch bodemonderzoek.

Windpark Delfzijl Noord

- Start bouw Windpark Delfzijl Noord na toekenning SDE+ subsidie 2013. Op de Schermdijk en de Pier van Oterdum bouwt Eneco 20 windturbines van 3 Mw elk.

Bouw Ensartech

- Bouw Ensartech is eind 2012 opgestart en verwacht in 2013 vol in productie te zijn. Deze onderneming zet via een smeltproces, op milieuvriendelijke manier moeilijk te verwerken industrieel afval om. Denk daarbij aan residuen van recycling en van andere afvalverwerkingsinstallaties en resten van industriële afvalwaterreiniging. Deze stromen worden nu vaak nog verbrand in afvalovens of gestort in steengroeven. De nieuwe toepassing maakt het mogelijk de stromen lokaal, op milieuvriendelijker wijze te verwerken.

Verbetering aanzicht Oosterhorn

- Met inwoners van het dorp Borgsweer is gesproken over een betere inpassing van Oosterhorn in de omgeving. Groningen Seaports heeft een plan ontwikkeld om de laagbouw van de industrie met een groene wal te omzomen om het daarmee te onttrekken aan het zicht van de dorpsbewoners. Het plan is inmiddels opgewaardeerd naar een plan voor landschappelijke inpassing voor heel Oosterhorn.

Ontwikkeling veerverbinding Knock (D)

- Er is voortgang geboekt in de gesprekken met Duitse instanties over de veerverbinding naar Knock, aan de andere kant van de Eemsmonding. 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.

In Delfzijl is terrein uitgegeven aan de volgende ondernemingen:

- B&S International (0,34 ha)
- Zeolyst (0,03 ha)
- Havenbedrijf Delfzijl (0,11 ha)
- Marine MS (0,19 ha)
- DOW (0,39 ha)
- Nieko Beheer (0,25 ha)



Veel bedrijven op het industrieterrein Oosterhorn houden zich bezig met biobased initiatieven

Groningen Railport en bedrijvenpark Fivelpoort

Groningen Seaports beheert tevens de multimodale terminal Groningen Railport in Veendam en het Bedrijvenpark Fivelpoort in Appingedam.

Groningen Railport

Dit spoor-, weg- en water overslagknooppunt in Veendam is een van de grootste Nederlandse rail terminals. Groningen Railport is een voorpost van de Eemshaven en de haven van Delfzijl en een belangrijk logistiek knooppunt tussen de mainports in het westen (Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen) en die in het noorden (Bremen en Hamburg). In 2012 is gewerkt aan verdere versteviging en uitbreiding van het logistiek knooppunt. Een belangrijke vooruitgang is hier de verhoging van het aantal wekelijkse treinschuttles naar Rotterdam van 3 naar 5 per begin 2013. De lijndienst is een gezamenlijke onderneming van IMS Veendam en DB Schenker Rail. IMS exploiteert daarnaast een containerdienst per boot.

In 2012 is opnieuw veel gesproken over een rechtstreekse spoorverbinding met Duitsland. Die is afhankelijk van de aanleg van de zogeheten Oostboog. Om naar Duitsland te rijden moeten treinen nu eerst van Veendam naar Onnen. Daar keren ze om en rijden dan hetzelfde traject terug naar Duitsland. Een stuk spoor van ruim een kilometer kan deze onwenselijke situatie beëindigen en de aansluiting van Veendam op het fijnmazige Duitse spoornet aanzienlijk efficiënter maken. Een haalbaarheidsonderzoek heeft de kosten becijferd op 13 miljoen euro. Een geringe investering, gezien het grote voordeel dat de aanleg van de Oostboog oplevert.

In Duitsland bestaat een vergelijkbare hindernis bij het dorpje Ihrhove tussen Leer en Papenburg. Treinen uit Nederland met bestemming Ruhrgebied – en andersom – moeten nu eerst naar het noordelijker gelegen Emden om daar in de goede richting te worden gezet voor ze hun reis kunnen vervolgen. Niedersachsen Ports, de exploitant van de zeehavens van Niedersachsen onderzoekt de mogelijkheden en kosten van een verkorte verbinding om de lijn van en naar Groningen op de noord-zuid-route Emden-Duisburg aan te laten sluiten.

Beide havens in het Euregionale grensgebied hebben daar baat bij. Vanwege de slechte verbinding lukt het Groningen Railport onvoldoende om lading voor een volle trein van en naar het Ruhrgebied aan te trekken. Ook de collega's in Emden slagen er niet in een complete trein naar hun haven te vullen. Door samen op te trekken en de railinfrastructuur te verbeteren verwachten beiden dat dat in de toekomst wel gaat lukken. Bovendien krijgt het industriële hart van Duitsland er op die manier ook nog een snelle extra route naar Rotterdam bij. Die is nodig omdat havens als Bremen en Hamburg de toekomstige groei niet aan kunnen.



Bedrijvenpark Fivelpoort met op de voorgrond de Fivelpoortkade aan het Eemskanaal

Fivelpoort

Op het mkb-terrein Fivelpoort in Appingedam is in het verslagjaar voor het eerst sinds lange tijd grond verkocht. Het bedrijf Heuvelman Ibis kocht er 0,4 hectare. Daarmee zitten we voor 2012 op de uitgifteprognose die op de lange termijn een rendabel industrieterrein oplevert. De marketinginspanningen op dit bedrijventerrein zijn versterkt. Verder heeft de JPB Groep het voormalige bedrijfspand van de Kollo Group overgenomen. Een andere nieuwkomer is Dental Laboratorium Delfzijl, dat het pand van voormalig boorbedrijf De Groot heeft gekocht.



De railterminal Groningen Railport in Veendam

Ruimte en milieu

In de Eemsdelta zijn economie en ecologie beide van groot belang en onlosmakelijk met elkaar verbonden. Dat wordt ook door Groningen Seaports onderschreven.

Groningen Seaports is er in de eerste plaats om economische groei in de Eemsmondregio te stimuleren. Maar slechts onder een belangrijke voorwaarde. De visie van Groningen Seaports op toename van economische activiteiten in de Eemsmondregio is namelijk geworteld in het idee dat op de langere termijn alleen *groene groei* een reële optie is, met verbetering van de ecologische voetafdruk. Het begrip 'duurzaamheid' is voor Groningen Seaports dan ook allerm minst een loze kreet of uitgehold begrip. De organisatie wil daadwerkelijk inhoud aan geven aan groene groei en de principes van *People, Planet, Profit*. Groningen Seaports heeft dat in 2012 met de Havenvisie 2030 vastgelegd in de uitgangspunten van het beleid. Groei = Groen heeft de Havenvisie dan ook als motto meegekregen.

Om groei van de havens en industrieterreinen zeker te stellen is een nauw omschreven duurzaamheidsbeleid noodzakelijk, vindt Groningen Seaports. Deze *Economische Groei = Groen-filosofie* is tevens een belangrijk element in de versteviging van het maatschappelijk draagvlak van de havens. Een haven die duurzaamheid daadwerkelijk als een belangrijk onderwerp behandelt, zal ook eerder nieuwe klanten trekken. Duurzaamheid is daarom de rode draad in de ontwikkeling van de activiteiten in de Eemsdelta. 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 Eemsdelta herkennen we de verduurzaming nu al heel concreet in het verrijzen van de windturbines, maar ook in de stappen die de chemische industrie zet richting een biobased-economy. Het streven naar verduurzaming is eveneens te zien in het dagelijks handelen van Groningen Seaports zelf en komt tot uitdrukking in tal van kleine (elektrisch rijden) en grotere projecten (aanleg buizenzone). Met het beleid rond Economische Groei = Groen stimuleert Groningen Seaports verduurzaming én speelt de organisatie in op de trend richting vergroening en de maatschappelijke wens daartoe.

Gezamenlijkheid

Groningen Seaports betreedt het pad van Groene Groei niet solistisch. Besef dat verduurzaming dé basis is onder economische voorspoed in de regio wordt breder gedragen. Zo kwam de Havenvisie 2030 tot stand met de inbreng van tientallen deskundigen en betrokkenen. Ook bijvoorbeeld het project EemsdeltaGreen, waarmee in 2012 een begin is gemaakt, is een samenwerking van bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen. Groningen Seaports vervult een actieve rol in dit project dat bedrijven ondersteunt bij het verduurzamen van hun bedrijfsvoering. EemsdeltaGreen wil de regio nationaal en internationaal een voortrekkersrol laten vervullen op het terrein van vergroening van de economie. Om dat te bereiken stimuleert EemsdeltaGreen ontwikkeling en groei van de biobased-economy en richt het zich op verduurzamen van het bedrijfsleven en afstemming van projecten met natuur- en milieuorganisaties.



Bio MCN: groene chemie op het chemie cluster in Delfzijl

Consensus

In dat opzicht staat EemsdeltaGreen tevens model voor de toenadering in de voorbije jaren tussen bedrijfsleven en natuur- en milieuorganisaties. Op dat vlak is veel vooruitgang geboekt. Het is nog niet zo lang geleden dat deze partijen lijnrecht tegenover elkaar stonden. Inmiddels is een vruchtbare dialoog op gang gebracht die onder meer tot het E-manifest heeft geleid, een akkoord tussen Groningen Seaports, Essent en Nuon en natuur- en milieuorganisaties waarin de partijen hebben afgesproken te zullen streven naar emissiereductie, energietransitie en vergroening van de havens.

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 meer 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 hebben oog en oor voor de argumenten en we streven naar constructief overleg. Ook in 2012 heeft Groningen Seaports periodiek rond de tafel gezeten met organisaties zoals Natuurmonumenten, de Milieufederatie, het Groninger Landschap en de Waddenvereniging. Groningen Seaports ervaart het contact van met deze organisaties als hecht en goed. Discussies zijn inhoudelijk en zakelijk. Er ontstaat ondanks de gevoeligheid van het onderwerp, bijvoorbeeld steeds meer overeenstemming over de oorzaken van de slechte staat van het Eems-Dollard estuarium. Die consensus is de eerste stap naar maatregelen tot verbetering van de situatie.

Aan verdere verbetering en verdieping van de relatie met de natuur- en milieuorganisaties wordt gewerkt, onder blijvende erkenning van de uiteenlopende doelstellingen van alle betrokken organisaties. In samenspraak met milieuorganisaties en het bedrijfsleven wordt 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.

Onderstaand biedt een overzicht van de voortgang van activiteiten van Groningen Seaports in het kader van ruimte, milieu en duurzaamheid.

Gereedkomen Havenvisie 2030

In 2012 is gewerkt aan deze langetermijn-ontwikkelingsvisie, gebaseerd op *duurzame, groene groei*. Opstellen van een onderbouwde visie voor een periode van bijna 20 jaar is een complexe zaak, omgeven door veel onzekerheden. Groningen Seaports heeft daarom voor de totstandkoming van de Havenvisie 2030 een beroep gedaan op tientallen deskundigen, maatschappelijke organisaties, ondernemers en omwonenden. Dit heeft naast een goede onderbouwing ook een groot draagvlak opgeleverd voor de toekomstvisie. Eind 2012 heeft het Algemeen Bestuur de Havenvisie 2030 goedgekeurd.

E-Manifest

Met het gereedkomen van de Havenvisie 2030 heeft Groningen Seaports voldaan aan de afspraken die voortvloeiden uit het E-Manifest, de intentieverklaring van overheid, bedrijfsleven, natuur- en milieuorganisaties om samen te werken aan vergroening van de havens en industriegebieden.

EemsdeltaGreen

Dit innovatieproject gericht op verduurzaming moet leiden tot nieuwe samenwerkingsverbanden tussen industrie, kennisinstellingen en overheden, een duurzame energievoorziening op industrieterreinen in de Eemsdelta en minder schade door industrie op het Wad. Groningen Seaports participeert in EemsdeltaGreen.

De bedrijven die deelnemen in EemsdeltaGreen hebben onder meer afgesproken jaarlijks elk minimaal één groen project in gang te zetten. EemsdeltaGreen brengt de resultaten in kaart en publiceert deze in een jaarverslag. Het eerste verschijnt in 2013.

Natuur in de havens

• Ontheffing Tijdelijke Natuur

Groningen Seaports heeft bij het ministerie van Economische zaken, Landbouw en Innovatie *ontheffing Tijdelijke Natuur* aangevraagd voor bijna 200 hectare op het industrieterrein Oosterhorn. De havenbeheerder was daarmee de eerste aanvrager in Nederland die Tijdelijke Natuur toestaat voor zo'n grote oppervlakte.

Dit terrein is bestemd voor de ontwikkeling van industrie. Zolang zich echter nog geen bedrijven hebben gevestigd, geeft Groningen Seaports de natuur op het braakliggend terrein de ruimte. Dit levert een bijdrage aan verspreiding en voortplanting van bijzondere planten en diersoorten. Vanuit Natura 2000 voorschriften geldt een compensatieverplichting tot het creëren van natuur elders, wanneer de natuur op het industrieterrein plaats moet maken voor bedrijvigheid. Groningen Seaports vindt dat tijdelijke natuur geen belemmering mag zijn voor ontwikkeling van een gepland industriegebied en heeft daarom een verzoek ingediend om vrijstelling van de compensatieverplichting. In 2012 zijn hierover gesprekken gevoerd met de provincie. Tot een afronding is het helaas nog niet gekomen.

• Gedragscode Natuurlijk Werken van kracht

In deze gedragscode die in 2012 gereed is gekomen staat hoe Groningen Seaports in het dagelijks werk omgaat met de flora en fauna in het beheersgebied. De gedragscode flora en fauna is door de dienst Regelingen van het Ministerie EL&I beoordeeld. Alle opmerkingen zijn in de gedragscode verwerkt. Groningen Seaports ontving complimenten van het ministerie voor de aanpak. Binnenkort wordt de gedragscode ter inzage gelegd voor anderen zodat ook zij er op kunnen reageren. Naast de gedragscode is in 2012 ook een Groen- en Natuurplan voor de havens voltooid. Het dient als leidraad om natuur voldoende ruimte te bieden in toekomstige inrichtingsplannen.



HAVENVISIE 2030 GRONINGEN SEAPORTS

In 2012 ontwikkelde Groningen Seaports haar Havenvisie 2030

Economie en Ecologie in Balans

Het project Ecologie en Economie in Balans is onder regie van de provincie uitgemond in een intentieverklaring waarin afspraken zijn gemaakt over verdere samenwerking tussen bedrijfsleven, land en tuinbouworganisaties, gemeenten en natuur- en milieuorganisaties.

De volgende stap in dit project is een samenwerkingsovereenkomst waarin afspraken zijn vastgelegd over milieumaatregelen en vergroening van processen.

Er is tevens gewerkt aan een koppeling van Economie en Ecologie in Balans met het convenant Eems-Delta Green.

Intrekken beroep tegen uitbreiding havens

De Waddenvereniging en een aantal ander natuur- en milieuorganisaties hebben het beroep tegen de vergunningen van Groningen Seaports voor de uitbreiding en verdieping van de Wilhelminahaven en Beatrixhaven ingetrokken. Groningen Seaports ziet het als een blijk van vertrouwen in de verantwoorde aanpak van de projecten.

Ontwikkelingsvisie Eemsdelta

Groningen Seaports heeft een bijdrage geleverd aan de totstandkoming van de ontwikkelingsvisie Eemsdelta van de provincie en de gemeenten Delfzijl, Appingedam, Eemsmond en Loppersum. Onder meer de Havenvisie 2030 en het project Economie en Ecologie in Balans zijn als bouwstenen aangeleverd.

Vaargeul Eems-Dollard

In 2012 heeft Groningen Seaports samen met het bedrijfsleven opnieuw gesproken met natuur- en milieuorganisaties over de vaargeul in de Eems-Dollard. Doel is een vereniging van belangen omtrent de vaargeulverdieping en natuurherstel in de Eems-Dollard. Het is uitgemond in een gezamenlijk verzoek aan de regering om de vaargeulverdieping en verruiming in combinatie met natuurherstel te realiseren, zonder dat dit de planning voor de vaargeulverdieping vertraagt.

Externe veiligheid Oosterhorn

Groningen Seaports heeft zitting genomen in de stuurgroep die zich bezig houdt met de externe veiligheid op het industrieterrein Oosterhorn. De gemeente Delfzijl heeft de mogelijkheid verkend van borging van de externe veiligheid van de bedrijven op het industrieterrein Oosterhorn, zonder de flexibiliteit voor deze bedrijven aan te tasten. Het gaat hier vooral om de veiligheid met betrekking tot hoge waterstanden. Als lid van de stuurgroep volgt Groningen Seaports het proces, maar participeert daar voorlopig niet actief in. Het project kan ook een bijdrage leveren aan natuurherstel. Er wordt bijvoorbeeld nagedacht over het inrichten van natuurrijke kwelders, ter bescherming van de dijk.

Beheerplan Wadden en Eems-Dollard

In het kader van de regelgeving die voortvloeit uit Natura2000 wordt al langer gewerkt aan beheerplannen voor de Waddenzee en het Eems-Dollard estuarium.

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.

Dat heeft in het verslagjaar concepten opgeleverd die in 2013 verder worden verfijnd.

Ecoports Certificaat

In 2012 is voor de vierde keer een Ecoports-certificaat aan de Groninger zeehavens verleend. Dit is een keurmerk dat wordt gegeven door een samenwerkingsverband van havens die streven naar verduurzaming. Ecoports gaat niet over de activiteiten van bedrijven in de havens maar over hoe Groningen Seaports zelf werkt aan verduurzaming. 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.

Beloning voor schonere schepen

Voor schonere schepen is per 2012 een korting ingevoerd op haven- en gederden. Zeeschepen die minder vervuilende stoffen uitstoten en ESI-gecertificeerd zijn krijgen een korting van 5 procent.

De Environmental Ship Index (ESI, www.environmentalshipindex.org) is een betrekkelijk jong registratiesysteem voor de milieuprestaties van zeeschepen.

Ook binnenvaartschepen die Green Award gecertificeerd zijn kunnen rekenen op een korting van 5 procent op havengelden. Green Award gaat nog een stap verder dan de ESI omdat ook afval- en water- en veiligheidsmanagement meetellen.

Met de beloning zet Groningen Seaports reders aan tot ontwikkeling van schonere motoren en gebruik van schonere brandstof. De korting is ook bedoeld om klanten en dienstverleners in de Groninger havens aan te sporen om van schone schepen gebruik te gaan maken.

Op dit moment doen nog geen van de ESI geregistreerde zeeschepen de Eemshaven en de Haven van Delfzijl aan. Wel begint de Green Award gecertificeerde binnenvaartschepen op gang te komen. Groningen Seaports verwacht echter dat beide de komende jaren snel zal toenemen.

Natuurcompensatie

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-wetgeving oplegt. De compensatiemaatregelen op de kwelders omvatten verbeteringen zoals herstel van de begroeiing 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. Het natuurontwikkelingsgebied in de Emmapolder ontwikkelt zich goed. Het beheer is in 2011 overgedragen aan Natuurmonumenten. De vogelsoorten Velduil en Blauwe Kiekendief fourageren in de Emmapolder en ze broeden er in de buurt. De monitoring wordt in 2013 voortgezet.

Op de kwelders ten noorden van de Emmapolder is geïnvesteerd in vergroting van de diversiteit van de natuur. De verbetering is in 2012 opgeleverd en wordt sinds 2012 eveneens beheerd door Natuurmonumenten.

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. De monitoring levert een bijdrage aan vergroting van kennis van het estuarium. In 2012 is voor het vierde achtereenvolgende jaar monitoring gedaan op:

- Vogels en natuurontwikkeling in de Emmapolder en op de kwelders
- Vogels in de Dollard
- Macrobiotus (bodemdieren) in de Dollard
- Zeezoogdieren in het hele Eems-Dollardgebied.

Het voornemen is de monitoring in 2013 in het kader van de vergunningen voor het laatste jaar uit te voeren.

Geluid

In 2012 is gewerkt aan Fase 3 van het project Geluid. Alle voorschriften in vergunningen die aangepast moesten worden zijn door de gemeente en de provincie verwerkt.

Tevens is een geluidfacetsplan opgesteld. Dit plan legt de nieuwe geluidszone vast. Parallel hieraan is in kaart gebracht welke hogere grenswaarden vastgesteld moeten worden voor de verruiming van de zone. Het facetsplan en de hogere grenswaarden zijn in december ter inzage gegaan.

Om ervoor te zorgen dat aan de ene kant de vastgestelde geluidszone niet wordt overschreden en aan de andere kant het industriegebied verder ingevuld kan worden, is een zonebeheerteam opgericht dat de invulling van het geluid op het industrieterrein bewaakt. In 2013 wordt de bijbehorende beleidsregel zonebeheer Delfzijl vastgesteld door de gemeente Delfzijl.



Havenmeester André Bruijn nam namens Groningen Seaports de Green Award in ontvangst

Professionalisering van de organisatie

Het beheergebied van Groningen Seaports is het toneel van grootschalige bouwactiviteiten. Dat blijft ook nog wel enige jaren het geval, want er worden nog steeds nieuwe industriegebieden ontgonnen, zoals Eemshaven Zuidoost en het terrein bij Oosterhorn. Toch bereidt de organisatie zich nu ook reeds voor op de verandering die aanstaande is, want het ligt voor de hand dat het investeringsniveau op middellange termijn afneemt. Dat vergt een andere organisatie, die meer op de beheersmatige kant is gericht en minder in het begeleiden van investeringen. Groningen Seaports sorteert daar nu al op voor. Door de verschuiving zal het accent sterker komen te liggen op onderhoud (maintenance) van werken. Om die veranderingen in goede banen te leiden is in 2012 het Regieteam GSP 2.0 gestart. Een van de bevindingen van het Regieteam is dat het informatiemanagement verbeterd kan worden. Om dat te bereiken heeft de nieuw opgerichte unit DIM (Document Information Management) een actieprogramma opgesteld.

De voorbereiding van de organisatie op de aanstaande veranderingen is feitelijk onderdeel van een voortgaand intern proces dat is gericht op verbetering van effectiviteit en efficiëntie van processen en procedures. Dat heeft ervoor gezorgd dat Groningen Seaports in de voorbije jaren zowel in omvang als in professionaliteit is meegegroeid met de toename van activiteiten.

In 2012 is voortgang geboekt in het verzelfstandigingsproces, maar een definitief besluit is door de gemeenten en de provincie nog niet genomen. Naar verwachting zal de politiek in 2013 beslissen over de omvorming tot NV.

Van goed naar beter

Groningen Seaports streeft naar een organisatie met een hoge mate van professionaliteit, zowel intern als naar buiten toe. Klantgerichtheid is daarbij een belangrijk element. Dat komt onder meer naar voren in het vergunningenmanagement. Bedrijven die zich in de Eemsdelta willen vestigen, worden van aanvang af aan ondersteund bij hun vergunningaanvraag.

Dat bedrijven de werkwijze waarderen, bleek ook in het verslagjaar uit de klanttevredenheidsmonitor. De prestaties van Groningen Seaports werden daarin beloond met gemiddeld een 7,9. Het sterkt Groningen Seaports in haar opvatting dat de aanpak en servicegerichtheid juist is, want alleen een organisatie die intern goed functioneert is in staat deze waarderingscijfers te oogsten. Dat Groningen Seaports intern haar zaken goed op orde heeft werd overigens ook bevestigd door KPMG, die tot en met verslagjaar 2011 onze huisaccountant was. Het bureau concludeerde voor het ingaan van het verslagjaar dat de belangrijkste processen en procedures van Groningen Seaports 'in control' zijn. KPMG onderzocht een aantal belangrijke processen zoals terreinuitgifte, projecten en facturering. Ook Ernst & Young, met ingang van verslagjaar 2012 onze



MS Eagle Matsuyama was het eerste olieschip dat afmeerde aan de nieuwe oliesteiger in de Julianahaven



Verlading van containers bij Wijnne Barends in de haven van Delfzijl

huisaccountant, geeft aan dat Groningen Seaports een goed beheerskader heeft ingericht. Zij geven aan dat de kwaliteit van onze significante processen als goed aangemerkt kan worden.

Omdat beheersing en voortgangcontrole van projecten en processen zo van belang zijn voor de gezondheid van de organisatie en de prestaties, onderwerpt Groningen Seaports deze ook zelf voortdurend aan toetsing.

Ondersteuning interne organisatie

De business unit Business Operations is de ondersteunende en organiserende eenheid binnen de organisatie. Het verzorgt de goede smering van het interne raderwerk van Groningen Seaports. De voorbije jaren heeft Business Operations een cruciale rol vervuld in het opvangen van de werkzaamheden die voortvloeien uit de investeringsportefeuille van Groningen Seaports. In het verslagjaar heeft Business Operations opnieuw een reeks verbeteringen en veranderingen in gang gezet en begeleid.

Veel aandacht is daarbij ook dit jaar uitgegaan naar de planning- en controlcyclus. Zo zijn meerdere procedures verbeterd en aangescherpt. Naast de aandacht voor de financiële planning en control is in 2012 voortgang geboekt in de strategische planning en control met bijvoorbeeld een weer betere onderbouwing van het businessplan voor de komende jaren (2013 - 2017). Dat betekent dat gestructureerd en gericht wordt gewerkt aan het bereiken van verder weg gelegen doelen.

Medio 2011 heeft een projectgroep bestaande uit medewerkers van de verschillende business units met GSP|Kompas tevens een nieuwe manier van projectmatig werken geïntroduceerd. Het doel van GSP|Kompas is verbetering van de interne projectsturing. GSP|Kompas draagt hieraan bij door de projectaanpak te standaardiseren, taken en verantwoordelijkheden vast te leggen en het risicomanagement van projecten te verbeteren. Daarnaast worden projectteams beter ondersteund met tools en templates.

De interne veranderingen en verbeteringen leveren een belangrijke bijdrage aan de slagkracht en het presteren van Groningen Seaports.

Personeel

Het staat buiten kijf dat de goede prestaties van Groningen Seaports voor een belangrijk deel zijn te danken aan de inzet, motivatie, toegewijdeheid, kennis en professionaliteit van de medewerkers. Het Groningen Seaports-personeel toont een enorme bereidheid om de visie en de doelen van de organisatie te realiseren. Er is in de voorbije jaren veel gevegd van de flexibiliteit en bereidwilligheid van het personeel, want de toegenomen omvang van investeringsportefeuille heeft veel werk en nieuwe taken met zich meegebracht. Daar zitten twee kanten aan; het verhoogt de werkdruk, maar alle werk is ook de vertaling van het succes dat de organisatie boekt. Het personeel deelt niet alleen in het succes, de mensen van Groningen Seaports zijn ook de motor van het succes. Het opnieuw lage verzuimcijfer van 3,4 procent (2011: 3,9 procent, 2010: 3,0 procent) illustreert de motivatie en betrokkenheid van de mensen van Groningen Seaports.

In het verslagjaar is er ook aandacht geweest voor de positie van de medewerkers na de verzelfstandiging. Bij de verzelfstandiging zijn de OR en de vakbonden betrokken en geraadpleegd. De nieuwe structuur mag in geen enkel opzicht een verslechtering voor het personeel betekenen.

Onderstaande biedt een beknopt overzicht van de activiteiten en maatregelen die betrekking hebben op de interne organisatie:

Groningen Seaports 2.0

- Gereedkomen projectplan GSP 2.0. Hierin zijn alle maatregelen, activiteiten en plannen opgenomen die zijn gericht op verdere verbetering van de interne organisatie.

GSP|Kompas

- Verdere invulling en uitbouw van GSP|Kompas: een nieuwe manier van projectmatig werken die in 2011 is ingevoerd. GSP Kompas is gericht op verbetering van de aansturing van projecten binnen Groningen Seaports. In 2012 heeft TwynstraGudde deze werkwijze via een quick scan doorgelicht. De conclusies van het consultancybureau waren:
 - De projectorganisatie is beter gedefinieerd en projecten worden professioneler gemanaged;
 - De richtlijnen voor de projectorganisatie zijn duidelijk;
 - Het proces van projectmanagement verloopt gestructureerd.

Unit Financial Control

- Het financieel model waarmee Groningen Seaports werkt is verbeterd en verfijnd.
- Aandacht wordt besteed aan verdere verbetering van risico- en treasurymanagement.
- Gestart met risico gestuurde interne audits.
- Bijdrage geleverd aan handleiding en template business case.
- Projectbeheersing verder verbeterd door middel van risicosessies.
- Gestart met monitoring van de strategische voortgang (strategic control).



De eerste paal voor een aanzienlijke productie-uitbreiding van Zeolyst in Delfzijl wordt geslagen

Unit Project Control

- Verdere verbetering functiescheiding van de afdelingen Project Control en Projectadministratie, twee afdelingen die beide onder Business Operations vallen. Doel is verbetering van beheersing van voortgang infrastructurele projecten en bouwprojecten.
- Het bedrijfs onderdeel Project Control heeft een belangrijke rol vervuld bij alle lopende investeringsprojecten, bij de nacalculatie van investeringsprojecten, bij de totstandkoming van het businessplan 2013 - 2017 en bij de rapportages aan het management team en het dagelijks bestuur.
- Project Control ondersteunt de afdeling Sales & Shipping bij het opstellen van offertes voor potentiële klanten.
- Een aantal subsidietrajecten is door Project Control begeleid of afgerond: De Topper-subsidie en de provinciale subsidiëring, beide bestemd voor de revitalisering van Oosterhorn, een subsidie voor de sanering van een terrein nabij Aldel en de GSP-Kompas-subsidiëring.
- Tevens heeft Project Control ondersteuning verleent bij het afronden van doorbelastingen of claims. Het betrof de bodemdaling, natuur compensatie, de Stichting Borg (CO₂-opslag in Noord-Nederland) de Stichting UFO (Projectbureau Buizenzone Eemsdelta).
- Er is voortgang geboekt in het dossier Domeinen.

Unit DIM

- Programmaplan Digitale Informatiehuishouding opgesteld door de afdeling DIM (Document Information Management). Groningen Seaports zit in een overgangsfase waarin de fysieke opslag geheel wordt gedigitaliseerd. In het Programmaplan staat beschreven hoe de nieuwe digitale organisatie is opgebouwd en wat er moet gebeuren om de inrichting van de organisatie tot stand te brengen. Daarvoor komt er een handboek vervanging waarin staat hoe de fysieke opslag via een gestandaardiseerde manier wordt gedigitaliseerd. De basis van het Programmaplan is het visiedocument 'Van informatievoorziening naar informatiemanagement'. De methodiek die wordt gevolgd is die van Zaakgericht werken. Dat is een geschikte methode voor het beheer van documenten en informatie binnen GSP Kompas en andere processen binnen Groningen Seaports. Halverwege het jaar is ingestemd met het Zaakgericht werken en is het Projectplan opgesteld.
- Ter voorbereiding op de implementatie van het zaakgericht werken en een volledig contractregister zijn alle contracten betreffende terreinuitgifte gecontroleerd op digitale beschikbaarheid. Ontbrekende contracten zijn gescand en digitaal beschikbaar gemaakt.
- Ook zijn alle vergunningen van Groningen Seaports gedigitaliseerd en nu digitaal beschikbaar binnen het Document Managementsysteem MyCorsa.
- Om grip te krijgen op het email-verkeer binnen de organisatie kan mail door de medewerker worden geregistreerd in het Document Managementsysteem MyCorsa. De bewustwording en functionele ondersteuning hebben geresulteerd in een toename van e-mailregistratie van 40 procent ten opzichte van 2011. In dat jaar werd email geregistreerd door de unit DIM.
- Het archiveringspercentage van de poststukken in de digitale dossiers ligt op 98 procent. In totaal zijn 8995 documenten inclusief email geregistreerd. Dat is 10 procent meer dan in 2011. De toename is toe te schrijven aan registratie van email door de medewerkers zelf.
- In 2012 is gestart met het project Fotoarchief. Het is de bedoeling dat ruim 9000 foto's van Groningen Seaports digitaal beschikbaar worden gesteld via de Beeldbank Groningen in nauwe samenwerking met de RHC Groninger Archieven.

Unit Information Services

- Het ict-systeem heeft 99 procent van de tijd naar behoren gefunctioneerd. Dat zich nauwelijks verstoringen hebben voorgedaan, geeft de bedrijfszekerheid van de ict-infrastructuur weer.
- Werkwijzen en processen bij Information Services zijn in 2012 verder geprofessionaliseerd door verbetering van sturing en monitoring en een nauwkeuriger meerjarenplanning.

Grotere ict-projecten die in 2012 zijn afgerond zijn:

- De elektronische communicatie met het Single Point Of Contact Nederland is gerealiseerd.
- Upgrading van de kantoorautomatisering naar Office 2010
- Vervanging en uitbreiding van het cameranetwerk
- Nulmeting informatiebeveiliging

Grotere ICT-projecten die in 2012 zijn opgestart en nog lopen zijn:

- Realisatie van een onderhoudsbeheersysteem
- Introductie van een tijpoot planning systeem
- Vervanging van de Citrix omgeving
- Uitbreiding van het radarsysteem
- Vergroting van de fall-back mogelijkheden voor bedrijfskritische systemen in geval van calamiteiten
- Introductie van een zaakstelsel

Unit Facility Services

- Het samenwerken en professionaliseren van nevenvestiging Nijlicht in de Eemshaven. In de multifunctionele ruimte zijn wederom in 2012 vele relaties ontvangen om nader kennis te maken met de Eemshaven.
- Met het oog op het duurzaam inkoopbeleid is een aanpassing in het leasebeleid doorgevoerd, inmiddels rijden er meerdere elektrische auto's.
- Het verder professionaliseren van de unit op de onderdelen receptie, catering en huismeestertaken.



Het cruiseschip Disney Fantasy ligt afgemeerd bij Orange Blue Terminals in de Julianahaven

Vooruitblik

De paden zijn geëffend dankzij de aanleg van een moderne haven- en industrie-infrastructuur, een goed toegeruste, professionele organisatie en een heldere kijk op een groene toekomst van de Eemsdelta.

Groningen Seaports is klaar voor wat komt: de verdere ontwikkeling van de Eemshaven als Energy en Dataport en de groei van de biobased-industrie in Delfzijl. Onder regie van Groningen Seaports is de Eemsmondregio hard op weg een groen industrie- en havencomplex van Nederland te worden.

Onder het bedrijfsleven leeft het besef dat er toekomst ligt in innovatieve, groene processen en producten. Ondernemingen worden daarin gesteund door experts en gerenommeerde instituten die verwachten dat de transitie naar een circulaire economie de komende decennia doorzet. De vraag is niet of de transitie plaatsvindt, maar met welke snelheid dat gebeurt en hoe de transitie precies uitpakt. Juist door in te zetten op 'Groen' kan Groningen Seaports een voorloper zijn in deze omschakeling.

Positief is ook dat tussen bedrijfsleven en natuur- en milieuorganisaties over en weer meer vertrouwen ontstaat, ondanks de discussiepunten die er zijn zoals de vertroebeling van de Eems en de bouw van een kolencentrale.

Dankzij de inbedrijfname van de energiecentrales zal de overslag van brandstoffen (steenkool en biomassa) voor de stroomproductie verder toenemen. 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 grootte van de schepen die de Eemshaven aandoen toenemen.

Groei in de offshore-windenergie zal verder leiden tot een toename van assemblage, op- en overslag en gerelateerde activiteiten zoals bijvoorbeeld opleiding Offshore wind. Tevens ziet Groningen Seaports goede mogelijkheden voor vestiging van datawarehouses, met name in de nieuw te ontwikkelen zuidoosthoek bij de Eemshaven.

We hebben daarmee de belangrijkste bouwstenen opgesomd die de toekomst van de Eemsdelta bepalen. Hoewel macro-economisch gezien het zware weer waarschijnlijk nog wel een tijdje aanhoudt en er ook rekening gehouden moet worden met een langduriger periode van groei op een laag niveau, zijn de perspectieven voor de Eemsdelta goed. Niet voor niets laat in het Groningen Seaports-klanttevredenheidsonderzoek een derde van alle bedrijven weten de komende vijf jaar te willen investeren.

Meer spoor en wegen

Een aantal zaken vraagt tegelijkertijd dringend om aandacht. In de eerste plaats vergt de groei van de havens en industriegebieden meer spoor en wegen. Er dient haast te worden gemaakt met de verdubbeling van de N33, tot aan Delfzijl, zodat die weg vanaf de haven tot aan de aansluiting met de A28 bij Assen vierbaans is. Ook de wegverbinding van Groningen naar Delfzijl is een knelpunt, vooral voor het vrachtverkeer.

Wat betreft de spoorverbindingen is de aanleg van de Oostboog bij Veendam een noodzakelijke voorwaarde voor verdere ontwikkeling van de Eemsdelta als logistiek knooppunt. De groei van goederenstromen naar Duitsland over en weer is voor een belangrijk deel afhankelijk van de constructie van dit kleine stukje spoor.

Een ander belangrijk element in de infrastructuur is de aanleg van een nieuwe zeesluis in Delfzijl die de opwaardering van de noordelijke hoofdvaarroute compleet moet maken. Er is 150 miljoen geïnvesteerd in verbetering van de vaarverbinding tot natte snelweg van Amsterdam via Lemmer naar Duitsland. De zeesluis die toegang geeft tot het Duitse vaarwegennet is echter niet berekend op de omvang van de moderne binnenvaartschepen, waarvoor die opwaardering juist bedoeld was. Dat is een hoogst onwenselijke situatie. Groningen Seaports vindt dat haast gemaakt moet worden met zoeken naar een oplossing, desnoods kan financiering via een publiek-private investeringsconstructie, waarbij het Rijk een belangrijk aandeel levert.

Arbeidsmarkt

Een ander knelpunt is de arbeidsmarkt. Daar ontstaan tekorten in aantallen maar ook in de mate waarin personeel is gekwalificeerd voor het werk in de toenemend innovatieve bedrijven. Vergrijzing is een van de hoofd-oorzaken, naast de mismatch tussen schoolopleidingen en de vraag van het bedrijfsleven. Door het gebrek aan technisch geschoolde jongeren kampen veel ondernemingen nu al met tekorten.

Dit vraagt om een gezamenlijke actie van scholen, bedrijfsleven en gemeenten. Groningen Seaports wil hier een bijdrage leveren. Oplossingen zijn wel degelijk mogelijk zoals de opleiding tot windmolentechnicus van het Noorderpoortcollege laat zien. Die wordt bedolven onder de belangstelling en is een jaar na de start volledig overtekend.

Tot slot

Groningen Seaports is trots op wat er op de industrieterreinen en in de havens is verzezen. Groningen Seaports en de Eemsdelta zijn bijna synoniem met groei. De ING-Bank rapporteerde in 2012 dat de Eemsdelta samen met de Noordvleugel Amsterdam zelfs als enige economische regio was gegroeid. Een kwalificatie die de regio eerder ook al verdiende in een rapport van de Rabobank. Ook de toekenning van de Cobouw Award voor de Eemshaven als beste bouwproject mag in dit rijtje worden gezien.

Voor Groningen Seaports zijn de kwalificaties meer dan slechts lijstjes. Het is ook een erkenning en Groningen Seaports beschouwt het als een stimulans voor het ondernemerschap dat de organisatie ook de komende jaren wil laten zien. 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.



Het imposante hefvaartuig Oleg Strashnov ligt regelmatig aan de Noordkade Wilhelminahaven

Verslag Ondernemingsraad

De Ondernemingsraad heeft in het verslagjaar wederom veel energie gestoken in verdere professionalisering van werkzaamheden. Veel aandacht is daarbij uitgegaan naar het gestructureerd inbedden van de invloed van de OR in het besluitvormingsproces binnen Groningen Seaports. De OR heeft er daarom bij de directie op aangedrongen meer betrokken te worden bij belangrijke besluiten over onder meer investeringen. Daartoe is de OR immers gerechtigd op grond van de advies- of instemmingsbevoegdheid.

De OR wordt nu op een meer gestructureerde wijze betrokken bij besluiten. Dat heeft er in een aantal gevallen toe geleid dat de OR verduidelijkend heeft gevraagd over advies- en instemmingsaanvragen of er kanttekeningen bij heeft geplaatst.

Verzelfstandiging

Het verzelfstandigingsproces heeft lange tijd weinig vooruitgang geboekt. Weliswaar is op bestuurlijk niveau verder gesproken over de omvorming, de aandacht voor de informatievoorziening rondom de voortgang van het proces richting het personeel dreigde te verslappen. De OR heeft er daarom samen met de vakbonden begin 2012 bij de bestuursvoorzitter op aangedrongen de toenemende onzekerheid onder het personeel over het verzelfstandigingsproces weg te nemen. In het voorjaar van 2012 is het verzelfstandigingsproces weer in gang gezet en hebben twee OR-leden actief deelgenomen aan de bijeenkomsten van de Werkgroep Verzelfstandiging Groningen Seaports.

OR-Platform Zeehavens

Ter versterking van de eigen positie neemt de OR deel aan het Landelijk OR-Platform Zeehavens, een overlegorgaan dat gemeenschappelijke onderwerpen bespreekt. In het OR-Platform trekt de OR van Groningen Seaports samen op met collega-organisaties en worden kennis en ervaringen uitgewisseld.

Ontwikkelingen waar de OR bij betrokken is geweest in 2012:

- Eens in de zes weken regulier overleg met de directie
- Ieder half jaar een Goliath-overleg met het gehele management team
- Ieder half jaar breed overleg met de voorzitter van het Dagelijks Bestuur
- Regulier overleg met OR-organen van andere zeehavenorganisaties
- Verbetering van eigen deskundigheid
- Managen van de groei/projectorganisatie BU Port Technology
- MTO (Medewerkers Tevredenheids Onderzoek)
- Evaluatie Toolbox meetings

Instemmingsrecht is in 2012 door de OR gebruikt bij:

- Het Nieuwe Werken
- Aanpassing leaseauto regeling

Adviesrecht heeft de OR in 2012 toegepast bij:

- Van DIV naar DIM (Van informatievoorziening naar informatie-management)
- Businessplan 2012-2016
- Uitbreiding Eemshaven Zuid-Oost
- Havenvisie 2030
- Programmabegroting 2013

Vooruitblik

De OR ziet met belangstelling uit naar de ontwikkelingen in de komende jaren. De afgelopen jaren heeft GSP zowel in economische als organisatorische zin een flinke groei doorgemaakt. Deze groei is echter geen vanzelfsprekendheid en zeker in het huidige economische klimaat is het de vraag hoe zich dit de komende jaren zal ontwikkelen. In de meerjarenbegroting 2013-2017 zijn al enkele jaren met een negatief resultaat voorzien. De OR ziet met belangstelling uit naar de visie van de directie op de gevolgen van deze verwachte ontwikkelingen op korte termijn voor de organisatie.

De strategische keuze van Groningen Seaports voor een koers met 'groene groei' als leidraad wordt door de OR onderschreven. Op korte termijn staat voor Groningen Seaports de verwachte omvorming tot overheids NV voor de deur. Het jaar 2013 zal mede in het teken staan van deze verzelfstandiging. De OR blijft de gevolgen voor de organisatie nauwgezet volgen.

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 2012 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 havengeldverordening 2012 en de daarbij behorende tarieven wordt nader toegelicht welke heffingen Groningen Seaports heft. De baten zijn in de programmaverantwoording zichtbaar gemaakt onder 'scheepvaartbewegingen' en 'scheepvaart gerelateerde 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.

In 2012 is prioriteit gegeven aan projectrisicomanagement in de vorm van risicosessies bij aanvang van een project. Dit als onderdeel van projectmatig werken (GSP|Kompas). Door het houden van deze risicosessies hebben we goede stappen gezet op het vlak van project risicobewustzijn en projectrisicobeheersing. Dit betekent dat we de focus weer kunnen verleggen naar andere aspecten en verbetertrajecten op het gebied van risicomanagement.

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 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. Eind 2013 vindt opnieuw een risico-inventarisatie ten behoeve van de weerstandscapaciteit plaats.

Risico

- 1 > **Ontwerpfout door ingenieursbureau**
Door een ontwerpfout van het ingenieursbureau is een constructiefout gemaakt bij de aanleg van een kade. Hierdoor verzakt de kade.
- 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.
- 3 > **Uitgeven van vervuilde grond**
Een aantal hectare grond van GSP is vervuild en dient bij uitgifte te worden gereinigd.
- 4 > **Extreme weersomstandigheden**
Zware najaarsstorm en een hoge waterstand beschadigen de infrastructuur en dijken van GSP.
- 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.
- 6 > **Faillissement ondernemer**
Faillissement van een ondernemer, die gevestigd is op het bedrijventerrein van GSP onder erfpacht.
- 7 > **Verontreiniging baggerspecie**
Baggerspecie mag niet meer in het water geloosd worden (geen vergunning).
- 8 > **Aanvaring van een schip met de kade**
Aanvaring van een schip met een van de kades van GSP.

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.

Weerstandvermogen: koppeling weerstandscapaciteit en financiële risico's

Het weerstandvermogen 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 weerstandvermogen van Groningen Seaports.

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

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

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 2012 geeft een bedrag van € 67,9 mln. Dit is voldoende om de risico's te dragen. Zie ook het Verslag van Bevindingen 2012.

Voor Groningen Seaports betekent dit per ultimo 2012 een ratio van: $67,9 / 15 = 4,5$.

Beoordeling weerstandvermogen

Om het weerstandvermogen 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

Groningen Seaports streeft ernaar om de impact van de risico's te minimaliseren. Dit betekent dat we in het risicobeleid hebben aangegeven een weerstandvermogen te beogen dat tenminste voldoende is. Dat komt neer op een ratio weerstandvermogen tussen de 1,0 en 1,4 met als waarderingscijfer C. Op basis van de stand per ultimo 2012 komen we uit op een ratio van 4,5. Dit is op basis van bovenstaande tabel uitstekend.

C. Onderhoud kapitaalgoederen

Activa Groningen Seaports

De activa van Groningen Seaports hebben een leeftijd variërend van 1 tot >60 jaar. De komende jaren staan er relatief veel vervangingsinvesteringen en groot onderhoud op het programma. 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 visuele toestand op een objectieve manier vastgelegd. De uitgebreidere inspecties zoals duikinspecties (met wanddikte metingen) zijn opgenomen in de voorziening groot onderhoud infrastructuur. Het meerjaren onderhoudsbudget wordt opgesteld met behulp van visuele inspecties en kentallen. Het inspecteren van wegen vindt plaats volgens de CROW systematiek. Het meerjaren onderhoudscontract en de werkbegroting worden opgesteld met behulp van de CROW inspecties.

Onderhoudsbeheersysteem

Het onderhoudsbeheersysteem (OBS) zal voor de komende jaren de basis gaan vormen van het meerjaren onderhoudsplan en tevens de onderbouwing van de voorziening groot onderhoud.

Een financiële toelichting op de voorzieningen en de onderhoudskosten is te vinden onder Toelichting op de balans en Toelichting op de begroting versus realisatie.

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 2012

Groningen Seaports heeft ten behoeve van het afdekken van het renterisico een vijftal rentecontracten afgesloten. Hieronder wordt weergegeven welke rente instrumenten per ultimo 2012 in portefeuille zijn.

Code	Type	Start	Eind	Act. hoofdsom	Coupon
SG - 1	IRS	1-MEI-07	1-JAN-12	€ 0	4,4300%
SG - 2	IRS	1-JAN-09	1-JAN-13	€ 9.000.000	3,9000%
SG - 3	IRS	30-DEC-08	1-JAN-14	€ 105.000.000	3,7155%
SG - 4	IRS	2-JAN-14	1-JAN-42	€ 0	3,4900%
DB - 1	IRS	1-APR-11	1-APR-14	€ 62.000.000	3,8050%
TOTAAL				€ 176.000.000	

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 2012 is € 61 mln. van de rente instrumenten portefeuille afgekocht (ultimo 2011: € 85,5 mln.). Dit ter voorkoming van een overhedge situatie per jaar ultimo.

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 2012 aanzienlijk lager uitviel dan begroot. Na de herstructurering is de actuele renterisicoafdekking per ultimo 2012 € 176 mln. tegen een netto vreemd vermogenspositie per ultimo 2012 van € 176 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. Zie voor de financiële verwerking de Toelichting op de balans.

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 per ultimo 2012:

Rabobank € 2,5 mln.

Voorts bedroeg het saldo kasgeldleningen per ultimo 2012 € 176 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. Hiermee worden de betrokken leningen ongevoelig voor rentefluctuaties en leggen ze geen beslag op de ruimte onder de kasgeldlimiet. In 2012 is de kasgeldlimiet niet overschreden.

Rapportage en toetsing kasgeldlimiet 2012

Bedragen x €1000,-

	Q1	Q2	Q3	Q4
Omvang begroting per 1 jan (= grondslag)	26.318	26.318	26.318	26.318
1. Toegestande kasgeldlimiet (8,2%)	2.158	2.158	2.158	2.158
2. Vlottende schuld				*
3. Vlottende middelen				
4. Totaal netto vlottende schuld (2+3)				
Ruimte (+)				
overschrijding (-) (1-4)	2.158	2.158	2.158	2.158

* Per ultimo 2011 is het vreemd vermogen € 176 mln. en de rente instrumenten ná de herstructurering € 176 mln. Gedurende 2012 was wel sprake van overschrijding van de kasgeldlimiet door een substantiële overhedge, variërend tussen € 65 en € 70 mln.

Toetsing Wet FIDO – Opbouw en verloop lange schuld

De combinatie kasgeld + rente instrumenten zoals hierboven toegelicht valt daarmee onder de vaste schuld en dus onder de renterisiconorm.

De renterisiconorm is opgesteld met als doel de rentegevoeligheid van de portefeuille van leningen met een looptijd van een jaar of langer te beperken. Dit komt er op neer dat de jaarlijkse aflossingen en renteherzieningen in een bepaald jaar niet meer mogen bedragen dat 20% van het begrotingstotaal.

Jaarlijkse aflossingen zijn bij Groningen Seaports niet aan de orde als gevolg van financiering met kasgeldleningen zonder aflosverplichting. Daarnaast heeft Groningen Seaports middels rente instrumenten de rente lang vastgezet.

Met ingang van 2014 is er op basis van de verwachte vreemd vermogensbehoefte opgenomen in de Programmabegroting 2013 sprake van een renterisico, aangezien de verwachte vreemd vermogensbehoefte hoger is dan de hoogte van het afgedekte renterisico middels de rente instrumenten. In 2012 is de renterisiconorm niet overschreden.

Rapportage en toetsing renterisiconorm 2012

Bedragen x €1000,-

	2012	2013	2014	2015
(1) Renteherzieningen	0	0	143.761	148.671
(2) Aflossing	0	0	0	0
(3) Renterisico (1+2)	0	0	143.761	148.671
(4) Renterisiconorm	5.264	6.215	8.084	6.745
(5a) 4>3 Ruimte onder risiconorm	5.264	6.215	0	0
(5b) 4<3 Overschrijding renterisiconorm	0	0	135.677	141.926
Renterisiconorm				
Begrotingstotaal	26.318	31.073	40.422	33.726
(4a) Percentage	20%	20%	20%	20%
(4b) Regeling	5.264	6.215	8.084	6.745

Marktwaaarde rente instrumenten portefeuille

De marktwaaarde van de rente instrumenten portefeuille kende in 2012 het volgende verloop:

Rente instrumenten	Nr.	Q1 2011	Q2 2011	Q3 2011	Q4 2011
CBN-1615554	SG - 2	€ (2.147.802)	€ (1.735.804)	€ (1.240.000)	€ (85.536)
CBN-1983769	SG - 3	€ (6.101.297)	€ (5.843.520)	€ (5.496.000)	€ (4.712.534)
2797446M	DB - 1	€ (6.440.175)	€ (6.822.429)	€ (7.044.000)	€ (6.668.312)
CBN-2244303	SG - 4	€ (18.500.435) € (33.189.708)	€ (25.895.890) € (40.297.644)	€ (25.108.000) € (38.888.000)	€ (28.314.225) € (39.780.607)

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 2012 is de marktwaaarde van CBN-2244303 verder gedaald waardoor er bijgestort moest worden. Deze 'borg' van € 20,9 mln. is voor de negatieve marktwaaarde van het derivaat van € 28 miljoen.

Marktwaaarde derivaat 28 december 2012	€ 28,4 mln.
Threshold amount	€ 7,5 mln. -/-

Storting 'borg' i.v.m. CSA € 20,9 mln.

Zodra de negatieve marktwaaarde van het derivaat weer beneden de threshold amount uitkomt, wordt het bedrag weer terugontvangen. De marktwaaarde 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 dan wel het daadwerkelijk aantrekken van vreemd vermogen.

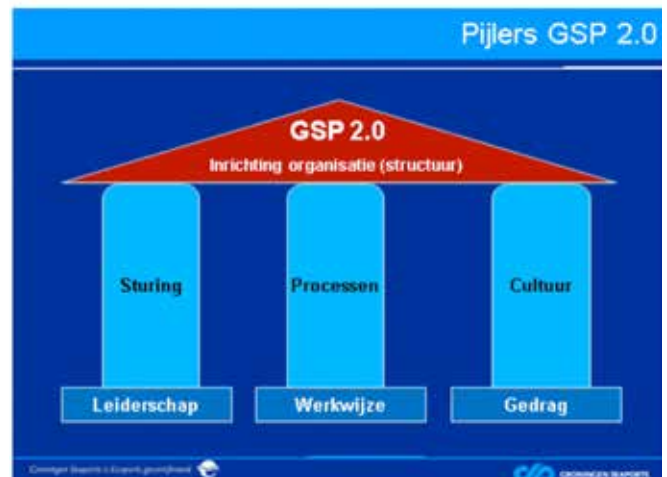
E. Bedrijfsvoering

GSP 2.0

In 2012 zijn wij gestart met GSP 2.0 om ervoor te zorgen dat er binnen Groningen Seaports op een gestructureerde wijze organisatieontwikkeling tot stand wordt gebracht en wordt verankerd in de organisatie.

Dit willen wij realiseren door te werken van uit focus en vanuit helder geformuleerde doelen. Onder regie van GSP 2.0 zodat het vanuit samenhang van de verschillende elementen kan worden beschouwd. Wij werken in GSP 2.0 met een programmatische aanpak met een heldere prioritering (stapsgewijze aanpak) en vanuit projectmatige invulling (GSP|Kompas methodiek, resultaatgericht en afmaken wat je start). Een belangrijk uitgangspunt hierbij is dat de initiatieven met interne mensen wordt uitgevoerd en niet vanuit externen. Externe hulp wordt ingeschakeld waar nodig.

Hieronder het GSP 2.0 huis en de pijlers waarop wordt gebouwd:



De GSP 2.0 projecten kenmerken zich door unit overschrijdende samenwerking en op verbetering van de interne organisatie van Groningen Seaports. Ultimo 2012 zijn er 22 lopende projecten geïdentificeerd. Op het gebied van Sturing / Leiderschap 8, 12 op gebied van Processen / Werkwijze en 2 op het gebied van Cultuur / Gedrag.

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 2012:

Pluszen:

Opslag windturbines

Ter Linden (Doetinchem) huurt bij exploitatie maatschappij m2's voor opslag bladen, piles en rotorhuizen. Betreft on-shore turbines.

Oostboog dossier

Provincie laat stagiaire propositie in kaart brengen. Overleg met gedeputeerde Boumans positief. Funding nog niet gevonden; Oostboog wel op A-lijst geplaatst (realiseerbaar binnen de bestuursperiode). Nieuwe ambtenaar (Bekema) neemt dossier over.

DB Schenker

Arno van Deursen tracht containervervoer Veendam met conventioneel te bundelen.

RUG

Prof. Dr. Iris Vis gaat student beschikbaar stellen voor propositie Oostboog in combinatie met Duitsland. (Weener/Bad Nieuweschans)

Samenwerking

Gesprekken met Niedersachsen Ports en stad Leer over grensoverschrijdende samenwerking op spoordossier.

Zonnepanelen

Onderzoek naar mogelijke plaatsing op daken warehouse (Züblin) gestart.

HTG

Na interventie door de wethouder van de gemeente Veendam een hekwerk geplaatst waarna operatie is opgestart. Eind 2012 blijkt HTG uiterst tevreden met de 'switch' naar Groningen Railport.

Minnen:

Grinttreinen

In 2012 slechts 1 'proeftrein' met vervoerder HVLE met 47 wagons. Proef succesvol maar door 'hoge waterstand Rijn' is binnenvaart kostentechnisch gunstiger dan spoor.

RSB Noord

Per 1 april zijn de activiteiten op de houtlocatie gestopt. Belangstelling van concurrent Sita en later Reining hebben niet tot een nieuwe positie geleid.

Containers

Ook in 2012 slechts 3 treinen per week waarbij de bezettingsgraad daalt. Betrouwbaarheid dienstregeling steeds slechter. Binnenvaart wint steeds meer terrein.

HUSA / IMS / Expl.Mij.

Wederom een wisseling van directie. Wim van Golstein Brouwers vertrekt en Frank Fokkens (ex Cofely) wordt de nieuwe directeur.

Vele personeelwisselingen volgen. Nieuw treinmodal met DB Schenker wordt uitgedacht, waardoor per 1 januari 2013 DB de treinen op Rotterdam gaan rijden in plaats van HUSA Transportation. Frequentie zal worden opgevoerd van 3 naar 5 treinen per week. Warehouses hebben een hoge bezettingsgraad en eind 2012 tevens stellingen in loods A.

Getallen

Containers op trein

2012: 11.568 (2011:15.130) - 23 %

Containers opslag op terminal in dagen

2012: 48.382 (2011:28.264) + 42 %

Conventionele wagons

2012: 135 (2011:137) - 1,5 %

Kiestreinen

2012: 1 (2011:20)

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 vooralsnog 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 2012: 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 het commerciële management voor Fivelpoort CV. In 2012 is er 0,4 ha. terrein uitgegeven aan Heuvelman Ibis ten behoeve van een op- en overslag locatie voor bouwmaterialen in de weg- en waterbouw. Hierbij kan het bedrijf gebruik maken van de nabij gelegen kade in het Eemskanaal van Groningen Seaports. Naast deze concrete verkoop zijn er enkele potentiële kandidaten voor 2013 bij gekomen.

Fivelpoort C.V. heeft in 2012 Groningen Seaports gevraagd het eigendom van de aandelen van Fivelpoort C.V. over te nemen van de deelnemende gemeenten Appingedam en Delfzijl. Dit voorstel ligt ter besluitvorming voor bij het dagelijks bestuur van Groningen Seaports. Groningen Seaports maakt samen met de gemeente Appingedam ook onderdeel uit van het bestuur van de Coöperatie Bedrijvenpark Fivelpoort, de parkmanager. Concrete onderdelen uit het parkmanagement op Fivelpoort zijn onder andere een eigen glasvezelnetwerk, (terrein)beveiliging, verlichtingsmanagement en geothermische energie.

Bestuursfuncties

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

- Stichting UFO-BED
- Stichting Delfsail 2016
- Stichting CCS Noord Nederland
- Stichting Natuurcompensatie
- Coöperatie Bedrijvenpark Fivelpoort
- Seaports Xperience Centre (SXC)
- Stichting Energy Valley
- 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.

Zie ook actuele grondbalans in de Toelichting begroting versus realisatie – opbrengsten.

Balans

Bedragen x 1.000 €

ACTIVA

VASTE ACTIVA

MATERIËLE VASTE ACTIVA

Investerings met economisch nut	257.178	223.144
Investerings in de openbare ruimte met maatschappelijke nut	0	0
In erfpacht	159.861	124.445

TOTAAL MATERIËLE VASTE ACTIVA

417.039

347.589

FINANCIËLE VASTE ACTIVA

Deelnemingen	820	820
Langlopende vorderingen	1.241	2.211

TOTAAL FINANCIËLE VASTE ACTIVA

2.061

3.031

VLOTTENDE ACTIVA

Vorraden	80	76
Totaal vorderingen	40.647	31.001
Liquide middelen	427	4.404

TOTAAL VLOTTENDE ACTIVA

41.154

35.481

TOTAAL ACTIVA

460.254**386.101**

PASSIVA

VASTE ACTIVA

EIGEN VERMOGEN

Algemene reserve	67.506	67.596
Reserve herwaardering industrieterreinen	113.236	79.217
Bestemmingsreserves	57.907	57.907

TOTAAL EIGEN VERMOGEN

238.649

204.720

VOORZIENINGEN

29.969

29.316

VLOTTENDE ACTIVA

KORTLOPENDE SCHULDEN

190.050

152.156

NETTO RESULTAAT

1.586

-90

TOTAAL PASSIVA

460.254**386.101**

Winst- en verliesrekening

Bedragen x 1.000 €

	2012	2011
BEDRIJFSOPBRENGSTEN		
Scheepvaart		
Scheepvaartbewegingen	5.805	3.248
Scheepvaartgerelateerd	1.047	889
	<hr/>	<hr/>
Totaal scheepvaart	6.852	4.137
Terreinen core business	12.800	11.140
Terreinen non core business	4.841	4.702
Resultaat gronden	3.231	2.244
Overige en incidentele opbrengsten	515	1.513
Waardemutatie uitgifte erfpchtgronden	34.019	17.713
	<hr/>	<hr/>
TOTAAL OPBRENGSTEN (A)	62.258	41.449
BEDRIJFSKOSTEN		
Core-business gerelateerde kosten	1.248	1.371
Project- en transactiegerelateerde kosten	-76	1.120
Structurele onderhoudskosten	4.638	4.464
Personeelskosten	7.364	7.156
Overige kosten	4.612	2.803
Onvoorziene uitgaven en incidentele kosten	29	100
	<hr/>	<hr/>
TOTAAL BEDRIJFSKOSTEN (B)	17.815	17.013
OPERATIONEEL RESULTAAT (A-B)	44.443	24.436
MUTATIE VOORZIENINGEN (C)	-1.428	-2.239
DEELNEMINGEN (D)	-713	-556
AFSCHRIJVINGEN MATERIËLE VASTE ACTIVA (E)	-4.307	-3.272
FINANCIËLE BATEN EN LASTEN (F)	-2.389	-746
NETTO RESULTAAT (A-B)+(C+D+E+F)	<hr/>	<hr/>
VÓÓR BESTEMMING	35.605	17.623
	<hr/>	<hr/>
MUTATIE RESERVES	-34.019	-17.713
	<hr/>	<hr/>
NETTO RESULTAAT NA BESTEMMING	1.586	-90
	<hr/>	<hr/>

Algemene toelichting op de balans en winst- en verliesrekening

Verslaggevingskader

De jaarrekening over het boekjaar is opgesteld conform het Besluit Begroting en Verantwoording Provincies en Gemeenten (BBV). Op een vier-tal punten wek Groningen Seaports af van de genoemde voorschriften te weten waardering van de deelnemingen, schuld vakantiedagen, de activering van kunstwerken en de waardering van de erfpachtgronden. In de jaarrekening 2012 is nu gewaardeerd conform de voorschriften van het BBV. Hierna wordt per punt een toelichting gegeven op de stelselwijziging.

Stelselwijziging

Waardering deelnemingen

De waardering van de deelnemingen vond plaats tegen nettovermogenswaarde terwijl op grond van het BBV gewaardeerd dient te worden op kostprijs. In de jaarrekening 2012 worden de deelnemingen overeenkomstig het verslaggevingskader BBV gewaardeerd op historische kostprijs. Waardering op kostprijs is retrospectief in deze jaarrekening verwerkt door tevens de vergelijkende cijfers over 2011 aan te passen. Als gevolg van deze stelselwijziging is de beginbalans 2011 van de post deelnemingen met € 208.000 verlaagd. Tevens is het resultaat van 2011 € 116.000 verlaagd omdat de waardevermindering (nettovermogensmutatie) in 2011 hierin was opgenomen.

Schuld vakantiedagen

Er was een kortlopende schuld opgenomen voor vakantiedagen, terwijl op grond van het BBV voor jaarlijks terugkerende arbeidskosten van vergelijkbaar volume geen verplichting mag worden opgenomen. In de jaarrekening 2012 is overeenkomstig het verslaggevingskader BBV geen verplichting opgenomen voor nog te betalen vakantiedagen. Het effect

van deze wijziging in de verwerkingswijze van nog te betalen vakantiedagen is retrospectief in deze jaarrekening verwerkt door tevens de vergelijkende cijfers over 2011 aan te passen. Het gaat hierbij om een bedrag van € 308.000.

Activering van de kunstwerken

De kunstvoorwerpen met cultuurhistorische waarde werden gewaardeerd op basis van verkrijgingsprijs terwijl deze op grond van het BBV niet gewaardeerd (c.q. geactiveerd) mogen worden. In de jaarrekening 2012 worden de kunstwerken overeenkomstig het verslaggevingskader BBV niet geactiveerd. Het niet activeren van kunstwerken is retrospectief in deze jaarrekening verwerkt door tevens de vergelijkende cijfers over 2011 aan te passen. De beginbalans van 2011 is als gevolg hiervan voor een bedrag van € 462.000 verlaagd. Tevens zijn de investeringen in kunstwerken in 2011 en de afschrijving over de kunstwerken in 2011 gecorrigeerd waardoor het resultaat over 2011 met een bedrag van € 37.000 is verlaagd.

Waardering van de erfpachtgronden

De waardering van de in erfpacht uitgegeven gronden vond plaats op basis van actuele waarde, terwijl op grond van het BBV gewaardeerd dient te worden tegen de eerste uitgifteprijs. In de jaarrekening 2012 zijn de in erfpacht uitgegeven gronden overeenkomstig het verslaggevingskader BBV gewaardeerd tegen eerste uitgifteprijs. De waardering van de in erfpacht uitgegeven gronden tegen eerste uitgifteprijs is voor 2011 gelijk aan de waarde van de in erfpacht uitgegeven gronden op basis van actuele waarde. De begin- en eindbalans van 2011 hoeft om deze reden niet aangepast te worden.

Stelselwijziging in cijfers 2011

	Balans	Correcties beginbalans	Balans 2011, na aanpassing beginbalans	Correcties resultaat	JBalans 2011, na correcties
Materiële vaste activa					
Investeringen met economisch nut	223.144		223.144		223.144
Investeringen in de openbare ruimte	499	-462	37	-37	0
In erfpacht	124.445		124.445		124.445
	<u>348.088</u>		<u>347.626</u>		<u>347.589</u>
Financiële vaste activa					
Deelnemingen	1.144	-208	936	-116	820
Langlopende vorderingen	2.211		2.211		2.211
	<u>3.355</u>		<u>3.147</u>		<u>3.031</u>
Vlottende activa					
Vorraden	76		76		76
Totaal vorderingen	31.001		31.001		31.001
Liquide middelen	4.404		4.404		4.404
	<u>35.481</u>		<u>35.481</u>		<u>35.481</u>
Totale activa	<u>386.924</u>	<u>-670</u>	<u>386.254</u>	<u>-153</u>	<u>386.101</u>
Eigen Vermogen					
Algemene Reserve	67.958	-362	67.596		67.596
Reserve herwaardering industrieterreinen	79.217		79.217		79.217
Bestemmingsreserves	57.907		57.907		57.907
	<u>205.082</u>		<u>204.720</u>		<u>204.720</u>
Voorzieningen	29.316		29.316		29.316
Kortlopende schulden	152.464	-308	152.156		152.156
Netto resultaat	63		63	-153	-90
Totale Passiva	<u>386.925</u>	<u>-670</u>	<u>386.255</u>	<u>-153</u>	<u>386.102</u>

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 in erfpacht uitgegeven terreinen zijn gewaardeerd tegen de eerste uitgifteprijs (i.c. de waarde die bij eerste uitgifte als basis voor de canonberekening in aanmerking is genomen). Percelen waarvan de erfpacht eeuwigdurend is afgekocht, zijn tegen een geringe registratiewaarde opgenomen.

De eerste uitgifteprijs is berekend als de netto-contante waarde van de toekomstige opbrengsten, gerekend vanaf datum van uitgifte, rekeninghoudend met de contractuele erfpachtcanon, de overeengekomen indexeringsbepalingen in het erfpachtcontract. De toekomstige opbrengsten zijn contant gemaakt op basis van de werkelijke effectieve rentevoet in het verleden en een schatting van de effectieve rentevoet in de toekomst.

Doordat de in erfpacht uitgegeven terreinen tot en met 2011 in de jaarrekening 2011 zijn gewaardeerd tegen actuele waarde, is de eerste uitgifteprijs van de in 2012 en eerdere jaren in erfpacht uitgegeven terreinen middels een rekenmodel op contractniveau berekend. In het model zijn hiervoor een aantal uitgangspunten opgenomen, welke achteraf zijn bepaald. De belangrijkste uitgangspunten in het model betreffen:

- **Indexatie van de erfpachtcanon:** de indexatie van de erfpachtcanon is gebaseerd op de werkelijk afspraken met betrekking tot indexering in het afgesloten erfpachtcontract (bijv. vast indexatiepercentage, indexatie afhankelijk van prijsindex, etc.). Ingeval indexatie afhankelijk is van een prijsindex, is voor de reeds verstreken jaren van de erfpachtcontracten de historische prijsindex gehanteerd en is een inschatting gemaakt van de verwachte ontwikkeling van de relevante prijsindex in de toekomst.
- **Disconteringsvoet:** de in het model gehanteerde disconteringsvoet bestaat uit de risicovrije rentevoet alsmede een kredietopslag. De historische risicovrije rentevoet is voor de reeds verstreken jaren van de erfpachtcontracten gesteld op de werkelijke risicovrije rentevoet volgens opgave van De Nederlandse Bank (DNB). De toekomstige risicovrije rentevoet is in het model gesteld op de effectieve rentevoet van een 30-jarige obligatie van de Nederlandse staat, zijnde 2,29%. De historische kredietopslag is gesteld op 2,0%. De toekomstige kredietopslag is gesteld op de huidige kredietopslag van de A-rated EUR Industrial Bond Index, zijnde 2,04%.
- **Looptijd:** de looptijd van het model is 1960 (jaar waarin eerste erfpachtcontract is afgesloten) tot 2134 (jaar waarin de meeste erfpachtcontracten zijn afgelopen en de netto-contante waarde van de erfpachtcanon over de jaren na 2134 verwaarloosbaar is).

Uit het model is gebleken dat de eerste uitgifteprijs van de in erfpacht uitgegeven terreinen hoger ligt dan de actuele waarde van de in erfpacht uitgegeven terreinen in de jaarrekening 2011.

De investeringen met economisch 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

Participaties in het aandelenkapitaal van NV's en BV's (kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen in de zin van het BBV; hierna: deelnemingen) zijn gewaardeerd tegen de verkrijgingsprijs. Indien de marktwaarde van de deelnemingen daalt tot onder de verkrijgingsprijs zal afwaardering naar de lagere marktwaarde plaatsvinden. Indien noodzakelijk zal een voorziening worden gevormd voor de negatieve marktwaarde van de deelnemingen.

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 markttrentes in relatie tot de contractuele rente.

Derivaten met toepassing van kostprijs hedge accounting

De afdekkingen worden volgens kostprijs hedge-accounting verwerkt, indien voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

- documentatie van de algemene hedgestrategie, hoe de hedgerelaties passen in de doelstellingen van risicobeheer en de verwachting aangaande de effectiviteit van deze hedgerelaties;
- documentatie van de in het soort hedgerelatie betrokken hedge-instrumenten en afgedekte posities;
- verwerking van de ineffectiviteit in de winst-en-verliesrekening.

De afdekkingen die aan deze strikte voorwaarden voor hedge accounting voldoen, worden als volgt verantwoord.

Indien de afgedekte post tegen kostprijs in de balans wordt verwerkt, dan wordt ook het derivaat tegen kostprijs gewaardeerd.

Zolang de afgedekte post in de kostprijshedge nog niet in de balans is verwerkt, wordt ook het hedge instrument niet geherwaardeerd. Indien de afgedekte positie van een verwachte toekomstige transactie leidt tot een financieel actief of een financiële verplichting, dan worden de daarmee verbonden nog niet in het resultaat verwerkte winsten of verliezen in dezelfde periode(n) in de winst en verliesrekening verantwoord als waarin het verkregen actief of de aangegane verplichting van invloed is op het resultaat.

Indien de afgedekte post een monetaire post in vreemde valuta betreft, wordt het derivaat, voor zover het valuta-elementen in zich heeft, ook gewaardeerd tegen de contante koers op balansdatum. Indien het derivaat valuta-elementen in zich heeft, wordt het verschil tussen de contante koers die geldt op het moment van afsluiten van het derivaat en de termijnkoers waartegen het derivaat zal worden afgewikkeld, verdeeld over de looptijd van het derivaat.

Indien de afgedekte positie van een verwachte toekomstige transactie leidt tot de opname van een niet-financieel actief of een niet-financiële verplichting of indien een verwachte toekomstige transactie betreffende een niet-financieel actief of een niet-financiële verplichting een bindende overeenkomst wordt waarvoor kostprijshedge-accounting wordt toegepast, worden de hiermee samenhangende nog niet in het resultaat verwerkte winsten en verliezen verantwoord in de winst-en-verliesrekening in dezelfde periode(n) als waarin het verworven actief of de aangegane verplichting het resultaat beïnvloedt.

Tot het moment van verantwoording in de winst-en-verliesrekening worden eventueel gerealiseerde winsten of verliezen van hedge-instrumenten als overlopende posten op de balans opgenomen.

Kostprijshedge-accounting wordt beëindigd indien:

- het hedge-instrument afloopt, wordt verkocht, beëindigd of uitgeoefend. Het cumulatieve gerealiseerde resultaat op het hedge-instrument dat nog niet in de winst-en-verliesrekening was verwerkt toen er sprake was van een effectieve hedge, wordt afzonderlijk in de overlopende posten in de balans verwerkt tot de afgedekte transactie plaatsvindt.
- de hedgerelatie niet meer voldoet aan de criteria voor hedge accounting.

Indien de afgedekte positie een in de toekomst verwachte transactie betreft, vindt de verwerking van de hedgeresultaten als volgt plaats:

- Indien de verwachte transactie naar verwachting nog plaatsvindt, wordt hedge accounting vanaf dat moment stopgezet. Het hiermee samenhangende cumulatieve resultaat op het hedge-instrument dat in de periode waarin de hedge effectief was buiten de winst-en-verliesrekening of off-balance was gehouden, blijft afhankelijk van de situatie off-balance of op de balans.
- Indien de verwachte transactie naar verwachting niet meer plaatsvindt wordt het hiermee samenhangende cumulatieve resultaat op het hedge-instrument dat in de periode waarin de hedge effectief was buiten de winst-en-verliesrekening of off-balance was gehouden, naar de winst-en-verliesrekening overgebracht.

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 1-1-2012	Investerings / desinvesteringen	Afschrijvingen	Boekwaarde 31-12-2012
Gronden en terreinen	67.728	1.722	2.487	66.963
Bedrijfsgebouwen	658	5.100	80	5.678
Grond-, weg- en waterbouwkundige werken	153.569	30.541	1.228	182.882
Overige materiele vaste activa	1.189	978	512	1.655
Totaal investeringen met economisch nut	223.144	38.341	4.307	257.178

Op het moment dat een terrein in erfpacht wordt uitgegeven, wordt het uit 'Gronden en terreinen' geboekt en verantwoord onder 'In erfpacht'. In 2012 is een oppervlakte grond ter waarde van € 1.397.000 afgeboekt in verband met uitgifte in erfpacht.

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 infrastructurele werken die gereed zijn worden opgenomen onder de post 'Gronden en terreinen'. Een toelichting op het onderhoud van de infrastructurele werken is te vinden in de paragraaf Onderhoud kapitaalgoederen.

In de boekwaarde is een deel van de betaalde rente als bouwrente aan een aantal projecten toegerekend en geactiveerd. De toegerekende bouwrente is gebaseerd op het betaalde rentepercentage en de cumulatieve investering in de projecten. Het surplus is ten laste gebracht van het resultaat.

Er is in 2012 geen sprake geweest van afschrijvingen wegens duurzame waardeverminderingen van activa. Ook zijn er geen indicaties dat er sprake is van duurzame waardevermindering van materiele vaste activa.

De kolom Investerings/desinvesteringen wordt hieronder nader gespecificeerd:

	Investerings	Desinvesteringen	Bijdragen van derden	
Gronden en terreinen	3.411	-1.689	0	1.722
Bedrijfsgebouwen	5.100	0	0	5.100
Grond-, weg- en waterbouwkundige werken	35.669	-5.128	0	30.541
Overige materiele vaste activa	978	0	0	978
Totaal	45.158	-6.817	0	38.341

De afschrijvingen worden berekend op basis van een vast percentage van de kosten van aanschaf of vervaardiging (lineaire afschrijving).

Bij werken vindt de eerste afschrijving plaats in het jaar waarop het actief beschikbaar is voor beoogd gebruik. Op overige investeringen wordt afgeschreven vanaf het moment van levering. Op gronden wordt niet afgeschreven, op de infrastructuur wordt wel afgeschreven.

Afschrijvingstermijnen:

Gronden (incl. infrastructuur) en terreinen	1,49% - 10%
Bedrijfsgebouwen	2% - 20%
Grond-, weg- en waterbouwkundige werken	2% - 33,3%
Overige materiele vaste activa	6,67% - 33,3%

Toelichting op de Balans Bedragen x 1.000 €

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

Kade noordzijde haven (Nuon)	20.063
Kade zuidzijde haven (RWE)	15.614
Kade oostzijde haven (RWE)	13.062
Bulkkade Julianahaven (4e fase)	16.175
Verl. Wilhelminahaven	15.931
Natuurcompensatie *	7.625
Verbreden vaargeul Doekegatkanaal	10.566
Beatrixhaven 1e fase	11.192
Beatrixhaven 2e - 5e fase	16.427
Aanleg openbare kaden	5.564
Energypark	10.179
Aanleg Vopak-Steiger	12.897
Verplaatsen RoRo-steiger	2.168
Kathodische bescherming Julianahaven	2.527
Revitalisering Oosterhorn / fietspadenstructuur	1.703
Riolering Eemshaven	1.856
Diverse projecten	19.333
	<hr/>
	182.882

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

In erfpacht

Boekwaarde 01-01-2012	124.445
Mutatie uit hoofde van uitgegeven gronden	35.416

Totaal in erfpacht

159.861

De in erfpacht uitgegeven terreinen zijn gewaardeerd tegen de eerste uitgifteprijs (i.c. de waarde die bij eerste uitgifte als basis voor de canonberekening in aanmerking is genomen). Percelen waarvan de erfpacht eeuwigdurend is afgekocht, zijn tegen een geringe registratiewaarde opgenomen. De eerste uitgifteprijs is berekend als de netto-contante waarde van de toekomstige opbrengsten, gerekend vanaf datum van uitgifte, rekeninghoudend met de contractuele erfpachtcanon, de overeengekomen indexeringsbepalingen in het erfpachtcontract. De toekomstige opbrengsten zijn contant gemaakt op basis van de werkelijke effectieve rentevoet in het verleden en een schatting van de effectieve rentevoet in de toekomst. Doordat de in erfpacht uitgegeven terreinen tot en met 2011 in de jaarrekening 2011 zijn gewaardeerd tegen actuele waarde, is de eerste uitgifteprijs van de in 2012 en eerdere jaren in erfpacht uitgegeven terreinen middels een rekenmodel op contractniveau berekend. In het model zijn hiervoor een aantal uitgangspunten opgenomen, welke achteraf zijn bepaald.

De belangrijkste uitgangspunten in het model betreffen:

- **Indexatie van de erfpachtcanon:** de indexatie van de erfpachtcanon is gebaseerd op de werkelijk afspraken met betrekking tot indexering in het afgesloten erfpachtcontract (bijv. vast indexatiepercentage, indexatie afhankelijk van prijsindex, etc.). Ingeval indexatie afhankelijk is van een prijsindex, is voor de reeds verstreken jaren van de erfpachtcontracten de historische prijsindex gehanteerd en is een inschatting gemaakt van de verwachte ontwikkeling van de relevante prijsindex in de toekomst.

- **Disconteringsvoet:** de in het model gehanteerde disconteringsvoet bestaat uit de risicovrije rentevoet alsmede een kredietopslag. De historische risicovrije rentevoet is voor de reeds verstreken jaren van de erfpachtcontracten gesteld op de werkelijke risicovrije rentevoet volgens opgave van De Nederlandse Bank (DNB). De toekomstige risicovrije rentevoet is in het model gesteld op de effectieve rentevoet van een 30-jarige obligatie van de Nederlandse staat, zijnde 2,29%. De historische kredietopslag is gesteld op 2,0%. De toekomstige kredietopslag is gesteld op de huidige kredietopslag van de A-rated EUR Industrial Bond Index, zijnde 2,04%.

- **Looptijd:** de looptijd van het model is 1960 (jaar waarin eerste erfpachtcontract is afgesloten) tot 2134 (jaar waarin de meeste erfpachtcontracten zijn afgelopen en de netto-contante waarde van de erfpachtcanon over de jaren na 2134 verwaarloosbaar is). Uit het model is gebleken dat de eerste uitgifteprijs van de in erfpacht uitgegeven terreinen hoger ligt dan de actuele waarde van de in erfpacht uitgegeven terreinen in de jaarrekening 2011.

De erfpachtgronden worden gewaardeerd € 159,8 mln. De mutatie ten opzichte van het boekjaar 2011 bedraagt € 35,4 mln en is verantwoord onder de post Reserve herwaardering terreinen.

Toelichting op de Balans

Bedragen x 1.000 €

FINANCIËLE VASTE ACTIVA

Deelnemingen

	01-01-2012	Aandeel in resultaat deelneming	Dividend- uitkeringen	31-12-2012
- N.V. Ontwikkelingsmij Rail Service Center Groningen (65,92%) (Groningen Railport)	820	0	0	820
- Fivelpoort C.V. (33,33%)	0	0	0	0
- Fivelpoort Beheer BV (100%)	0	0	0	0
Totaal deelnemingen	820	0	0	820

Participaties in het aandelenkapitaal van NV's en BV's (kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen in de zin van het BBV; hierna: deelnemingen) zijn gewaardeerd tegen de verkrijgingsprijs. Indien de marktwaarde van de deelnemingen daalt tot onder de verkrijgingsprijs zal afwaardering naar de lagere marktwaarde plaatsvinden. Indien noodzakelijk zal een voorziening worden gevormd voor de negatieve marktwaarde van de deelnemingen. In verband met de negatieve vermogenswaarde van de deelnemingen Fivelpoort CV en Fivelpoort Beheer BV, is de netto vermogenswaardevaardering als passief onder de Voorziening deelnemingen. In de paragraaf Verbonden partijen worden de deelnemingen uitgebreid beschreven.

Langlopende vorderingen

	31-12-2012	31-12-2011
Termijndebiteuren	1.241	2.211
Totaal langlopende vorderingen	1.241	2.211

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 2012 conform de betalingsafspraken betaald. Vanaf 2010 is de betalingsachterstand van Aldel opgenomen onder de termijndebiteuren, hierop heeft geen aflossing plaatsgevonden in 2012. Het saldo termijndebiteuren is inclusief een reservering dubieuze debiteuren betreffende Aldel.

VLOTTENDE ACTIVA

Voorraden

	31-12-2012	31-12-2011
Voorraden	80	76
Totaal voorraden	80	76

Deze post heeft betrekking op voorraad relatiegeschenken.

Vorderingen

	31-12-12	31-12-11
1. Handelsdebiteuren	5.687	5.338
2. Rekening courant verhoudingen met niet-financiële instellingen	10.562	10.100
3. Omzetbelasting	1.804	2.939
4. Overige vorderingen	18.325	10.158
5. Overlopende activa	4.269	2.466
Totaal vorderingen	40.647	31.001

- De post debiteuren is inclusief reservering dubieuze vorderingen van € 865.000 (afgerond). Tegen een aantal debiteuren loopt een juridische procedure om inning te bewerkstelligen. De post debiteuren bestaat voor een groot deel uit facturen die in 2012 verzonden zijn maar waarvan de opbrengst betrekking heeft op 2013. Deze facturen zijn tevens onder de kortlopende schulden opgenomen. De reservering dubieuze vorderingen heeft met name betrekking op een vordering op Aldel.
- Het grootste gedeelte van de rekening courant verhoudingen 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 in 2011 een afwaardering genomen op de vordering van Fivelpoort CV van € 2 miljoen. Voor 2012 is er geen aanleiding tot een verdere afwaardering.
- De te vorderen Omzetbelasting bestaat uit vorderingen naar aanleiding van de aangiften over de maanden november en december 2012.
- Onder 'Overige vorderingen' is een bedrag van ruim € 18 miljoen opgenomen dat tot en met 2012 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 2013 zijn uitgegaan. Dit betreft met name de verkoop van een terrein aan AG Ems in de Eemshaven. Verder zijn de vooruitbetaalde kosten voor 2012 hierin opgenomen, dit betreft onder andere de sponsoring via Energy Valley voor seizoen 2012/2013.

Toelichting op de Balans

VLOTTENDE ACTIVA (vervolg). Bedragen x 1.000 €

Liquide middelen		31-12-2012		31-12-2011
Kas	0		2	
Bank	424			4.398
Giro	3		4	
Totaal liquide middelen		427		4.404

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 01-01-2012	67.596
Mutaties in 2012:	
- Resultaat 2012	0
- Resultaat 2011	-90
- Af: afschrijvingen op activa waarvoor specifieke bestemmingsreserve is gevormd	0
Stand algemene reserve 31-12-2012	67.506

Stelselwijziging

Waardering deelnemingen

De waardering van de deelnemingen vond plaats tegen nettovermogenswaarde terwijl op grond van het BBV gewaardeerd dient te worden op kostprijs. In de jaarrekening 2012 worden de deelnemingen overeenkomstig het verslaggevingskader BBV gewaardeerd op historische kostprijs. Waardering op kostprijs is retrospectief in deze jaarrekening verwerkt door tevens de vergelijkende cijfers over 2011 aan te passen. Als gevolg van deze stelselwijziging is de beginbalans 2011 van de post deelnemingen met € 208.000 verlaagd. Tevens is het resultaat van 2011 € 116.000 verlaagd omdat de waardeinstijging (nettovermogensmutatie) in 2011 hierin was opgenomen.

Schuld vakantiedagen

Er was een kortlopende schuld opgenomen voor vakantiedagen, terwijl op grond van het BBV voor jaarlijks terugkerende arbeidskosten van vergelijkbaar volume geen verplichting mag worden opgenomen. In de jaarrekening 2012 is overeenkomstig het verslaggevingskader BBV geen verplichting opgenomen voor nog te betalen vakantiedagen. Het effect van deze wijziging in de verwerkingswijze van nog te betalen vakantiedagen is retrospectief in deze jaarrekening verwerkt door tevens de vergelijkende cijfers over 2011 aan te passen. Het gaat hierbij om een bedrag van € 308.000.

Activering van de kunstwerken

De kunstvoorwerpen met cultuurhistorische waarde werden gewaardeerd op basis van verkrijgingsprijs terwijl deze op grond van het BBV niet gewaardeerd (c.q. geactiveerd) mogen worden. In de jaarrekening 2012 worden de kunstwerken overeenkomstig het verslaggevingskader BBV niet geactiveerd. Het niet activeren van kunstwerken is retrospectief in deze jaarrekening verwerkt door tevens de vergelijkende cijfers over 2011 aan te passen. De beginbalans van 2011 is als gevolg hiervan voor een bedrag van € 462.000 verlaagd. Tevens zijn de investeringen in kunstwerken in 2011 en de afschrijving over de kunstwerken in 2011 gecorrigeerd waardoor het resultaat over 2011 met een bedrag van € 37.000 is verlaagd.

Waardering van de erfpachtgronden

De waardering van de in erfpacht uitgegeven gronden vond plaats op basis van actuele waarde, terwijl op grond van het BBV gewaardeerd dient te worden tegen de eerste uitgifteprijs. In de jaarrekening 2012 zijn de in erfpacht uitgegeven gronden overeenkomstig het verslaggevingskader BBV gewaardeerd tegen eerste uitgifteprijs. De waardering van de in erfpacht uitgegeven gronden tegen eerste uitgifteprijs is voor 2011 gelijk aan de waarde van de in erfpacht uitgegeven gronden op basis van actuele waarde. De begin- en eindbalans van 2011 hoeft om deze reden niet aangepast te worden.

Toelichting op de Balans

Bedragen x 1.000 €

EIGEN VERMOGEN

Toelichting stelselwijziging:

Algemene reserve op 1 januari 2011 (eerder gerapporteerd):	57.446	
Effect stelselwijziging deelnemingen	-208	
Effect kortlopende schuld vakantiedagen	308	
Effect niet-activeren kunstwerken	-462	
Algemene reserve op 1 januari 2011 (gecorrigeerd)		57.084
Toevoeging vanuit bestemmingsreserve in 2011	10.512	
Algemene reserve op 31 december 2011		67.596
Resultaat 2011 (eerder gerapporteerd):	63	
Effect resultaat investering en afschrijving kunstwerken in 2011	-37	
Effect resultaat niet opnemen waardestijging deelnemingen in 2011	-116	
Algemene reserve op 1 januari 2012 (gecorrigeerd)		67.506

Bestemmingsreserve herwaardering industrieterreinen

Het verloop van de reserve herwaardering is als volgt samengesteld:

Stand per 01-01-2012	79.217	
Mutaties in 2012:		
- Waarde mutatie uitgifte erfpachtgronden	35.416	
- Resultaat 2012	0	
- Resultaat 2011	0	
- Af: afschrijvingen op activa waarvoor specifieke bestemmingsreserve is gevormd	0	
- Af: waarde uitgegeven grond in erfpacht in 2012	1.397	
Stand bestemmingsreserve herwaardering industrieterreinen 31-12-2012		113.236

De erfpachtgronden worden gewaardeerd tegen eerste uitgifteprijs. Waardeveranderingen van de erfpachtgronden worden rechtstreeks in deze bestemmingsreserve herwaardering industrieterreinen opgenomen.

Verdere toelichting is te vinden onder de Materiele vaste activa bij het onderdeel 'In erfpacht' en in de Algemene toelichting op de balans en winst- en verliesrekening.

De netto contante waarde van de erfpachtgronden wordt gewaardeerd op € 159,8 mln. De mutatie ten opzichte van het boekjaar 2011 bedraagt € 35,4 mln en is bovenstaand verantwoord. De kostprijs van de uitgegeven grond in dit jaar is afgeboekt van deze reserve.

Bestemmingsreserve

Het verloop van de bestemmingsreserve is als volgt samengesteld:

Stand per 01-01-2012	57.907	
Mutaties in 2012:		
- Resultaat 2012	0	
- Toevoeging: Resultaat 2011	0	
- Af: afschrijvingen op activa waarvoor specifieke bestemmingsreserve is gevormd	0	
Stand bestemmingsreserve 31-12-2012		57.907

De bestemmingsreserve wordt aangehouden ter dekking (interne financiering) van de investeringsprojecten.

In het Algemeen Bestuur is besloten dat voor de onderstaande investeringsprojecten een bestemmingsreserve wordt aangehouden:

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

In het Algemeen Bestuur is besloten om de investeringsprojecten 'Ontwikkelingsprojecten Westlob Eemshaven' te accorderen. Het gaat hierbij om investeringsproject:

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

Toelichting op de Balans

Bedragen x 1.000 €

VOORZIENINGEN	31-12-2012		31-12-2011	
1. Voorziening groot onderhoud baggerwerk	5.406		5.367	
2. Voorziening groot onderhoud infrastructuur	18.637		17.374	
3. Voorziening derivatenportefeuille	1.468		2.831	
4. Voorziening deelneming Fivelpoort	4.458		3.745	
Totaal voorzieningen		29.969		29.316

Het verloop van de voorzieningen is als volgt samengesteld:

ad 1. Voorziening groot onderhoud baggerwerk

Stand per 01-01-2012	5.367	
Mutaties in 2012:		
- Toevoeging	39	
- Ten gunste van het resultaat vrijgevallen:	0	
- Aanwending	0	
Stand 31-12-2012		5.406

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 2012 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 01-01-2012	17.374	
Mutaties in 2012:		
- Toevoeging:	1.417	
- Ten gunste van het resultaat vrijgevallen:	0	
- Aanwending:	-155	
Stand 31-12-2012		18.636

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 kostenegaliseringsvoorziening. 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 2012 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 01-01-2012	2.831	
Mutaties in 2012:		
- Toevoegingen:	0	
- Ten gunste van het resultaat vrijgevallen:	1.361	
- Aanwendingen:	0	
Stand per 31-12-2012		1.470

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

Toelichting op de Balans

Bedragen x 1.000 €

VOORZIENINGEN (vervolg)

ad 4. Voorziening deelneming Fivelpoort

Stand per 01-01-2012	3.745	
Mutaties in 2012:		
- Toevoegingen:	o	
- Ten gunste van het resultaat vrijgevallen:	o	
- Aanwendungen:	o	
- Toevoeging: Resultaat deelneming Fivelpoort	-713	
Stand per 31-12-2012		4.458

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. De deelneming Fivelpoort is in de paragraaf Verbonden partijen toegelicht.

KORTLOPENDE SCHULDEN

	31-12-12	31-12-11
1. Schulden aan leveranciers	7.674	14.617
2. Belastingen en premies		
sociale verzekeringen	382	353
3. Pensioenpremies	104	89
4. Overige schulden	9	11
5. Overlopende passiva	5.882	6.487
8. Kasgeldlening	176.000	130.600
Totaal	190.050	152.156

- De post 'Schulden aan leveranciers' bestaat vooral uit inkoopfacturen die op infrastructuure- en baggerwerken betrekking hebben. Verder is hieronder een factuur opgenomen van € 1 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 2012.
- De schuld 'Pensioenpremies' betreft de nog te betalen pensioenpremies over de maand december 2012.
- De post 'Overige schulden' heeft betrekking op personeelsgerelateerde kosten.
- 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 facturen die in 2013 binnen zijn gekomen maar waarvan de kosten betrekking hebben op 2012.
- Ten behoeve van de financiering van projecten zijn kasgeldleningen opgenomen. In de paragraaf Financiering is een nadere toelichting te vinden op de financiering van Groningen Seaports.

Toelichting derivaten balans

Over de kasgeldleningen dient – gezien de aard van deze financieringsvorm – een variabele rente te worden betaald, welke afhangt van de marktrente (EURIBOR) en de voor Groningen Seaports geldende kredietopslag. Ter afdekking van het renterisico welke wordt gelopen over de kasgeldleningen heeft Groningen Seaports een aantal renteswaps afgesloten met ultimo 2012 een hoofdsom van € 176 miljoen. Op grond van deze contracten dient Groningen Seaports over de hoofdsom van € 176 miljoen een vaste rente te betalen en ontvangt Groningen Seaports een variabele rente (EURIBOR).

De looptijden, actuele hoofdsommen, te betalen en te ontvangen rente en marktwaarden van de ultimo 2012 aangehouden renteswaps kunnen als volgt nader worden toegelicht:

CODE	TYPE	START	EIND	ACT. HOOFDSOM	Te betalen rente	Te ontvangen rente	Marktwaarden
SG - 1	IRS	1-MEI-07	1-JAN-12	€ 0	4,4300%	EURIBOR	o
SG - 2	IRS	1-JAN-09	1-JAN-13	€ 9.000.000	3,9000%	EURIBOR	€ (85.536)
SG - 3	IRS	30-DEC-08	1-JAN-14	€ 105.000.000	3,7155%	EURIBOR	€ (4.712.534)
SG - 4*	IRS	2-JAN-14	1-JAN-42	€ 0	3,4900%	EURIBOR	€ (28.314.225)
DB - 1	IRS	1-APR-11	1-APR-14	€ 62.000.000	3,8050%	EURIBOR	€ (6.668.312)
TOTAAL				€ 176.000.000		EURIBOR	€ (39.780.607)

* Voor renteswap SG-4 is een Credit Support Annex (CSA) afgesloten. Uit hoofde van de CSA vindt verrekening van de marktwaarde van de renteswap met de bank plaats, rekening houdend met een drempelbedrag (threshold) van € 7,5 miljoen. Tot een bedrag van € 7,5 miljoen wordt derhalve geen onderpand betaald of ontvangen. Ultimo 2012 bedraagt de uitstaande borg uit hoofde van de CSA € 18,3 miljoen.

Over de uitstaande borg bij de bank loopt Groningen Seaports een debiteurenrisico. Tevens wordt Eonia (dagrente) over de uitstaande borg ontvangen. Ultimo 2012 bedroeg de variabele rente (EURIBOR) 0,187%. Indien de variabele rente (nu: 30 jaars swaprente) zou dalen tot 0% zou de uitstaande borg € 77 miljoen bedragen.

Voor een nadere toelichting op de derivatenportefeuille van Groningen Seaports verwijzen wij naar de paragraaf Financiering in het jaarverslag.

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 2012 vergeleken met de gerealiseerde kosten en opbrengsten over het boekjaar 2011.

Voor verdere toelichting zie ook de toelichting op de realisatie versus de begroting vanaf pagina 52.

	2012		2011	
SCHEEPVAARTBEWEGINGEN				
Zeeschepen				
Delfzijl	1.279.672		1.261.721	
Eemshaven	3.602.354		1.116.544	
Totaal zeeschepen		<u>4.882.026</u>		<u>2.378.265</u>
Binnenschepen				
Delfzijl	387.686		402.346	
Eemshaven	178.272		186.911	
Totaal binnenschepen		<u>565.958</u>		<u>589.256</u>
Ligplaatsgelden				
Delfzijl	53.234		57.827	
Eemshaven	303.441		222.814	
Totaal ligplaatsgelden		<u>356.676</u>		<u>280.642</u>
TOTAAL SCHEEPVAARTBEWEGINGEN		<u>5.804.659</u>		<u>3.248.164</u>

In de paragraaf Lokale heffingen is een toelichting opgenomen op de scheepvaartopbrengsten.

SCHEEPVAARTGERELATEERD

Kadegelden

Delfzijl	223.722		219.378	
Eemshaven	549.942		432.383	
Totaal kadegelden		<u>773.664</u>		<u>651.760</u>

Steigers / Ligplaatsen

Steigers / Ligboxen Delfzijl	33.656		37.370	
Steigers Eemshaven	100.824		50.511	
Totaal steigers/ligplaatsen		<u>134.481</u>		<u>87.880</u>

Retributie wateroppervlak

Delfzijl	86.857		86.075	
Eemshaven	-		-	
Totaal retributie wateroppervlak		<u>86.857</u>		<u>86.075</u>

Opbrengst water en stroom scheepvaart

Water leveranties Delfzijl/ Eemshaven	26.678		25.987	
Stroom leveranties Delfzijl/ Eemshaven	25.479		37.134	
Totaal opbrengst water en stroom scheepvaart		<u>52.157</u>		<u>63.121</u>

TOTAAL SCHEEPVAARTGERELATEERD

		<u>1.047.158</u>		<u>888.837</u>
--	--	-------------------------	--	-----------------------

Toelichting op de Winst- en verliesrekening

Bedragen x 1.000 €

	2012		2011	
TERREINEN CORE BUSINESS				
Erfpachtopbrengsten				
Industrieterreinen Delfzijl	4.912.824		4.978.664	
Industrieterreinen Eemshaven	5.585.333		4.329.243	
Totaal erfpachtopbrengsten		10.498.157		9.307.906
Tijdelijk verhuur				
Huuropbrengst terreinen Delfzijl	655.223		579.028	
Huuropbrengst terreinen Eemshaven	842.441		837.997	
Totaal tijdelijke verhuur		1.497.664		1.417.025
Optievergoedingen				
Terrein Delfzijl	70.447		115.899	
Terrein Eemshaven	699.033		262.520	
Totaal optievergoedingen		769.479		378.419
Vergoeding overslag faciliteiten		34.235		36.461
TOTAAL TERREINEN CORE BUSINESS		12.799.535		11.139.810
TERREINEN NON CORE BUSINESS				
Huur landerijen en opstallen				
Delfzijl	130.676		122.300	
Eemshaven	35.300		2.012	
Totaal huur landerijen en opstallen		165.975		124.312
Vent- en jachtvergunningen		3.715		5.109
Recognities (vergunningen)		18.987		16.126
Opbrengsten (nuts)infrastructuur		4.652.381		4.556.667
TOTAAL TERREINEN NON CORE BUSINESS		4.841.060		4.702.215
TRANSACTIERESULTAAT GRONDEN		3.230.811		2.243.850
Het transactieresultaat is de opbrengst van de verkochte terreinen.				
OVERIGE EN INCIDENTELE OPBRENGSTEN				
Werkzaamheden/dienstverlening ten behoeve van derden	292.516		279.137	
Overige opbrengsten	222.926		1.234.323	
TOTAAL OVERIGE EN INCIDENTELE OPBRENGSTEN		515.442		1.513.460
WAARDEMUTATIE UITGIFTE ERFPACHTGRONDEN				
Bestemmingsreserve herwaardering industrieterreinen		34.019.000		17.713.000

Toelichting op de Winst- en verliesrekening

Bedragen €

LASTEN

	2012		2011	
BEDRIJFSKOSTEN				
Core business gerelateerde kosten				
Marketing en P.R.	1.193.939		1.298.337	
Ontwikkeling projecten	54.211		72.210	
Totaal core business gerelateerde kosten		1.248.150		1.370.547
Project- en transactiegerelateerde kosten				
Projectgerelateerde bijdragen	-509.059		505.813	
Transactiegerelateerde kosten	433.117		613.714	
Totaal project- en transactiegerelateerde kosten		-75.940		1.119.528

In de verkregen vergunningen voor de baggerwerkzaamheden met betrekking tot de verbreding en de verdieping van de Eemshaven zijn monitoringsverplichtingen opgenomen. Dit betreffen onder andere troebelheidsmetingen, geluidsonderzoeken en effecten van sedimentatie op macrobenthos. Tot en met 2011 is aangenomen dat de desbetreffende kosten niet geactiveerd kunnen worden en zijn deze verwerkt in het resultaat van 2010 en 2011. Bij nadere beschouwing van de kosten is geconcludeerd dat betreffende kosten sterk werkgerelateerd zijn en zonder deze kosten geen baggerwerk zou mogen worden uitgevoerd. Dit impliceert dat de gemaakte (en nog te maken) kosten onderdeel uitmaken van de baggerkosten en dan ook als zodanig bij project Energypark moeten worden verwerkt als zijnde bijkomende projectkosten. Deze heroverweging heeft financiële consequenties voor het resultaat 2012 en de realisatiekosten Energypark. Het reeds ten laste van het resultaat gebrachte bedrag ad € 553.603 is teruggeboekt op het project Energypark en komen ten gunste van het resultaat 2012. De in 2012 gemaakte kosten ad € 190.925 komen eveneens te laste van project Energypark.

Structurele onderhoudskosten

Baggerkosten	2.827.703		2.929.308	
Onderhoud infrastructurele werken	1.198.083		1.128.549	
Beheerskosten	611.964		406.201	
Totaal structurele onderhoudskosten		4.637.750		4.464.058

In de paragraaf Onderhoud kapitaalgoederen is een toelichting opgenomen op de onderhoudskosten.

Personeelskosten

Salarissen	5.242.983		4.918.424	
Pensioenlasten	799.010		676.067	
Overige sociale lasten	515.440		456.563	
Secundaire kosten personeel	559.720		749.244	
Inactieven	32.023		0	
Externe loonkosten	214.361		355.758	
Totaal personeelskosten		7.363.536		7.156.055

Medewerkers

Ziekteverzuim	2012	2011
	90	90
	3,4%	3,9%

Externe loonkosten:

- Projectmedewerkers	855.630	
- Ziektevervangingskosten	97.634	
- Overige personeelskosten derden	456.847	
- Doorbelast naar investeringsprojecten	1.195.750	
Totaal	214.361	

Toelichting op de Winst- en verliesrekening

Bedragen €

BEDRIJFSKOSTEN vervolg

	2012	2011
Overige kosten		
Huisvestingskosten	968.019	917.859
Middelen en materialen	786.663	708.587
Kantoorkosten	248.899	305.598
Administratie en algemene kosten	2.608.467	870.609
Totaal overige kosten	4.612.047	2.802.653

Onder administratie en algemene kosten is een voorziening inbegrepen voor oninbaarheid van debiteuren voor in totaal € 1.472.000. Een groot deel hiervan heeft betrekking op een vordering op Aldel.

Onvoorziene uitgaven en incidentele kosten	29.127	100.323
TOTAAL BEDRIJFSKOSTEN	17.814.670	17.013.165

MUTATIES VOORZIENINGEN		
Voorziening infrastructuur	-1.388.290	-187.991
Voorziening baggerkosten	-39.504	-51.500
Voorziening r/c Fivelpoort CV	0	-2.000.000
TOTAAL MUTATIES VOORZIENINGEN	-1.427.794	-2.239.491

DEELNEMINGEN		
Resultaat deelnemingen:		
RSCG (Groningen Railport)	0	0
Fivelpoort C.V.	-713.452	-555.222
Kosten deelnemingen:		
Advieskosten	0	0
TOTAAL DEELNEMINGEN	-713.452	-555.222

In de paragraaf Verbonden partijen worden de deelnemingen uitgebreid beschreven.

AFSCHRIJVINGEN MATERIËLE VASTE ACTIVA		
Gronden en terreinen	-2.487.022	-2.348.970
Bedrijfsgebouwen	-80.387	-81.384
Grond-, weg- en waterbouwkundige werken	-1.228.468	-393.482
Overige materiele vaste activa	-511.505	-447.750
TOTAAL AFSCHRIJVINGSKOSTEN		
MATERIËLE VASTE ACTIVA	-4.307.381	-3.271.584

FINANCIËLE BATEN EN LASTEN		
Rente deelnemers gemeenschappelijke regeling	-190.588	-190.588
Rente diversen	152.798	250.316
Rente kasgeldleningen	-3.713.575	-2.734.019
Vrijval voorziening derivatenportefeuille	1.362.151	1.927.727
TOTAAL FINANCIËLE BATEN EN LASTEN	-2.389.214	-746.564

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. In de paragraaf Financiering worden de financieringslaten nader beschreven.

Toelichting op de Winst- en verliesrekening

Bedragen €

	2012	2011
MUTATIE RESERVES	-34.019.000	-17.713.000
NETTO RESULTAAT	<u>1.586.189</u>	<u>-89.785</u>

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.

- 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 €364.000.
- De lopende verplichtingen uit 2012 op projecten in uitvoering bedraagt € 13,5 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. 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 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. Tot en met Q4 2012 is € 18,3 mln. aan SG overgemaakt en in Q1 2013 aanvullend € 2,5 mln. Dit is 'borg' voor de negatieve marktwaarde van het derivaat van € 28,4 mln. Zie paragraaf Financiering, CSA voor nadere uitleg.
- 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 op gebouwd 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 2012 €	Realisatie 2012 €	Verschil	
SCHEEPVAARTBEWEGINGEN				
Havengeld zeeschepen	3.444.800	4.882.026	1.437.226	41,7%
Havengeld binnenschepen	648.900	565.958	-82.942	-12,8%
Ligplaatsgelden	281.000	356.676	75.676	26,9%
TOTAAL SCHEEPVAARTBEWEGINGEN	4.374.700	5.804.659	1.429.959	32,7%
SCHEEPVAART GERELATEERD				
Kadegelden	825.900	773.664	-52.236	-6,3%
Steigers / Ligplaatsen	124.200	134.481	10.281	8,3%
Retributie wateroppervlak	87.200	86.857	-343	-0,4%
Opbrengst water en stroom scheepvaart	47.000	52.157	5.157	11,0%
TOTAAL SCHEEPVAARTGERELATEERD	1.084.300	1.047.158	-37.142	-3,4%
TERREINEN CORE BUSINESS				
Erfpachtopbrengsten	10.784.700	10.498.157	-286.544	-2,7%
Tijdelijke verhuur	1.332.900	1.497.664	164.764	12,4%
Optievergoedingen	515.300	769.479	254.179	49,3%
Vergoeding overslag faciliteiten	19.800	34.235	14.435	72,9%
TOTAAL TERREINEN CORE BUSINESS	12.652.700	12.799.535	146.835	1,2%
TERREINEN NON CORE BUSINESS				
Huur landerijen en opstallen	125.600	165.975	40.375	32,1%
Vent- en jachtvergunningen	4.700	3.715	-985	-21,0%
Recognities (vergunningen)	15.800	18.987	3.187	20,2%
Vergoeding (nuts)infrastructuur	4.468.300	4.652.381	184.081	4,1%
TOTAAL TERREINEN NON CORE BUSINESS	4.614.400	4.841.058	226.658	4,9%
TRANSACTIERESULTAAT GRONDEN	3.148.100	3.230.811	82.711	2,6%
OVERIGE EN INCIDENTELE OPBRENGSTEN				
Dienstverlening derden	254.800	267.256	12.456	4,9%
Overige opbrengsten	188.500	248.186	59.686	31,7%
Incidentele opbrengsten	0	0	0	-
TOTAAL OVERIGE EN INCIDENTELE OPBRENGSTEN	443.300	515.442	72.142	16,3%
WAARDEMUTATIE UITGIFTE ERFPACHTGRONDEN	0	34.019.000	34.019.000	-
TOTAAL OPBRENGSTEN (A)	26.317.500	62.257.664	35.940.164	136,6%

Begroting versus realisatie

LASTEN	Suppletoire begroting 2011 €	Realisatie 2011 €	Verschil	
CORE BUSINESS GERELATEERDE KOSTEN				
Marketing en PR	1.178.800	1.193.939	15.139	1,3%
Ontwikkeling en projecten	115.000	54.211	-60.789	-52,9%
TOTAAL CORE BUSINESS GERELATEERDE KOSTEN	1.293.800	1.248.150	-45.650	-3,5%
PROJECT- EN TRANSACTIEGEREL. KOSTEN				
Projectgerelateerde bijdragen	0	-509.059	-509.059	100,0%
Transactiegerelateerde kosten	181.000	433.117	252.117	100,0%
TOTAAL PROJECT- EN TRANSACTIE-GERELATEERDE KOSTEN	181.000	-75.941	-256.941	100,0%
STRUCTURELE ONDERHOUDSKOSTEN				
Baggerkosten	3.465.000	2.827.703	-637.297	-18,4%
Onderhoudsprojecten	967.500	1.198.083	230.583	23,8%
Beheerskosten	716.500	611.964	-104.536	-14,6%
TOTAAL STRUCTURELE ONDERHOUDS-KOSTEN	5.149.000	4.637.750	-511.250	-9,9%
PERSONEELSKOSTEN				
Salarissen	5.266.100	5.242.983	-23.117	-0,4%
Pensioenlasten	715.100	799.010	83.910	11,7%
Overige sociale lasten	520.100	515.440	-4.660	-0,9%
Secundaire kosten personeel	816.800	559.720	-257.080	-31,5%
Inactieven	0	32.023	32.023	-
Externe loonkosten	277.000	214.361	-62.639	-22,6%
TOTAAL PERSONEELSKOSTEN	7.595.100	7.363.536	-231.564	-3,0%
OVERIGE KOSTEN				
Huisvestingskosten	992.800	968.019	-24.781	-2,5%
Middelen en materialen	836.700	786.663	-50.037	-6,0%
Kantoorkosten	341.600	248.899	-92.701	-27,1%
Administratie en algemene kosten	937.500	2.608.467	1.670.967	178,2%
TOTAAL OVERIGE KOSTEN	3.108.600	4.612.047	1.503.447	48,4%
ONVOORZIENE UITGAVEN EN INCIDENTELE KOSTEN	0	29.127	29.127	100,0%
TOTAAL KOSTEN (B)	17.327.500	17.814.669	487.169	2,8%
OPERATIONEEL RESULTAAT (A-B)	8.990.000	44.442.995	35.452.995	394,4%

Begroting versus realisatie

LASTEN (vervolg)

	Suppletoire begroting 2011 €	Realisatie 2011 €	Verschil	
MUTATIES VOORZIENINGEN (C)	0	-1.427.794	-1.427.794	-
DEELNEMINGEN (D)	0	-713.418	-713.418	-
AFSCHRIJVINGEN MATERIËLE VASTE ACTIVA (E)	-4.187.600	-4.307.382	-119.782	2,9%
FINANCIËLE BATEN EN LASTEN (F)	-4.535.400	-2.389.214	2.146.186	-47,3%
NETTO RESULTAAT (A-B)+(C+D+E+F)	<u>267.000</u>	<u>35.605.187</u>	<u>35.338.187</u>	<u>13235,3%</u>
MUTATIE RESERVES	0	-34.019.000	-34.019.000	-
NETTO RESULTAAT NA BESTEMMING	<u>267.000</u>	<u>1.586.187</u>	<u>1.319.187</u>	<u>494,1%</u>

Toelichting begroting versus realisatie opbrengsten

Scheepvaartbewegingen

De opbrengst vanuit havengeld zeeschepen is ruim € 1,4 miljoen hoger uitgevallen. Het grootste deel is toe te schrijven aan de havengeldgarantie van RWE ter hoogte van € 1,08 miljoen voor 2012 welke niet was opgenomen in de begroting.

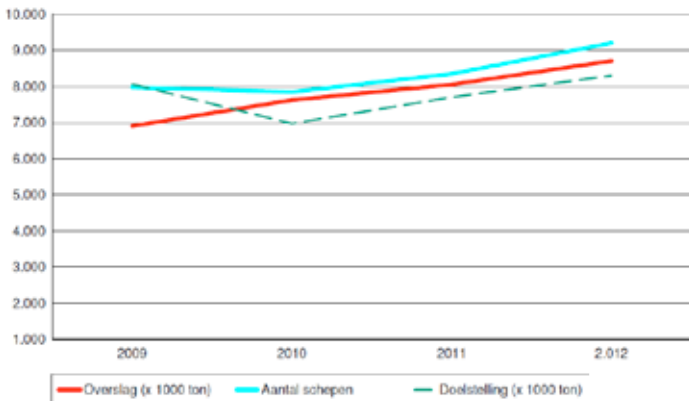
De paragraaf hieronder beschrijft de ontwikkelingen van Groningen Seaports met betrekking tot de goederenoverslag, het scheepvaartverkeer en de terreinuitgifte over het jaar 2012.

Scheepvaartcijfers

2012 was voor Groningen Seaports een recordjaar. Maar liefst 9.199 schepen bezochten de Groninger Zeehavens, 853 schepen meer dan het jaar ervoor. Zij vervoerden een record tonnage aan overslag.

De grootste groei in overslag ten opzichte van 2011 kwam vanaf het derde kwartaal van 2012. Tot dat moment liep de overslag achter op 2011. Vanaf augustus trok de overslag in de Eemshaven aan, voornamelijk vanwege een toename van activiteiten van Theo Pouw en na de opening en in gebruik name van de Vopak Terminal. Beide partijen zorgden samen voor ruim 1,2 miljoen ton extra overslag ten opzichte van 2011. De doelstelling voor 2012 van +3% (8.294.000 ton) is ruimschoots behaald met een recordoverslag van 8.705.000 ton, 8,1% meer dan 2011.

t/m 4e kwartaal	Aantal schepen	Overslag (x 1000 ton)	Doelstelling (x 1000 ton)
2009	7.974	6.899	8.062
2010	7.848	7.620	6.968
2011	8.346	8.053	7.696
2012	9.199	8.705	8.294



Grafiek 1 - Vergelijking scheepvaart en overslagcijfers incl. doelstelling overslag 2009-2012

Zeevaart

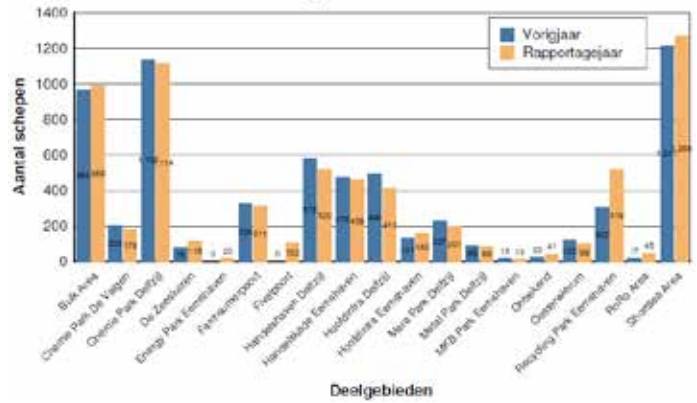
Het aantal zeeschepen is gestegen met 22,7% naar 4593 schepen. De categorie laden/lossen is gestegen met 9,4% naar 1089 schepen; 94 schepen meer dan in 2011. De hoge procentuele stijging van de totale groep zeevaartschepen komt door de categorie Overig. Met name 'service crafts' die werkzaam zijn in de offshore industrie zorgen voor 365 extra schepen (+ 141,5%). Maar ook het aantal bijleggers steeg met 243 schepen (+ 35,7) en het aantal vissersschepen met 118 (+ 17,2%).

Binnenvaart

Het aantal binnenvaartschepen is met 0,1% gestegen in vergelijking met 2011. In totaal werden 4606 binnenvaartschepen genoteerd, waarvan 3120 in de categorie laden/lossen. Deze grootste en belangrijkste categorie schepen is met 0,9% gedaald; 29 schepen minder dan in 2011.

Na optelling van het aantal binnenvaart- en zeevaartschepen zien we een forse toename in scheepvaartbewegingen over het afgelopen jaar.

Scheepsbezoeken



Grafiek 2 - Scheepsbezoeken per deelgebied 2011 / 2012

Overslagcijfers

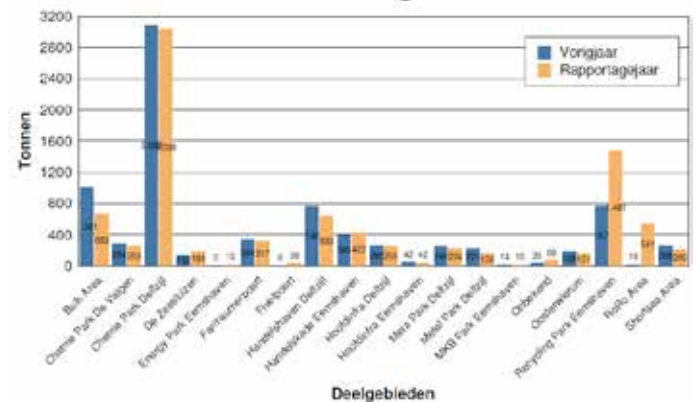
Bij de uitsplitsing van de 8.705.000 ton overslag naar binnenvaart en zeevaart en Delfzijl en Eemshaven is het aandeel van binnenvaart Delfzijl het grootst. De overslag in de Eemshaven heeft wel terrein gewonnen ten opzichte van Delfzijl. Daaruit blijkt dat de Eemshaven – naast gronduitgifte – steeds een belangrijkere positie inneemt als het gaat om goederenoverslag. 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 2012				t/m 4e kwartaal 2011		
Soort	Delfzijl	Eemshaven	Totaal	Delfzijl	Eemshaven	Totaal
Binnenvaart	3.363	1.748	5.111	3.478	1.440	4.918
Zeevaart	1.898	1.696	3.594	2.047	1.087	3.134
Totaal	5.261	3.444	8.705	5.526	2.527	8.053

Procentuele verdeling ten opzichte van het totaal						
t/m 4e kwartaal 2012				t/m 4e kwartaal 2011		
Soort	Delfzijl	Eemshaven	Totaal	Delfzijl	Eemshaven	Totaal
Binnenvaart	38,63	20,09	58,72	43,20	17,88	61,07
Zeevaart	21,80	19,48	41,28	25,43	13,50	38,93
Totaal	60,43	39,57	100,00	68,62	31,38	100,00

Tabel 1 - Verdeling goederenoverslag per haven en modaliteit

Overslag



Grafiek 3 - Overslag per deelgebied 2011 / 2012

GOEDERENSOORT	DELFIJL						EEMSHAVEN					
	zeevaart			binnenvaart			zeevaart			binnenvaart		
	overslag	aandeel**	mutatie*	overslag	aandeel**	mutatie*	overslag	aandeel**	mutatie*	overslag	aandeel**	mutatie*
Landbouwproducten	30.163	2%	-51%	124.283	4%	2%	100.208	6%	36%	120.864	7%	21%
Voedingsproducten	89.307	5%	-35%	103.142	3%	73%	170.976	10%	-17%	45.079	3%	-2%
Vaste Brandstoffen	0	0%	0%	60.123	2%	-30%	0	0%	0%	0	0%	0%
Aardolieproducten	27.547	1%	-30%	286.598	9%	-4%	685.455	40%	173%	225.830	13%	72%
Ertsen	27.456	1%	-68%	75.234	2%	-10%	0	0%	0%	3.009	0%	-7%
Metalen	3.500	0%	-27%	33.279	1%	-8%	7.129	0%	-6%	1.903	0%	-48%
Mineralen	1.186.482	63%	-7%	2.094.071	62%	-4%	313.697	18%	22%	895.228	51%	3%
Meststoffen	27.812	1%	-8%	36.743	1%	84%	228	0%	0%	0	0%	0%
Chemische producten	430.429	23%	8%	485.139	14%	-12%	75.345	4%	114%	5.973	0%	82%
Overige goederen	75.243	4%	553%	64.017	2%	34%	342.778	20%	34%	450.586	26%	60%
Totaal	1.897.939	100%	-700%	3.362.630	100%	-3%	1.685.816	100%	56%	1.748.473	100%	21%

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

Tabel 2 - Ontwikkeling goederenoverslag per haven en modaliteit

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 Overige Goederen (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 2011.

Delfzijl, zeevaart (-7%)

De daling in de zeevaartoverslag in Delfzijl is terug te zien in bijna alle goederensoorten. Enkele producten die minder zijn overgeslagen zijn Zacht hout, Veevoeder, Aluminium en Zout. Veevoeder daalde met 40.000 ton naar 55.000 ton, Aluminium daalde met 59.000 ton naar 27.000 ton en Zout met 126.000 ton naar 97.000 ton. De goederensoort Chemische producten steeg met 8% door onder andere een toename van 35.000 ton overslag van Glycerine en 38.000 ton overslag geboekt op in de categorie 'Overig'. Ook op 'Niet te specificeren goederen' werd in 2012 ruim 70.000 ton geboekt tegenover 0 ton in 2011. De bestemming of herkomst hiervan is lastig te herleiden, omdat dit op een verzamelpost is geboekt.

Delfzijl, binnenvaart (-3%)

Anders dan in de zeevaart is de overslag van Aluminium met slechts 6.000 ton teruggelopen. Ook bij Veevoeder zien we een verschuiving naar binnenvaart, aangezien de overslag hiervan via de binnenvaart is gestegen met 27.000 ton.

Verreweg de belangrijkste goederensoort voor de binnenvaart in Delfzijl is Mineralen. De omvangrijkste ladingstromen hierin zijn Zout, Gips en ook Zand. Alle drie de producten zijn gedaald; Zand -/- 71.000, Zout -/- 57.000, Gips -/- 19.000 ton. Daarentegen zijn een aantal andere producten meer overgeslagen, bijvoorbeeld Klei + 35.000 ton, waardoor Mineralen per saldo is gedaald met 76.000 ton.

Ook de goederensoort Chemische producten is gedaald met 70.000 ton. In 2011 werd nog 153.000 ton Calciumchloride verscheept naar Harlingen in verband met de ontmanteling van de Brunner Mond fabriek. In 2012 is deze stroom volledig stopgezet waardoor dit effect in 2013 uit de statistieken verdwenen zal zijn. Glycerine is verdubbeld naar 51.000 ton.

Eemshaven, zeevaart (+56%)

Vanaf september is de overslag voor de Vopak Terminal van start gegaan. De meeste tanks zijn inmiddels gevuld met als gevolg 516.000 ton nieuwe overslag aan de Vopak jetty. Het betreft hier strategische olieopslag. De komende jaren valt dus niet een dergelijke aan- of afvoer te verwachten.

Ook een nieuwe stroom via de zeevaart dit jaar is Magnesium; ruim 85.000 ton. De overslag van Constructiewerken is gestegen van 24.000 naar 77.000 ton. De toename van deze stroom komt niet zozeer tot uitdrukking in tonnage, maar zorgt daarentegen wel voor meer scheepsbewegingen.

Met een overslag via de zeevaart van in totaal 323.000 ton is de uitgaande stroom van Bitumineuze mengsels op niveau gebleven en de stroom Vervuilde grond van 0 naar 31.000 ton gestegen.

Eemshaven, binnenvaart (+21%)

Theo Pouw is in 2012 na Akzo de grootste verlader gebleken. Ruim 1,1 miljoen ton overslag is gerealiseerd aan de losstoep Wilhelminahaven. Een toename van 714.000 ton op een totaal van 767.000 ton in 2011. Goederen die werden overgeslagen zijn 183.000 ton Bitumineuze mengsels (+70.000), 336.000 ton Zand (+66.000), 225.000 Klei (+143.000), 335.000 ton Vervuilde grond (+160.000). De Bitumen en Vervuilde grond is hoofdzakelijk een ingaande stroom. In totaal is 90.000 ton minder Grint en Steensplit overgeslagen.

Versrijningsvorm

In de zeevaart werd het grootste deel als droge bulk vervoerd (54%) gevolgd door natte bulk (25%) en overig stukgoed (15%). In de binnenvaart werd 80% als droge bulk vervoerd en 16% als natte bulk.

Terreinuitgifte

In 2011 zagen we al dat het aantal uitgiftes in de offerte- en optiefase terug liep. De uitgiftedoelstelling voor 2012 lag daarom op 9,2 hectare. Een lagere doelstelling in vergelijking met voorgaande jaren, maar in economisch onzekere tijden een uitdagende opgave. Zo is ook gebleken, want het uitgifteresultaat voor 2012 is geëindigd op 5,65 hectare, waarvan 0,8082 hectare huur en opstal.

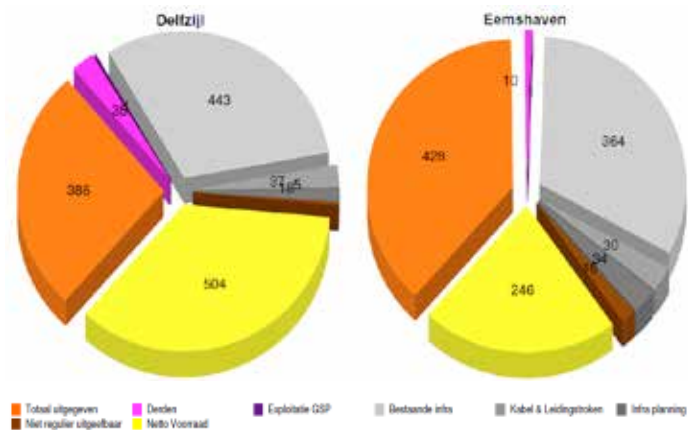
Bedrijf	Delfzijl/ Eemshaven	Bedrijventerrein	Aantal hectare	Koop/erfpacht	Soort transactie	Akte gepasseerd
B&S International	Delfzijl	Farmsumerpoort	0,3476	koop	Nieuw	Ja
Gebr. Borg	Delfzijl	Metalpark	0,0357	-	Aankoop GSP	Ja
Zeolyst	Delfzijl	Metalpark	0,0357	erfpacht	Uitbreiding	Ja
Havenbedrijf DZ	Delfzijl	Handelskade	0,1140	erfpacht	Uitbreiding	Ja
Marine MS	Delfzijl	Farmsumerpoort	0,1906	koop	Nieuw	Ja
Molenzicht	Eemshaven	MKB Eemshaven	0,0600	erfpacht	Heruitgifte	Ja
Socar	Eemshaven	Roro Area	0,1446	koop	Uitbreiding	Ja
DOW	Delfzijl	Oosterwierum	0,3908	Erfpacht	Uitbreiding	Ja
AG Ems	Eemshaven	Shortsea Area	3,0000	Koop	Uitbreiding	Ja
Nieko Beheer	Delfzijl	Farmsumerpoort	0,2542	Koop	Uitbreiding	Ja
Heuvelman IBIS	Appingedam	Fivelpoort	0,4000	Koop	Nieuw	Ja
Totaal			4,8418			

Bedrijf	Delfzijl/ Eemshaven	Bedrijventerrein	Aantal hectare	Huur/opstal	Soort transactie	Akte gepasseerd
Ballast Nedam						nvt
Industriebouw	Delfzijl	Metal Park	0,6640	Huur	Nieuw	
Eneco BEC1	Delfzijl	Metal Park	0,1442	Opstal	Uitbreiding	Ja
Totaal			0,8082			

Tabel 3 - Gronduitgiftes 2012

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 2012 als volgt uit (in hectares).



Grafiek 4 - Grondbalans Delfzijl en Eemshaven na afsluiting 2012

De omvangrijkste begrippen:

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

Infra: Alle infrastructurele werken inclusief water en havenbekkens binnen het beheersgebied;

Infra planning: Terrein dat bestemd is voor infra en kabels en leidingen valt in deze categorie;

Netto voorraad: Voor uitgifte beschikbare grond na aftrek van de (infra) reserveringen. Alle commerciële reserveringen die juridisch nog eigendom van Groningen Seaports zijn vallen nog onder de netto voorraad (offerte, open- en gesloten optie en in contract uitgegeven terreinen waarvan de notariële akte nog niet is gepasseerd). De definitie van Netto voorraad is gewijzigd in het tweede kwartaal van 2012, waardoor de netto voorraad in de grafiek sindsdien hoger uitkomt. De nu gehanteerde definitie van netto voorraad sluit aan bij de landelijke IBIS enquête en voorkomt interpretatieverschillen over voor uitgifte beschikbare voorraad.

Scheepvaartgerelateerd

Kadegelden

De opbrengst valt lager uit dan begroot. In de begroting zijn opbrengsten meegenomen voor de kade 4e fase Julianahaven van Orange Blue Terminals (OBT) vanaf 1 april 2012 en het verzwaarde gedeelte vanaf 1 juni. De aktepassering heeft vertraging opgelopen in verband met bodemvervuiling van de kade en is uiteindelijk op 30 mei gepasseerd. Ook het bedrag dat vervolgens elk kwartaal is gefactureerd aan OBT valt iets lager uit dan begroot.

Steigers/ligplaatsen

De opbrengst is hoger uitgevallen omdat er een nieuwe gebruiker van de steiger in de Eemshaven bij is gekomen.

Retributie wateroppervlak

De realisatie is conform de begroting.

Opbrengst water en stroom

De begroting is gebaseerd op een inschatting. In totaal is er 11% meer water en stroom afgenomen begroot.

Terreinen core business

Erfpachtopbrengsten

De erfpachtopbrengst lager uitgevallen dan begroot. Deze lagere opbrengst wordt veroorzaakt door de volgende zaken:

- Voor Orange Blue Terminals is de uitbreiding van het terrein vanaf 1 april 2012 opgenomen in de begroting. De aktepassering heeft op 30 mei plaatsgevonden. In verband met bodemvervuiling van het aangrenzende kadeterrein heeft deze aktepassering vertraging opgelopen. Als gevolg van de vertraagde aktepassering zal de opbrengst voor dit terrein ongeveer € 129.000 lager uitvallen.
- In de jaarrekening van 2011 is een vordering opgenomen op Wijnne & Barends voor een terrein waarvoor jarenlang geen erfpacht gefactureerd is. Na overleg en onderhandeling met Wijnne & Barends in 2012 is de vordering € 112.000 lager geworden en zodoende ten laste van de erfpachtopbrengst in 2012 gebracht.

- De herindexering voor 2012 is € 31.000 lager uitgevallen dan begroot.
- In de begroting is een bedrag ter hoogte van € 93.000 opgenomen voor nieuwe uitgifte in erfpacht. Hiervan is € 54.000 gerealiseerd, € 39.000 minder dan begroot.

Een hogere opbrengst is gerealiseerd voor de Vopak-steiger en voor het terrein van Eneco. In totaal gaat het hierbij om € 23.000.

In totaal komt de erfpachtopbrengst hiermee € 287.000 lager uit dan begroot.

Tijdelijke verhuur

De opbrengst uit tijdelijke verhuur is in totaal ruim € 164.000 hoger dan begroot. Dit bestaat onder andere uit een herindexering van verhuurde terreinen aan Akzo en BKV waardoor bijna € 30.000 meer is gerealiseerd. Verder zijn er terreinen verhuurd die niet waren opgenomen in de begroting aan Boskalis, Ballast Nedam en Activa Wind voor in totaal € 50.000. Verder heeft er met terugwerkende kracht facturatie plaatsgevonden aan ESD in verband met een parkeerplaats voor in totaal € 43.000. Tot slot is een deel van het huurterrein van Nuon overgegaan naar RWE waarna € 30.000 meer is gerealiseerd dan begroot.

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 2012 is het betaalde optiegeld door Vopak en Advanced Power conform het optiecontract meteen als opbrengst gerekend. Doordat Advanced Power heeft besloten zich niet in de Eemshaven te gaan vestigen is een bedrag van € 152.000 vrijgevallen dat een aantal jaren geleden al was betaald. Verder zijn er betaalde optiegelden van Bard, Amasus Shipping en Heveskes Energy vrijgevallen in verband met het niet doorgaan van vestigingsplannen. In totaal is ruim € 154.000 meer optiegeld vrijgevallen dan begroot.

Vergoeding overslagfaciliteiten

De realisatie van de vergoeding voor overslagfaciliteiten is hoger uitgevallen dan begroot.

Met name in de Beatrixhaven 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 ruim hoger uitgevallen omdat een aantal verhuurde hectares niet waren begroot. Tevens zijn er huuropbrengsten gerealiseerd voor een boerderij in Weiwerd dat niet was opgenomen in de begroting.

Vergoeding (nuts)infrastructuur

De opbrengst voor windturbines is ruim 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-, stoom- en persleidingen zijn conform de begroting.

Resultaat grondtransacties

In totaal is in 2012 4,2 hectare verkocht. In de begroting was uitgegaan van een verkoop van 4,6 hectare. Ondanks dat het verkochte aantal hectares iets lager ligt is de opbrengst ruim € 82.000 hoger uitgevallen.

In Delfzijl is grond verkocht aan B&S International, Marine Maintenance Service en Nieko Beheer. In de Eemshaven betreft het een verkoop aan Socar en 3 hectare aan AG Ems. Verder is na kadastrale inmeting gebleken dat de in het verleden verkochte terreinen aan Jan Snel en Wijnne & Barends groter uitvallen dan is betaald waardoor een afrekening heeft plaatsgevonden.

Overige opbrengsten

De opbrengst voor dienstverlening derden is iets hoger uitgevallen. In de begroting bestaat deze opbrengst vooral uit doorberekening van uren van medewerkers van Groningen Seaports aan Fivelpoort en Groningen Railport. De doorberekening van deze uren is ruim lager uitgevallen. De hogere opbrengst komt voort uit een vergoeding van € 15.000 per jaar vanuit het Haven Afvalplan vanaf 2008 tot en met 2012 voor personeelslasten. Tot voor kort was niet bekend dat Groningen Seaports recht had op deze vergoeding.

De hogere overige opbrengst wordt vooral veroorzaakt door een exploitatie-afrekening van een kraan die vorig jaar door Elzinga is overgenomen. Deze afrekening is hoger uitgevallen dan verwacht. Verder is de vergoeding die OBt betaald voor een extra verzwaren van een kade opgenomen bij de overige opbrengsten, deze opbrengst was niet begroot. Een lagere opbrengst is gerealiseerd doordat een begrote vergoeding van NUON in verband met een koelwaterinlaat niet is gerealiseerd.

Toelichting begroting versus realisatie lasten

Lasten

Core business gerelateerde kosten

De kosten voor Marketing en PR zijn vrijwel conform de begroting. Het grootste deel van de gerealiseerde kosten betreft bijdragen en sponsoring. Deze kosten zijn hoger uitgevallen dan begroot in verband met een bijdrage van € 60.000 voor Pronkjewaitjes op RTV Noord. De kosten voor de nieuwjaarsreceptie en het havendiner zijn lager uitgevallen dan begroot. Verder betreft het kosten voor het excursieprogramma 'Zout aan de broek' welke conform de begroting zijn uitgekomen.

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

Project- en transactiegerelateerde kosten

In de voorgaande jaren zijn de kosten voor onderzoek naar vertroebeling in de Eemshaven ten laste van het resultaat gebracht. In 2012 is besloten om deze uitgaven te activeren onder het project Energypark waardoor de kosten uit het verleden ter hoogte van € 554.000 ten gunste van het resultaat zijn geboekt. Verder is in 2012 de bijdrage aan de Stichting Natuurcompensatie als projectgerelateerde kosten geboekt.

De transactiegerelateerde kosten betreft kosten die gemaakt zijn ten behoeve van transacties in 2012 en transacties uit recente jaren. Het gaat hierbij onder andere om de kostprijs van de grond die is verkocht in 2012 en kosten voor het terrein dat in het verleden van Water & Soil is geweest.

Structurele onderhoudskosten

De kosten voor het baggeren zijn ruim lager uitgevallen dan begroot. Met name het onderhoudsbaggerwerk in de Eemshaven is lager uitgevallen omdat tijdens de verdieping van de Eemshaven een groot deel van het onderhoudswerk is meegenomen. Verder vallen de kosten voor het onderzoek naar duurzaam bodembeheer ruim lager uit omdat dit onderzoek vertraging heeft opgelopen. In 2013 zal dit onderzoek worden voortgezet.

De kosten voor onderhoudsprojecten zijn in het verslagjaar hoger uitgevallen dan de begroting door de volgende zaken. De zeer lange winter van 2011/2012 heeft ertoe geleid dat de geprognoseerde kosten voor gladheidsbestrijding noodzakelijkerwijs zijn overschreden. Een eind 2011 gegunde opdracht voor herstelwerkzaamheden met gietasfalt voor de schermduijk Delfzijl kon ook vanwege de weersomstandigheden niet in 2011 worden opgestart. Het gehele project is vervolgens doorgeschoven naar het boekjaar 2012 waar het niet was begroot. In 2012 is er versneld onderhoud ten gevolge van grote schade door zware ijsgang, van een van steigers noodzakelijk geweest. In samenhang met veel schades in 2012, veroorzaakt door derden die niet verhaalbaar zijn gebleken, leidde dit tot een overschrijding van het jaarbudget steigers. De kosten voor het groenonderhoud in Delfzijl is lager uitgevallen dan begroot in verband met een aanbestedingsmeevaller. Ook het onderhoud aan kaden is lager uitgevallen.

De beheerskosten zijn ruim lager uitgevallen dan begroot doordat er een ontvangst is geweest voor te veel betaalde onroerend zaak belasting over objecten in de Eemshaven. Hierdoor is een bedrag van € 155.000 ontvangen van de gemeente Eemsmond. De kosten voor het gebruik van elektra is ruim hoger uitgevallen dan begroot.

Personeelskosten

De salariskosten en de overige sociale lasten zijn vrijwel conform de begroting uitgekomen. De pensioenlasten zijn hoger uitgevallen in verband met hoger premiepercentages.

De secundaire kosten personeel zijn ruim lager uitgevallen. Met name de scholingskosten en de reis- en verblijfkosten zijn lager dan begroot. Verder wordt er uit kostenoverweging bijvoorbeeld minder gebruik gemaakt van externe vergaderlocaties waardoor kosten lager uitvallen dan begroot.

De kosten voor inactieven zijn niet begroot. Het betreft hier kosten voor een ex-werknemer.

De externe loonkosten zijn lager uitgevallen dan begroot. Het betreft hier een saldo van externe inhuur en de doorbelasting van uren naar investeringsprojecten van de externe inhuur en intern personeel. Met name de doorbelasting van uren naar investeringsprojecten is hoger uitgevallen dan begroot.

Overige kosten

De huurvestingskosten zijn iets lager uitgevallen dan begroot omdat met name de kosten voor het onderhoud van het gebouw lager is uitgevallen. De kosten voor middelen en materialen zijn eveneens lager uitgevallen. Onder deze post zijn met name de onderhoudskosten voor de bedrijfsinformatiesystemen en de lease-auto's begroot. De onderhoudskosten voor de bedrijfsinformatiesystemen zijn ruim lager uitgevallen dan begroot, de kosten voor de lease-auto's zijn conform de begroting. De kantoorkosten zijn lager uitgevallen door besparingen over de hele linie. Zo zijn de kosten voor bijvoorbeeld abonnementen, telefonie, boekwerken en verzendkosten lager uitgevallen.

De administratie- en algemene kosten zijn ruim hoger uitgevallen dan begroot. In de begroting is geen rekening gehouden met advieskosten in verband met verzelfstandiging. Deze kosten bedragen voor 2012 bijna € 350.000. Verdere advieskosten betreft met name juridisch advies en kosten voor het opstellen van de groene havenvisie. Tot slot is onder de administratiekosten een bedrag ter hoogte van bijna € 1.472.000 als kosten genomen als voorziening voor oninbare vorderingen. Het grootste deel hiervan heeft betrekking op een vordering op Aldel.

Mutatie voorzieningen

Voor het toekomstig onderhoud aan infrastructuur en baggerwerk is in 2012 een bedrag van ruim € 1,4 miljoen gedoteerd aan de voorzieningen. In de begroting is geen dotatie opgenomen.

Afschrijvingen materiële vaste activa

De afschrijvingen zijn ruim € 132.000 hoger uitgevallen dan begroot. Dit is veroorzaakt doordat de afschrijving op nieuwe projecten hoger is uitgevallen. 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 2012 zijn meer projecten gereedgekomen waardoor er ook meer is afgeschreven.

Financiële lasten

In totaal is in de begroting voor 2012 een bedrag van € 7,8 miljoen opgenomen als rentelasten waarvan € 3,3 miljoen wordt toegerekend aan investeringen en € 4,5 miljoen is begroot als exploitatiekosten. De gerealiseerde rentelast bestaat uit kosten voor rente instrumenten, kasgeldleningen en rekening courant. Deze kosten worden conform de herziene notitie 'Nota activabeleid' verdeeld. Deze verdeling houdt in dat de rentelasten ten laste van de investeringsprojecten wordt gebracht zolang deze onderhanden is. Doordat een aantal projecten is uitgelopen is er meer rente toegerekend aan projecten dan begroot. Het gaat hierbij om ongeveer 0,7 miljoen extra toerekening aan projecten. 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 € 1,3 miljoen. In de begroting is hiermee geen rekening gehouden.

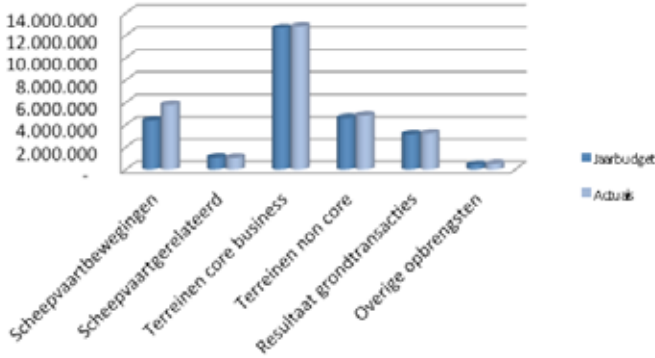
Tot slot wordt er jaarlijks een vast bedrag van in totaal € 190.000 aan de deelnemers betaald. Tot slot is er nog een renteopbrengst vanuit de rekening-couranten met Fivelpoort CV en Fivelpoort Beheer BV.

In totaal is bijna € 2,4 miljoen rente geboekt naar de exploitatie waar € 4,5 miljoen is begroot.

Cijfers en grafieken

Bedrijfsopbrengsten

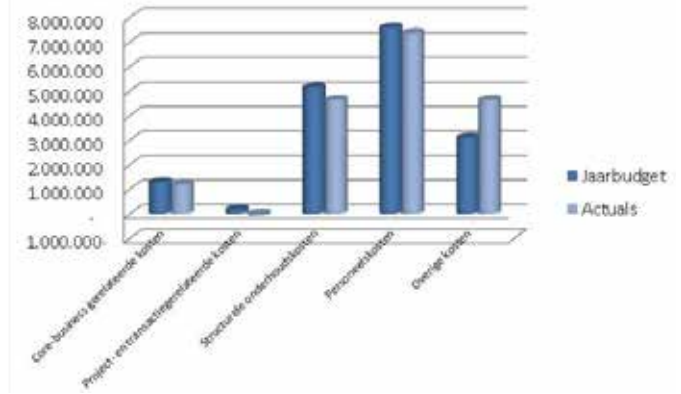
In de onderstaande grafieken worden de opbrengsten van Groningen Seaports schematisch weergegeven. Grafiek 1 laat de realisatie ten opzichte van de begroting zien. Grafiek 2 laat het aandeel van elke opbrengstcategorie ten opzichte van het totaal zien.



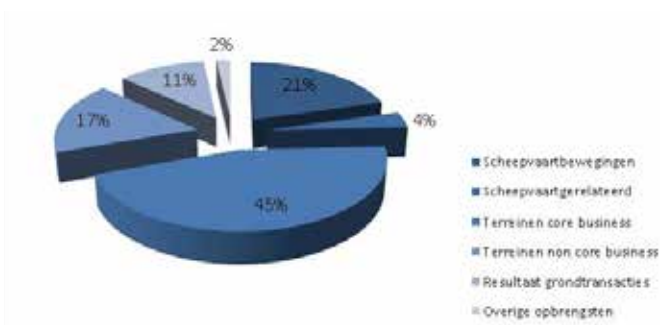
Bedrijfsopbrengsten 2012 grafiek 1

Bedrijfskosten

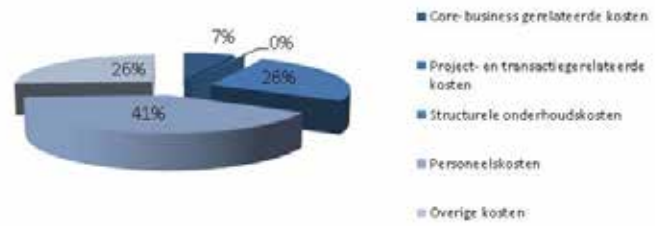
In de onderstaande grafieken worden de kosten van Groningen Seaports schematisch weergegeven. Grafiek 1 laat de realisatie ten opzichte van de begroting zien. Grafiek 2 laat het aandeel van elke kostencategorie ten opzichte van het totaal zien.



Bedrijfskosten 2012 grafiek 1



Bedrijfsopbrengsten 2012 grafiek 2

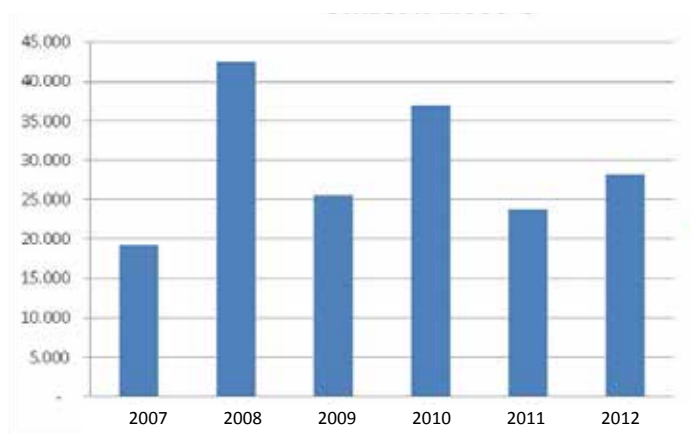


Bedrijfskosten 2012 grafiek 2

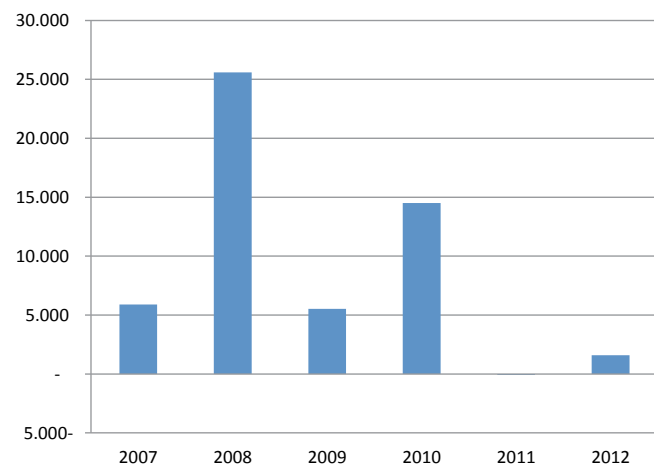
Kerncijfers

In het onderstaande overzicht worden een aantal kerncijfers weergegeven van 2007 tot en met 2012. In de grafieken op de volgende pagina worden een aantal kerncijfers in een grafiek weergegeven.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Terreinuitgifte hectaren	18,4	120,4	24,9	25,4	28,9	5,65
Goederenoverslag zeeschepen x 1.000 ton	3.130	3.310	2.904	3.380	3.134	3.594
Goederenoverslag binnenvaartschepen x 1.000 ton	4.672	4.673	3.987	4.242	4.917	5.111
Totaal overslag x 1.000 ton	7.802	7.982	6.899	7.622	8.052	8.705
Passagiersbewegingen x 1.000 personen	352	354	370	371	362	373
Aantal passagiersschepen	1.428	1.553	1.278	1.382	1.320	1.373
Aantal vissersschepen	1.478	1.365	1.092	969	825	966
Personeelsbestand aantal medewerkers	72	75	85	88	90	90
Omzet x 1.000 €	19.214	42.487	25.476	36.956	23.736	28.239
Netto resultaat x 1.000 €	5.899	25.597	5.525	14.514	-90	1586
Eigen vermogen tov balanstotaal %	60,5	61,0	69,3	59,4	53	52
Cash Flow x 1.000 €	8.020	28.057	6.843	12.408	4.100	7.392
Investerings bruto x mln. €	17,3	17,4	15	53,6	61,2	38,3



Omzet x 1000 €



Netto resultaat x 1000 €

Leaflet Facts & Figures 2012

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	8,705,000 tonnes
Sea-going vessels	4,593
Inland vessels	4,606
Passenger vessels	1,373
Passenger movements	372,963
Gross turnover	± € 28,257,000,- (provisional)
Net result	± € 3,011,000,- (provisional)
Newly established businesses	Marine Maintenance Service, Ballast Nedam
Newly extended businesses	Dow Chemicals, Socar, B&S International, Havenbedrijf Delfzijl, AG Ems, Orange Performance Sailcraft, Eneco Bio Golden Raand, Hevelmans Ibis

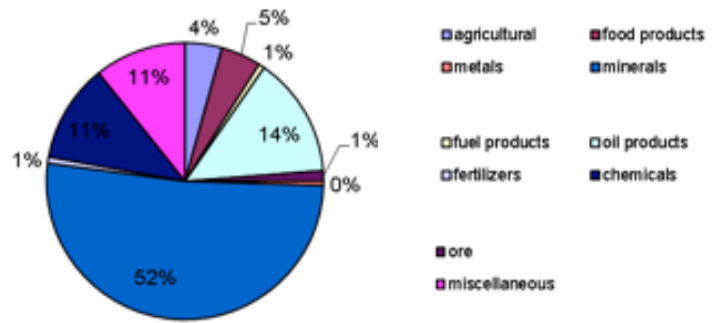
The ports

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)

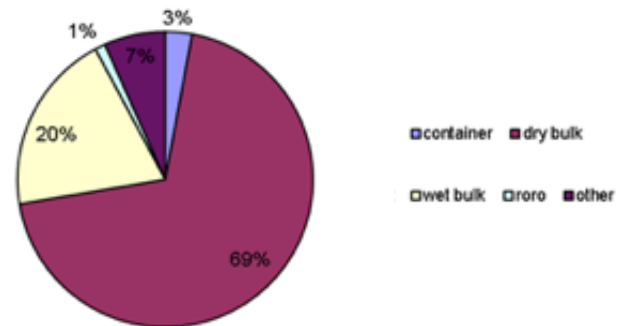
Business & employment

- Energy and industrial ports strategically located between two mainports
- 160 companies
- Main industries: energy (offshore wind, data), recycling, chemicals, logistics, agribusiness
- Core tasks: developing, facilitating and stimulating new business activities
- Direct employment: 5,346 people/ Indirect employment: 10,725 people
- Chemical Cluster Delfzijl generates approx. 15% of the total annual chemical production of the Netherlands.

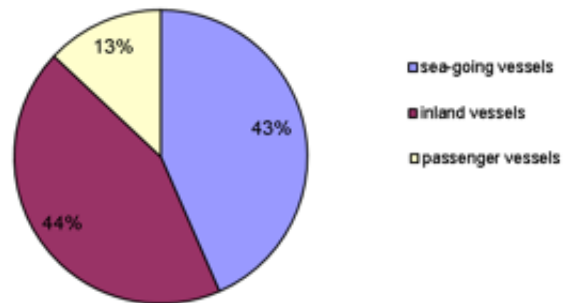
Incoming/outgoing Cargo 2012 by Product

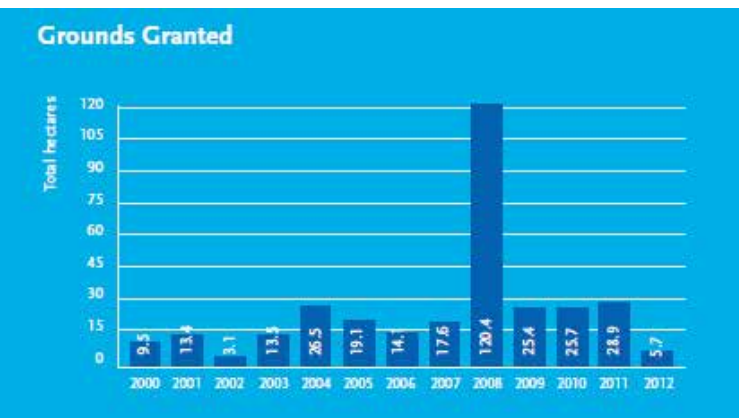
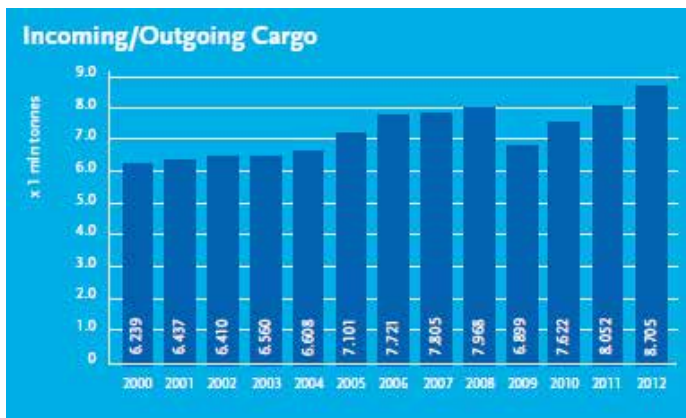
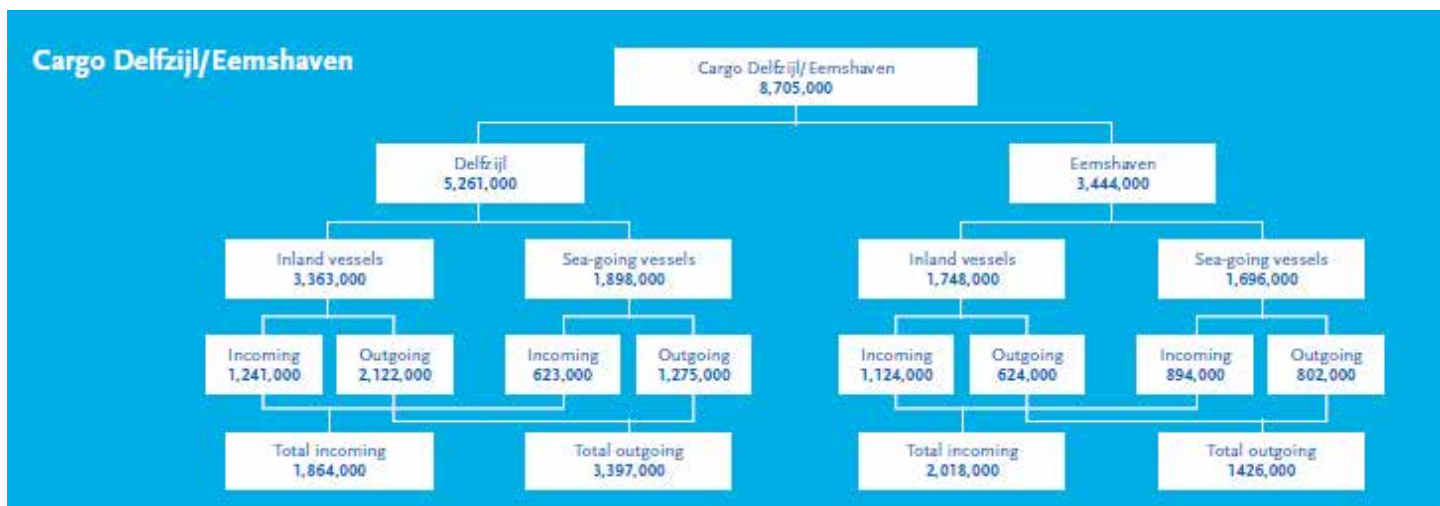


Incoming/outgoing Cargo 2012 by Category



Vessel Movements 2012







Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: Gemeenschappelijke Regeling Havenschap Delfzijl/Eemshaven (hierna: Groningen Seaports)

Verklaring betreffende de jaarrekening

Wij hebben de in de programmaverantwoording opgenomen jaarrekening 2012 van Groningen Seaports te Delfzijl gecontroleerd. Deze jaarrekening bestaat uit de balans per 31 december 2012 en de winst-en-verliesrekening over 2012 met de toelichtingen, waarin zijn opgenomen een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

Verantwoordelijkheid van het bestuur

Het dagelijks bestuur van Groningen Seaports 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 in Nederland geldende Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten. Deze verantwoordelijkheid houdt onder meer in dat de jaarrekening zowel de baten en lasten als de activa en passiva getrouw dient weer te geven en dat de in de jaarrekening verantwoorde baten, lasten en balansmutaties rechtmatig tot stand zijn gekomen. Rechtmatige totstandkoming betekent in overeenstemming met de begroting en met de relevante wet- en regelgeving, waaronder verordeningen van Groningen Seaports, zoals opgenomen in het programma van eisen dat d.d. 21 december 2012 vastgesteld is door het algemeen bestuur van Groningen Seaports

Het dagelijks bestuur is tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing als het noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening en de rechtmatige totstandkoming van baten, lasten en balansmutaties 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 de Nederlandse controlestandaarden, het Besluit accountantscontrole decentrale overheden en het programma van eisen dat d.d. 21 december 2012 vastgesteld is door het algemeen bestuur van Groningen Seaports. 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, alsmede voor de rechtmatige totstandkoming van baten, lasten en balansmutaties, 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 Groningen Seaports. Een controle omvat tevens het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en de gebruikte financiële rechtmatigheidscriteria en van de redelijkheid van de door het dagelijks bestuur van Groningen Seaports gemaakte schattingen, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de jaarrekening. De bij onze controle toegepaste goedkeuringstolerantie bedraagt voor fouten 1% en voor onzekerheden 3% van de totale lasten, inclusief toevoegingen aan reserves.

Deze goedkeuringstolerantie is d.d. 21 december 2012 vastgesteld door algemeen bestuur van Groningen Seaports.

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

Oordeel betreffende de jaarrekening

Naar ons oordeel geeft de jaarrekening van Groningen Seaports een getrouw beeld van de grootte en samenstelling van zowel de baten en lasten over 2012 als van de activa en passiva per 31 december 2012 in overeenstemming met het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten.

Voorts zijn wij van oordeel dat de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties over 2012 in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand zijn gekomen in overeenstemming met de begroting en met de relevante wet- en regelgeving, waaronder verordeningen van Groningen Seaports.

Verklaring betreffende overige bij of krachtens de wet gestelde eisen

Ingevolge Artikel 213, lid 3, onder de Gemeentewet vermelden wij dat het jaarverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, verenigbaar is met de jaarrekening.

Groningen, 2 mei 2013

Ernst & Young Accountants LLP

w.g. drs. R.H. Bouman RA