



## GRONINGEN SEAPORTS

Ons kenmerk: 2012.04805  
Onderwerp: Agenda AB vergadering  
d.d. 12 juli 2012

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

Delfzijl, 25 juni 2012

Geachte leden,

Namens de voorzitter nodig ik u hierbij uit voor het bijwonen van een openbare vergadering van het Algemeen Bestuur van Groningen Seaports, die zal worden gehouden op **donderdag 12 juli 2012 van 9.00 – 12.00 uur** in **Nijlicht, aan Schildweg 16 in de Eemshaven**. Een routebeschrijving treft u hierbij aan.

De stukken behorende bij agendapunten 4a en 4b zijn u reeds eerder ter hand gesteld.

De agenda voor deze vergadering luidt als volgt:

### 1. Opening

### 2. Mededelingen en ingekomen stukken

- brief SBE, d.d. 7 mei 2012 (nr. 2012A00006), inz. vertegenwoordiging bedrijfsleven in Adviescommissie Havens D/E (ter behandeling bij agendapunt 4d)
- brief Adviescommissie, d.d. 21 juni 2012 (nr. 2012A00009), inz. Programmaverantwoording 2011

### 3. Besluitenlijst van de openbare vergadering van 16 december 2011

Nr. 2012.00310 is bijgevoegd.

### 4. Zaken ter besluitvorming

- a. Programmaverantwoording 2011 & Verslag van bevindingen  
Notitie nr. 4168, alsmede de Programmaverantwoording 2011 (nr. 4220) en het Verslag van Bevindingen van KPMG, d.d. 1 juni 2012.
- b. Raambegroting 2012  
Notitie nr. 4168 (gelijk aan notitie bij 4a), alsmede de Raambegroting 2013 (nr. 4187).
- c. Aanbesteding accountantscontrole  
Notitie nr. 4741 is bijgevoegd.
- d. Benoeming nieuwe leden Adviescommissie  
Notitie nr. 4729 is bijgevoegd.

### 5. Zaken ter bespreking

- a. Voortgangsrapportage Energypark  
Notitie nr. 4665 is bijgevoegd.
- b. Route besluitvorming Fivelpoort  
Notitie nr. 4728 is bijgevoegd.
- c. Rapport actualisatie weerstandscapaciteit  
Notitie nr. 4740 is bijgevoegd.

#### Port Authority Delfzijl/Eemshaven

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

Portnummer: 1001

phone +31 (0)596 64 04 00 • fax +31 (0)596 63 04 64 • info@groningen-seaports.com • www.groningen-seaports.com

ABN-AMRO Bank 57.16.20.604 • IBAN: NL 10 ABNA 0571.6206.04 • BIC: ABNANL2A

Rabobank 30.63.73.025 • IBAN: NL 85 RABO 0306.3730.25 • BIC: RABONL2U • V.A.T. nr. NL 00 12 20 500 B 01





**6. Zaken ter informatie**

- a. Stand van zaken Natuurbeschermingswetvergunning GSP  
Notitie nr. 4727 is bijgevoegd. Mondelinge toelichting door de heer Post.
- b. Actuele ontwikkelingen  
Mondelinge toelichting door de heer Post.

**7. Rondvraag**

**8. Sluiting**

Met vriendelijke groet,

GRONINGEN SEAPORTS

Harm D. Post  
Directeur

# ADVIESCOMMISSIE VOOR DE HAVENS DELFIJL EN EEMSHAVEN

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

Ons kenmerk: 2012A00009  
Onderwerp: Programmaverantwoording 2011

Aan het Algemeen Bestuur  
van Groningen Seaports

Delfzijl, 21 juni 2012

Geacht bestuur,

Het management van Groningen Seaports heeft de Adviescommissie, bijeen in zijn vergadering van 18 juni jl., inzicht gegeven in de Programmaverantwoording 2011 van Groningen Seaports.

In 2011 heeft Groningen Seaports de lijn om te investeren in onze haven economie stevig doorgezet. De Adviescommissie is voorstander van het op een consistente financiële planning gebaseerde meerjaren investeringsplan dat Groningen Seaports hanteert om onze economie te stimuleren en hecht er waarde aan dat uw bestuur die lijn ook in de komende jaren vasthoudt. De ontwikkeling van de Groninger havens, maar zeker ook de gehele regio, is daarmee gebaat.

De Adviescommissie adviseert uw bestuur dan ook het positieve resultaat over het boekjaar 2011 te kwalificeren als bestemmingsreserve ten behoeve van de financiering van toekomstige havengerelateerde projecten.

Met vriendelijke groet,

Abel Nieveen  
Voorzitter Adviescommissie

2012 A00006



Adviescommissie voor de Havens Delfzijl/Eemshaven  
t.a.v. de heer A. Nieveen, voorzitter  
Postbus 20004  
9930 PA DELFZIJL

Kantooradres  
Duurswoldlaan 2, 9936 HA Farnsum  
Eemsmoedgebouw  
Havennummer 1401  
Correspondentieadres  
Postbus 130, 9930 AC Delfzijl  
T [0596] 634 030  
E info@sb-eemsdelta.nl  
www.sb-eemsdelta.nl

Delfzijl, 07 mei 2012

Kenmerk: SBE/12-019

Onderwerp: Vertegenwoordiging bedrijfsleven in Adviescommissie Havens D/E.

Geachte heer Nieveen,

Hiermee berichten wij u, dat de heer J. Schaafsma (GDF SUEZ Energie NL) de heer G.J. Pastoor heeft opgevolgd als voorzitter van SBE Energie.  
In verband hiermee dragen wij ter vervanging van de heer G.J. Pastoor, de heer J. Schaafsma voor, als lid van de Adviescommissie Havens D/E namens het bedrijfsleven Energie.

Verder berichten wij u dat vanwege het vertrek van de heer R. Kiewiet bij Dynea, wij graag de heer D. Reiffers (Holland Malt, Eemshaven) voordragen als lid van de Adviescommissie Havens D/E namens het bedrijfsleven Industrie, ter vervanging van de heer R. Kiewiet.

Beide voordrachten zijn afgestemd met de stichting Bedrijfsbelangen Eemshaven.

Deze brief is in afschrift verzonden aan de heer H.D. Post, directeur Groningen Seaports.

Hoogachtend,

Met vriendelijke groet,  
SAMENWERKENDE BEDRIJVEN EEMSDelta SBE

C.G. (Cor) Zijdeveld  
voorzitter

drs. J.D. (José) Kimkes  
directeur

**Nr: 2012.00310**

**Verslag openbare vergadering van het Algemeen Bestuur van Groningen Seaports, gehouden op 16 december 2011 van 09.00 uur tot 10.30 uur op het kantoor van Groningen Seaports, Handelskade Oost 1, te Delfzijl.**

**Aanwezig:**

*Provincie Groningen* : W.J. Mansveld (voorzitter), M. Bouwmans, P.W. Geerdink, K. Swagerman;  
*Gemeente Delfzijl* : J.A. Ronde, J.H. Menninga, M. Kaptan;  
*Gemeente Eemsmond* : H.K. Bouman, J.P. Nienhuis, A. Spijk-van de Pol.

**Afwezig:**

*Gemeente Delfzijl* : E.A. Groot, E.K.H. Stulp (vice-voorzitter);  
*Gemeente Eemsmond* : M. van Beek, J. Dobma;

**Voorts aanwezig:**

*Groningen Seaports* : H.D. Post (directeur), R. Genee (secretaris), W.H. Boneschansker (deels);  
*Verslagbureau Groningen* : Th. Poggemeier.

**1. Opening**

De voorzitter opent de vergadering en heet alle aanwezigen van harte welkom.

**2. Mededelingen en ingekomen stukken**

- Brief Adviescommissie inzake Haventarieven en terreinprijzen 2012, stuknr. A00024.
- Brief Adviescommissie inzake Businessplan 2012-2016, stuknr. A00023.

De voorzitter deelt mee dat de twee ingekomen stukken betrokken kunnen worden bij de punten 4 en 5 van de agenda.

De heer Post informeert dat de vergunning om de Wilhelminahaven en de overige delen van de Eemshaven op diepte te brengen, vernietigd is, maar dat de pogingen om een gedoogbeschikking van het Ministerie van EL&I en van de provincie Groningen te krijgen, vorige week succesvol zijn gebleken. Inmiddels wordt er weer volop gebaggerd hetgeen ook de goedkeuring draagt van de milieuorganisaties. Evenwel wordt een verzetsprocedure bij de Raad van State aangespannen tegen de vernietiging van de vergunning. GSP moet juridisch hard kunnen maken dat alles is gedaan om de baggerwerkzaamheden op tijd klaar te krijgen in verband met de belangen van Nuon en RWE. Hierbij wordt het AB verzocht in te stemmen met de actie tot verzet bij de Raad van State.

De voorzitter stelt vast dat het algemeen bestuur akkoord gaat met het inzetten van de betreffende actie.

**3. Verslag van de openbare vergadering van 8 juli 2011**

Nr. 4633 is bijgevoegd.

Het verslag van de openbare vergadering van 8 juli 2011 wordt ongewijzigd vastgesteld.

Naar aanleiding van het verslag worden geen opmerkingen gemaakt.

**4. Zaken ter besluitvorming**

**a. Programmabegroting 2012**

Notitie 4734 en programmabegroting, nr. 4636, zijn bijgevoegd.

De heer Post licht een drietal aspecten toe, te weten: de totstandkoming van het businessplan, wijzigingen ten gevolge van besluitvorming in het DB en de positie van de OR.

Na een intensief proces met betrokkenheid van de medewerkers is het businessplan tot stand gekomen en alle medewerkers is duidelijk geworden waar GSP zich in 2012 al dan niet mee bezig gaat houden.

Daar bij GSP tevoren grote investeringen moeten worden gedaan voordat inkomsten worden behaald, is in voorgaande businessplannen reeds cijfermatig aangegeven dat eventuele aanloopverliezen geaccepteerd moeten worden. Echter, het DB is hier voor het jaar 2012 niet mee akkoord gegaan en heeft de directie verzocht een ultieme poging te ondernemen om een begroting met zwarte cijfers te schrijven. Dat is gelukt door kritisch naar de kosten te kijken en niet voor 100% te mikken op erfpacht aan de inkomstenkant. Van

de 9 ha die in 2012 zal worden uitgegeven zal de helft worden verkocht en de andere helft zal in erfpacht worden uitgegeven. Hierdoor komt de garantie op uitvoering van het eeuwigdurend onderhoud niet in gevaar. Bij een fifty-fifty verhouding tussen erfpacht en verkoop van de resterende 300 ha zullen de inkomsten toereikend zijn.

De Ondernemingsraad heeft zijn positie betreffende de Programmabegroting per brief verwoord. De OR vraagt daarbij aandacht voor de vraag of bij grote investeringen geadviseerd en/of ingestemd moet worden. Deze vraag zal door de heer Post worden afgehandeld. De OR benadrukt dat zij de focus graag gericht ziet op erfpacht. Dit komt volgens de OR onvoldoende tot uitdrukking in deze programmabegroting, waarin gekozen is voor een evenredige verdeling tussen erfpacht en verkoop. Tot slot spreekt de OR haar waardering uit voor de wijze waarop dit businessplan tot stand is gekomen, aldus de heer Post.

De heer Kaptan merkt op dat bij hem inhoudelijke vragen zijn gerezen en onduidelijkheden zijn ontstaan. Aan de hand van de aanbiedingsbrief is niet direct op te maken wat het traject is geweest achter de begroting. In de aanbiedingsbrief heeft hij een referentie gemist aan het gat van bijna € 5 miljoen tussen de Raambegroting en de Programmabegroting (zie pag. 42-43).

Een dergelijke aanzienlijke afwijking zou eventueel aan de orde moeten komen in de raden van de deelnemers. Voorts is het de vraag welke effecten de afwijking heeft op de meerjarenraming van GSP.

Tot slot wordt op pag. 36 voor de bedrijfsvoering slechts verwezen naar het business plan 2012-2016. De heer Kaptan mist hier een korte samenvatting van de bedrijfsvoering.

De heer Swagerman merkt op dat de provinciale delegatie de stukken graag volledig, inclusief alle cijfers, eventueel in vertrouwelijkheid, zou willen beoordelen. Nu is slechts een gekuiste versie beschikbaar. Graag zou hij zien dat een volledige versie onder vertrouwelijkheid ter inzage ligt in de Statenkast en dat alle AB-leden, inclusief die van gemeenteraden, een ongekuste versie ontvangen.

Het weerstandsvermogen lijkt op niveau, maar gelet op de verslechterde economische vooruitzichten vraagt hij of een eventuele tussentijdse aanpassing van het weerstandsvermogen wordt overwogen. Op pag. 39 is slechts een korte opsomming van het grondbeleid weergegeven, terwijl daarover verspreid door het gehele stuk veel meer informatie te vinden is. De heer Swagerman zou graag zien dat alle informatie over het grondbeleid wordt samengevoegd, zodat het grondbeleid en de effecten daarvan in één oogopslag inzichtelijk worden. Zo'n verschuiving naar een fifty-fifty-verhouding tussen verkoop en erfpacht zou daarin direct een plaats kunnen krijgen.

Voorts is sprake van een relatief kleine winst die door de economische ontwikkelingen vrij snel zou kunnen verdwijnen. Graag zou hij tussentijdse rapportages ontvangen, indien sprake is van ontwikkelingen die een negatief effect hebben op de winstpositie en zo mogelijk op het weerstandsvermogen.

Mevrouw Geerdink verwijst op pag. 26 van de begroting naar de passage over de samenwerking met Niedersachsen op nautisch gebied en vraagt hoe de samenwerking nu verloopt en hoe deze idealiter gestalte zou kunnen krijgen. Welke knelpunten zijn er en hoe kunnen die opgelost worden?

Inzake de rentederivaten (zie pag. 35, 54 en 61) vraagt zij of meer informatie gegeven kan worden over de herstructurering van de rentederivatenportefeuille in 2012.

De heer Bouman refereert aan pag. 55. Gesteld wordt dat investeringen in projecten niet onmiddellijk geld opleveren, anderzijds worden interne rendementsberekeningen gemaakt voor projecten waarbij het criterium van 6,5% geldt. Hoe verhoudt zich dat tot elkaar?

De heer Menninga verklaart blij te zijn met deze begroting in die zin dat daaruit blijkt dat de recessie in deze omgeving zich niet doet gevoelen. Uit de hogere opbrengsten van havengelden blijkt dat volgend jaar veel meer activiteiten zullen plaatsvinden dan dit jaar en het vorige jaar het geval was. Dat is dus positief. Er is sprake van onderzoek naar de uitbreiding van de bedrijventerreinen in de Eemshaven. Wat is daarvan de stand van zaken?

Het weerstandsvermogen wordt door het DB als voldoende beoordeeld. Zou het niet beter zijn om te koersen op ruim voldoende?

Ten aanzien van de Programmabegroting 2012 en de vergelijking met de Raambegroting is nog sprake van zwarte cijfers, maar het lijkt dat daar naartoe is gewerkt. De verschillen met de raambegroting zijn vrij groot en mogelijk heeft dat te maken met de veel grotere additionele opbrengsten projecten van ca. € 10 miljoen in de Raambegroting. Ook zijn de baggerkosten naar beneden bijgesteld met 0,5 miljoen, terwijl deze altijd omhoog gingen. Verder is de post Marketing en PR gedaald ten opzichte van de Raambegroting, terwijl in de omschrijving sprake is van een verhoging van de kosten voor sponsoring. De vraag is of de betreffende omschrijvingen altijd goed zijn.

De secundaire personeelskosten zijn geraamd op bijna € 1 miljoen. Dit betreft voornamelijk scholing, reis-

kosten, verblijfskosten en representatie. Dit is een behoorlijk bedrag als de personeelskosten circa € 5 miljoen bedragen. Zijn de leaseauto's hier ook bij inbegrepen?

Verder is er 'iets' aan de hand met de Oostlob (zie pag. 50 en pag. 42). Kan dat worden toegelicht?

Tot slot merkt de heer Menninga op dat het bedrijfsplan er keurig uitziet, maar dat het verschil tussen deze Programmabegroting 2012 en de Raambegroting 2012 vrij fors is. Wat is daarvoor de verklaring?

De heer Ronde merkt aanvullend op dat van het bedrag van € 10 miljoen voor additionele opbrengsten projecten (pag. 42) er € 5 miljoen naar de Oostlob gaat en dat de andere € 5 miljoen is verschoven naar de posten vermeld op pag. 50. Klopt dat?

De voorzitter gaat in op de algemene vragen en opmerkingen inzake samenvattingen, etc. De tips en handreikingen zullen worden meegenomen, want van groot belang is dat de begroting goed leesbaar is. Zij ziet op dit moment geen bezwaar om de volledige, ongekuiste begroting vertrouwelijk in de Statenkast en radenkasten ter inzage te leggen en zegt toe dit te bezien via het DB.

Wat betreft de herstructurering van de derivatenportefeuille meldt zij dat het DB besloten heeft om daaraan in de komende twee maanden een sessie te wijden met financiële deskundigen hetgeen vervolgens zal resulteren in een voorstel aan het AB.

De aanbiedingsbrief was deze keer meer een excuusbrief voor de vertraging in de verzending. Een samenvatting van de belangrijkste punten kan inderdaad worden gegeven in de vorm van een oplegnotitie. Inzake het proces wordt ernaar gestreefd om de stukken voor het AB vier weken voor haar vergadering verstuurd te hebben, zodat AB-leden de gelegenheid hebben om de stukken mee te nemen naar raden en Staten, zodat de voorbereiding zodanig plaats te laten hebben dat iedereen een groep vertegenwoordigt die de stukken heeft gezien.

De heer Post beantwoordt de vragen over het weerstandsvermogen. Dit is drie jaar geleden door op basis van advisering door Aon door het AB vastgesteld. Juist vanwege de verslechterde economische omstandigheden is in overleg met het DB besloten om Aon niet pas volgend jaar een vervolgoopdracht tot vaststelling van het weerstandsvermogen te geven, maar dit jaar al en vanaf dit jaar zal het weerstandsvermogen eens per twee jaar worden bepaald. Op de eerstvolgende DB vergadering op 25 januari 2012 zal Aon haar rapportage presenteren. Op korte termijn is er dus zicht op het weerstandsvermogen in de geactualiseerde situatie van GSP.

De heer Swagerman vraagt wie exact de opdracht daartoe formuleert en afgeeft en of er bepaalde wijzigingen of duidingen worden meegegeven.

De heer Boneschansker informeert dat in 2007 beleid over het weerstandsvermogen is vastgesteld. In 2008 is het weerstandsvermogen geactualiseerd en nu is Aon wederom gevraagd om dat te doen. Dat gebeurt aan de hand van een stappenplan waarbij zij stukken als begroting, jaarrekening, etc., bestuderen en workshops en interviews houden met het middenkader en het MT. Daar komt dan een goed beeld uit over de belangrijkste risico's die vervolgens worden meegenomen in het weerstandsvermogen. Dat wordt berekend aan de hand van het zogenaamde Monte Carlo-simulatiemodel.

De voorzitter zegt toe dat de Aon-rapportage ook aan het AB zal worden verstuurd. Het DB zal voor de Begroting 2013 en de Meerjarenbegroting 2013-2016 in het voorjaar een strategische sessie plannen om te spreken over de toekomst van GSP. Omstandigheden veranderen en gekeken moet worden hoe bijvoorbeeld om te gaan met verslechterde economische omstandigheden en winst die onder druk staat. Mogelijk zullen in dit proces ook extern deskundigen worden geraadpleegd.

De heer Post refereert aan de opmerking over het grondbeleid en stelt voor om de aanbeveling in de voorgenomen oplegnotitie mee te nemen. Inzake de informatieverschaffing over de winstpositie wordt al tussentijds gerapporteerd. Elk kwartaal wordt dienaangaande aan het DB gerapporteerd en over grote projecten wordt rechtstreeks aan het AB gerapporteerd.

De heer Swagerman vraagt of de kwartaalrapportages ook naar het AB gestuurd kunnen worden.

De voorzitter zal ook dit verzoek in het DB bespreken.

De heer Post vervolgt met de beantwoording van de vraag over Niedersachsen Ports, het samenwerkingsverband van een aantal Duitse havens, waaronder Emden en Cuxhaven. De gewenste samenwerking met Emden komt niet echt van de grond. Op puur nautisch gebied wordt weliswaar tussen de betrokken ver-

keersleidingen goed samengewerkt, maar het feit dat er drie verkeersleidingen bestaan die het scheepsverkeer in en direct buiten de Eems regelen, is niet efficiënt, kostenverhogend en slecht voor de concurrentiepositie van de havens. Pogingen vanuit GSP om dit te veranderen, zijn tot nu toe gestrand. Een tweede aspect is dat de bevoegde gezagen er meer naar zouden moeten streven om plannen te maken voor *beide* oevers van de Eems. Voorts zijn er wettelijke beperkingen die verhinderen dat Duitse loodsen worden ingezet op schepen die naar Nederlandse havens gaan en andersom. Het is de betrokken ministeries (nog) niet gelukt om deze op te heffen en hierover overeenstemming te bereiken.

Mevrouw Geerdink suggereert dat dit mogelijk beter in Europees verband besproken kan worden.

De heer Post antwoordt dat van de kant van het ministerie serieuze pogingen zijn ondernomen om deze kwestie ten goede te keren, maar dat het niet is gelukt. Ook de kwestie van de loodsgelden speelt een rol. Bovendien is in Nederland het loodswezen geprivatiseerd en in Duitsland niet. Dit verschil in organisatievorm helpt ook niet echt mee.

De voorzitter wijst erop dat vanuit het provinciebestuur de samenwerking met Nedersachsen steeds hechter en plezieriger wordt. Gezamenlijk zal ook met betrekking tot dit onderwerp worden bekeken of men elkaar kan naderen.

Met betrekking tot de vraag over de rentederivaten zal het DB zich beraden op mogelijke oplossingsrichtingen voor de situatie die is ontstaan welke naar alle waarschijnlijkheid ter goedkeuring wordt voorgelegd aan het AB op zijn volgende vergadering.

Mevrouw Geerdink veronderstelt dat het AB dan de mogelijkheid moet hebben om mee te kunnen praten om de situatie te kunnen beoordelen om uiteindelijk haar vaststellende rol te kunnen vervullen.

De voorzitter beaamt dat. Er zal een beperkt aantal scenario's worden geschetst en het DB zal zijn eigen keuze motiveren. Dit alles wordt dan voorgelegd.

De heer Boneschansker gaat in op hoe de interne rendementseis zich verhoudt tot het upfront investeren. Het beleid hieromtrent is ongeveer 10 jaar geleden vastgesteld door het AB en heeft betrekking op de terugverdienperiode, de netto contante waarde en de interne rentabiliteit van 6,5% van investeringen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen projecten waarvoor rendementscriteria gelden en commerciële belangen een rol spelen en projecten inzake de publieke infrastructuur. Upfront investeren is onderdeel van dit beleid.

De heer Bouman merkt op dat de toelichting de tekst heeft verhelderd en dat eventuele vragen daardoor bij voorbaat zullen zijn beantwoord.

De heer Post verklaart het niet eens te zijn met de opmerking dat de recessie kennelijk voorbij is. Hij wijst erop dat de te verkopen hoeveelheid grond voorzichtigheidshalve is teruggebracht naar een reële oppervlakte van 9 ha, hetgeen ongeveer de helft is van de verkopen gedurende de laatste 5 jaar.

De heer Menninga verwijst echter naar de veel grotere opbrengsten van de havengelden, hetgeen de achtergrond vormde van zijn opmerking.

De heer Post antwoordt dat dit het resultaat is van de verwachte meeropbrengsten van investeringen in kaden die gereed zijn gekomen, zoals bijvoorbeeld de kade van Nuon. In de meerjarenbegroting lopen die inkomsten verder op omdat bij RWE en Vopak precies hetzelfde mechanisme speelt waardoor de dan te realiseren overslag in de cijfers gaat meespelen. Desondanks heeft ook GSP te lijden heeft van de recessie.

Er wordt planologisch samengewerkt aan de eventuele uitbreiding van de Eemshaven in zuidoostelijke richting met de gemeente Eemshaven en de provincie. De situatie is gecompliceerd vanwege een aantal externe claims in verband met de eventuele aanleg van pijpleidingen en hoogspanningskabels. Verder zijn er nadere eisen gesteld ten aanzien van de landschappelijke inpassing van het terrein. Zodra de plannen van GSP gereed zijn, zullen deze via het DB bij het AB aan de orde kunnen komen.

De heer Menninga vraagt of er alternatieven voor de eventuele uitbreiding in het gebied zijn.

De heer Post antwoordt dat er planologisch geen alternatieven zijn daar het middelste deel bestemd is voor glastuinbouw, terwijl het westelijke deel haven technisch niet interessant is.



De verschillen tussen de Raambegroting 2012 en de Programmabegroting 2012 zijn inderdaad vrij groot. De kosten zijn kritisch bezien. Bijvoorbeeld die voor marketing en PR. Bij de baggerkosten speelt een rol dat vertraging is opgetreden ten opzichte van het vorige plan. Evenwel zullen de kosten in de toekomst verder gaan oplopen. Het gaat hierbij om het eenmalig op diepte brengen van de haven van 11 meter naar 15 meter en het structurele onderhoud van de haven om de diepte te handhaven.

De heer Boneschansker beantwoordt de vraag van de heer Menninga over leaseauto's en de secundaire kosten. In deze kosten zijn de leaseauto's niet inbegrepen. Deze worden verantwoord onder de post 'Overige kosten middelen en materialen'.

De vraag over het bedrag van € 10 miljoen en de vraag over de Oostlob. Op pag. 50 is aangegeven dat bijna € 4,9 miljoen van de € 10 miljoen is meegenomen naar 2012. De verwachting was dat dit bedrag zou worden uitgegeven en dat een terrein zou worden verkocht. De actualiteit is dat in het komende financiële meerjarenplan de verkoop van het betreffende terrein *niet* is meegenomen. Dit is het grootste verschil met de Raambegroting. De additionele opbrengsten zullen in de toekomst naar opbrengstsoort worden verantwoord.

De heer Kaptan constateert dat de verkoop van het terrein in juni van dit jaar nog wel was meegenomen en nu niet meer. Dat betreft dan een fundamentele wijziging van de begroting en volgens art. 35 van de GR moet dit dan duidelijk aan de raden worden gecommuniceerd.

De voorzitter stelt dat het de bedoeling is dat de begroting zodanig tijdig aan het AB wordt voorgelegd dat deze met de suppletoire begroting in de raden/staten tijdig besproken kan worden. Dit is de bedoeling van de procedureverandering zodat gegarandeerd kan worden dat AB-leden met hun achterban kunnen overleggen vóór de AB-vergadering.

De heer Genee licht toe dat elk jaar voor 15 juli een raambegroting voor het volgende jaar door het AB wordt geleverd aan het ministerie van Binnenlandse Zaken, zijnde de toezichthouder op Gemeenschappelijke Regelingen. Die raambegroting komt overeen met de laatste kolom van het geldende financieel meerjarenplan. Uit het nu voorliggende stuk is dus al af te lezen hoe de Raambegroting 2013 zal zijn opgesteld.

De heer Ronde vraagt of dat de reden is dat de additionele opbrengsten altijd als totaal worden genomen en pas later verdeeld worden over meerdere posten.

De heer Boneschansker antwoordt ontkennend. Het financiële systeem is nu zodanig geprofessionaliseerd dat de verdeling mogelijk is. Elk jaar wordt deze vraag gesteld en daarom is besloten de posten te verdelen over de juiste opbrengstcategorieën. Op pag. 61 is de regel 'Additionele opbrengsten' afwezig, terwijl de opbrengsten zijn verdeeld over de jaren. Zo is in 2014 bij 'Transactieresultaat gronden' de actualisatie meegenomen van de verkoop aan Advanced Power in plaats van onder 'Additionele opbrengsten'.

De voorzitter informeert dat het begrotingsproces na de formele verzending van de raambegroting gedurende de rest van het jaar doorgaat. Bij woelige tijden kunnen dan grote verschillen ontstaan met de raambegroting.

De heer Kaptan benadrukt dat als er bij een begroting van € 31 miljoen een verschuiving optreedt van bijna 18%, nadere uitleg vereist is. Het is vrij gecompliceerd om dat uit het stuk te halen.

De voorzitter acht het juist dat er in het vervolg een oplegnotitie wordt meegeleverd waarin toegelicht wordt welke wijzigingen zijn opgetreden ten opzichte van de raambegroting.

De heer Post verwijst naar de vrijwel lege pag. 36 waarin verwezen wordt naar het business plan 2012-2016. Dit zal worden gecorrigeerd.

Ten aanzien van de vraag over de Oostlob informeert hij dat Advanced Power de bouw van de centrale twee jaar heeft uitgesteld. Verder is sprake van meevallende aanbestedingen in de Oostlob, met name betreffende de aanleg van de kades in de verlengde Wilhelminahaven. Beide aspecten vertalen zich direct in een wijziging van de cijfers.

*In tweede termijn worden opmerkingen noch vragen aan de orde gesteld.*

De voorzitter concludeert dat de Programmabegroting 2012 is vastgesteld.

- b. Havenbeheersverordening Groningen Seaports 2012  
Notitie 4609 incl. bijlagen is bijgevoegd.

*Over dit stuk worden opmerkingen noch vragen aan de orde gesteld.*

De voorzitter concludeert dat de Havenbeheersverordening Groningen Seaports 2012 is vastgesteld.

- c. Voorstel wijziging tarieven 2012  
Notitie 4598 is bijgevoegd.

De heer Menninga refereert aan de brief van de Adviescommissie waarin zij schrijft eraan te hechten "dat er oog blijft voor een gezonde verhouding van de Groninger haventarieven ten opzichte van andere Nederlandse zeehaventarieven." Hoe moet dit gelezen worden?

Mevrouw Geerdink vraagt welk effecten de voorgenomen prijsverhoging heeft op de concurrentiepositie van GSP ten opzichte van de andere havens en welke effect in algemene zin wordt verwacht.

De heer Post antwoordt dat de havens van GSP de goedkoopste van Nederland zijn en blijven. De indruk is dat door de tariefsverhoging de concurrentiepositie niet wordt verslechterd, althans voor zover bekend. Bij de andere Nederlandse zeehavens gaat het om verhogingen met vergelijkbare percentages. In de afgelopen jaren zijn in afwijking van het model dat met het bedrijfsleven is afgesproken, tariefsverhogingen achterwege gebleven, maar, gezien het feit dat momenteel fors wordt geïnvesteerd, is nu wel een verhoging met 2% gepast en toegepast.

Mevrouw Geerdink vraagt naar de tarieven in de niet-Nederlandse havens. Dat gedurende de laatste jaren tariefsverhogingen achterwege zijn gebleven kan niet als argument gelden om het nu juist wel te doen, zeker niet als sprake is van een recessie.

De heer Post antwoordt dat dit elke keer met het havenbedrijfsleven tot een forse discussie leidt. Het liefst heeft men dat de komende 10 jaar geen tariefsverhogingen worden doorgevoerd. Verder is het havengeld onderdeel van de aanloopkosten van de haven. Dat is inclusief het loodsgeld, het afmeren en de tarieven van GSP. De afgelopen jaren zijn de tarieven van GSP gelijk gebleven, terwijl de loodsen en de andere havendiensten wel verhogingen van 4% tot 6% of minimaal het inflatiepercentage doorvoerden. Als dit structureel gebeurt, worden de inkomsten van GSP uitgehold.

De heer Swagerman waarschuwt dat zonder verhoging GSP het volgend jaar een negatief saldo heeft.

De heer Menninga stelt dat het de bedoeling was dat zonder verhoging veel meer schepen naar de havens zouden komen en dat daardoor de opbrengst niet achter zou blijven. Belangrijk is dat hier de goedkoopste havens van Nederland zijn gevestigd.

De heer Post vult aan dat de tarieven van GSP ten opzichte van de tarieven van Emden en Cuxhaven nog steeds concurrerend zijn. Ook deze havens hebben de afgelopen jaren hun tarieven verhoogd.

Mevrouw Geerdink verklaart wel met de tariefsverhoging akkoord te gaan, maar het geen goede ontwikkeling te vinden.

De heer Genee wijst erop dat het stuk niet slechts betrekking heeft op de tarieven, maar ook op de Algemene voorwaarden en een aantal reglementen. Op pag. 2 van de Algemene voorwaarden staat een korting omschreven. Inmiddels is overeenstemming over hoe die korting moet worden bedongen. Dat staat niet in het voorstel, maar die tekst zal wel in het formele besluit staan. Het betreft de wijze waarop schepen punten kunnen verdienen om de korting binnen te halen. Dit betreft dus een wijziging ten opzichte van het voorstel. Voor de volledigheid leest de heer Genee de aangepaste tekst voor:

1. Op het conform de algemene voorwaarden berekende zeehavengeld is de volgende korting van toepassing:

Environmental Ship Index korting

Zeeschepen die 20 punten of meer scores op de Environmental Ship Index, zoals deze door de International Association of Ports and Harbors wordt bijgehouden (raadpleegbaar via [www.wpci-esi.org](http://www.wpci-esi.org)), komen in aanmerking voor een korting van maximaal vijf procent op het reeds betaalde havengeld. Deze korting wordt alleen op verzoek en achteraf uitgekeerd.

2. Op het conform deze algemene voorwaarden berekende binnenhavengeld is de volgende korting van toepassing:

Green Award korting

Binnenschepen die in het bezit zijn van een Green Award Certificate komen in aanmerking voor een korting van vijf procent op het reeds betaalde binnenhavengeld. Deze korting wordt alleen op verzoek en achteraf uitgekeerd.

De voorzitter concludeert dat het voorstel tot wijziging van de tarieven in 2012, inclusief de laatstgenoemde wijziging, is vastgesteld.

## **5. Zaken ter informatie/bespreking**

- a. Voortgangsrapportage Energypark oktober 2011  
Notitie 4627 is bijgevoegd.

De heer Menninga las gisteren een alarmerend stuk over de havenkade van Nuon in het Dagblad van het Noorden en vraagt om een toelichting.

De heer Post verklaart dat de betrokken journalist de situatie juist heeft beschreven. GSP bouwt in de Wilhelminaheaven een kade en aansluitend aan die kade wordt de koelwaterinlaat van Nuon gebouwd. Aan het begin van het traject is tussen Nuon en GSP afgesproken dat dit als één project zal worden behandeld tegenover de aannemers. Dat betekent dat GSP als 'hoofdaannemer' fungeert voor het totale project, zijnde de bouw van de kade en de werken rond de koelwaterinlaat. Vervolgens is er in de uitvoering van werkzaamheden van de aannemer die door Nuon was geselecteerd voor de koelwaterinlaat, iets mis gegaan. Conform de afspraak wordt GSP als eerste aansprakelijk gesteld, maar verwacht wordt dat de claim doorgeschoven kan worden naar de aannemerscombinatie die met die koelwaterinlaat bezig is.

De heer Menninga vraagt hoe het risico geïnterpreteerd moet worden als omschreven op pag. 6: "Kans: 80%, schatting meerkosten GSP handhaven op € 3.500.00,--". Is er dan 80% kans dat het risico van dit project bij GSP komt te liggen?

De heer Post bevestigt deze interpretatie.

De heer Menninga verwijst in het stuk naar meerdere risico-inschattingen en de laatste pagina. Voor het Energypark is in totaal ruim € 147 miljoen uitgetrokken en nu is er een aangepast budget beschikbaar van € 117 miljoen. Is het voordeel verwerkt in de begroting die zojuist is vastgesteld?

De heer Post antwoordt bevestigend.

De heer Menninga vraagt of voor de in het stuk vermelde risico's reserves zijn aangelegd.

De heer Post verwijst naar de post Reservering risicodekking (code 1326) op de laatste pagina. In het budget van € 117,5 miljoen is een risicodekking opgenomen van € 3 miljoen.

De heer Swagerman vraagt of die € 3 miljoen ook is meegenomen in het weerstandsvermogen.

De heer Boneschansker antwoordt dat dit bedrag niet is meegenomen in het weerstandsvermogen. Het betreft een beheersingsmaatregel. Mocht er een risico zijn dat niet te beïnvloeden is, wordt dat risico wel meegenomen in het weerstandsvermogen. Bij de vorige rapportage was er geen aanleiding om een bedrag vanuit de investeringsprojecten mee te nemen naar het weerstandsvermogen. Er is nu nog geen melding gekomen van Aon dat GSP een bedrag moet reserveren voor het weerstandsvermogen.

De heer Swagerman vraagt zich af of niet toch een bepaald risicopercentage voor zo'n project moet worden bepaald dat dan wordt meegenomen in het weerstandsvermogen. Na een bepaalde periode kan dit dan weer worden aangepast als het risico is veranderd.

De heer Boneschansker stelt dat er bij de vorige rapportage geen aanleiding was om een bedrag vanuit de investeringsprojecten mee te nemen naar het weerstandsvermogen. Er is nu nog geen melding gekomen van Aon dat GSP een bedrag moet reserveren voor het weerstandsvermogen.

De heer Post vult aan dat al in de projectbegroting met een tegenvaller rekening is gehouden. Dat is gebruikelijk bij grote projecten en voorkomen moet worden dat deze bedragen dubbel in de financiële stukken voorkomen.

De heer Bouman acht directe relatering van het risico aan het Energypark transparanter dan opname in het weerstandsvermogen.

De heer Swagerman constateert dat hier enig verschil van mening bestaat over de wijze waarop het risico gedekt moet worden.

De voorzitter concludeert dat het agendapunt voldoende is besproken.

*b. Slecht weer scenario*

Notitie 4638 is bijgevoegd.

De heer Kaptan vraagt zich af of het niet verstandig is om het slecht weer scenario te verwerken in het weerstandsvermogen.

De heer Menninga brengt naar voren dat het stuk is opgesteld op verzoek van het AB. In het stuk staan diverse aannames. Het lijkt niet voor de hand te liggen om het stuk onderdeel te maken van de begroting.

De voorzitter antwoordt dat niet duidelijk is hoe slecht het weer wordt. Het gaat in het stuk slechts om de effecten van een aantal aannames over de (onvoorspelbare) toekomst.

De heer Bouman spreekt zijn erkentelijkheid uit voor het beschikbaar komen van het stuk dat een helder beeld geeft van een expliciet slecht weer scenario.

De heer Post merkt op dat de mensen die op alle niveaus betrokken zijn geweest bij de vergunningverlening aan de RWE-centrale behoorlijk in spanning hebben gezeten over de behandeling van de bezwaren bij de Raad van State. De betrokkenen bij het Rijk, de provincie en GSP zelf verdienen veel waardering, want de uitkomst was goed.

Het nu doorgerekende scenario is niet zo super zwart als denkbaar is. Het gaat om een goede analyse in het geval van een fikse tegenvaller. De conclusie is dat GSP er niet aan onderdoor gaat.

De heer Kaptan stelt dat, gelet op het eindresultaat, dit ook in het weerstandsvermogen opgenomen had kunnen worden, maar hij begrijpt heel goed dat dit onnodige gevoelens zou kunnen opwekken.

De heer Menninga vraagt hoe het mogelijk is dat volgens dit scenario in 2013 aan 'overige opbrengsten' een bedrag van ruim € 47 miljoen ingeboekt is waardoor ruim € 50 miljoen winst wordt gemaakt.

De heer Post antwoordt dat bij het afsluiten van de contracten met RWE rekening is gehouden met het risico dat RWE de vergunningen niet zou krijgen en wel in die zin dat in dat geval tot op holding-niveau is vastgelegd dat de bouwwerken tot en met het maaiveld worden afgebroken en dat een schadevergoeding wordt betaald. Immers, er is wel een kade aangelegd en er zijn geen verdere inkomsten in verband met de ladinggarantie. Dat wordt contractueel in een keer afgekocht. Daar de kade er dan al wel ligt, zullen pogingen worden ondernomen om daarmee weer extra geld te verdienen.

*c. Actuele ontwikkelingen*

Mondelinge toelichting door de heer Post.

De heer Post informeert dat tot en met de maand november een overslaggroei is geboekt van ruim 5%. Mogelijk wordt de hoogste overslag die ooit is bereikt, gepasseerd. Met deze 5% groei is de vorige economische dip overwonnen. Qua oppervlakte wordt 24 ha industriegrond verkocht (mede dankzij de Busch Group en Eneco). Dit jaar zal nog ruim 3 ha aan TenneT worden verkocht. Op het betreffende terrein dat aansluit op het terrein waar de NorNed-kabel binnenkomt, zal de Cobra-stroomkabel naar Denemarken worden gerealiseerd.

Vervolgens zijn gedurende de laatste twee weken twee eerste palen geslagen in Delfzijl, namelijk van Eneco en Ensartech. Tot slot heeft KDE Duurzame Energie de procedure voor de Raad van State gewonnen van Akzo, waardoor op de Schermdijk en de Pier van Oterdum windmolens geplaatst kunnen worden.

De heer Nienhuis vraagt of slechts sprake is van verkoop van grond en niet van uitgifte in erfpacht.

De heer Post corrigeert zichzelf. De grond aan Eneco en de Busch Group is in erfpacht uitgegeven en daardoor is dit jaar een aanzienlijk hoeveelheid grond in erfpacht uitgegeven.

## **6. Rondvraag**

De heer Swagerman verklaart blij te zijn met het slecht weer scenario en wijst op het risico van het samenval van een economische recessie en een dijkdoorbraak. Voorts refereert hij aan een stuk in Turntable handelend over het economisch belang van de haven gekoppeld aan de N33. Hij benadrukt de optimistische maar ook realistische toon in het stuk. Het lijkt hem van belang dat aan dit stuk een grotere bekendheid wordt gegeven in de regio en daarbuiten. Ook voor het draagvlak voor de verbreding van de N33 is dit relevant.

De heer Post is uitermate verheugd dat het verbreden van de N33 tot ten minste de Eemskanaalbrug bij Delfzijl hoge politieke prioriteit heeft. De betrokken gedeputeerde, hier aanwezig, is druk bezig de bijbehorende financiële middelen te vinden. Hier komt nadrukkelijk voorfinanciering door het bedrijfsleven in de brede zin des woords in beeld.

De heer Boumans merkt op dat de gedeputeerde liever heeft dat over *cofinanciering* wordt gesproken.

Mevrouw Geerdink verzoekt om de drie kerstpakketten die de Groninger delegatie van Statenleden heeft ontvangen namens GSP door te geven aan het zorgcentrum Blanckenbörg in Blijham.

De voorzitter bedankt haar voor dit gebaar.

De heer Kaptan vraagt of in het vervolg een beschouwing over de doelmatigheid en doeltreffendheid in de begroting kan worden meegenomen.

De heer Menninga acht de jaarrekening daarvoor een geschikter stuk.

De heer Boneschansker zegt toe na te gaan of dit van toepassing is conform het BBV. Als dit het geval is, dan zal het gebeuren.

## **Sluiting**

De voorzitter bedankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit de vergadering om 10.30 uur.

## Ter besluitvorming aan Algemeen Bestuur

---

**Datum AB-vergadering:** 12 juli 2012

**Nummer:** 4168/WHB/KO

**Voor akkoord**

**Afdeling BO:** W.H. Boneschansker

**Directeur:** H.D. Post

**Datum**

30 mei 2012

31 mei 2012

**Paraaf**

---

### Onderwerp: Raambegroting 2013 en Programmaverantwoording 2011

Ter voldoening van de voorschriften neergelegd in artikel 35 van de “Gemeenschappelijke Regeling Havenschap Delfzijl/Eemshaven” aangegaan door Provinciale Staten van Groningen bij besluiten van 29 juni 1988 en 1 februari 1989, de raad van de gemeente Delfzijl bij besluit van 30 juni 1988 en de raad van de gemeente Eemsmond (voormalige Gemeente Hefshuizen) bij besluit van 26 januari 1989, bieden wij u hierbij de raambegroting over het begrotingsjaar 2013 aan, alsmede de programmaverantwoording van Groningen Seaports over het boekjaar 2011.

#### **Raambegroting 2013**

Als bijlage bij deze brief treft u aan de raambegroting 2013. De raambegroting 2013 heeft een formele status in verband met de verplichte aanlevering bij onze toezichthouder het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. In het Dagelijks Bestuur van 20 november 2012 en het Algemeen Bestuur van 21 december zal de suppletoire begroting 2013 worden gepresenteerd, gebaseerd op input op exploitatieniveau van de budgethouders en op investeringsplanniveau. Derhalve meer geconcretiseerd en geactualiseerd dan de raambegroting 2013.

In het Algemeen Bestuur van 14 december 2011 is het financieel meerjarenplan 2012 - 2016 vastgesteld en uitvoerig besproken. Uit dit financieel meerjarenplan is de onderhavige raambegroting 2013 overgenomen. Er is op dit moment geen aanleiding voor de directie om de raambegroting 2013 op basis van actualiteit aan te passen. Daarom volgt de raambegroting 2013 de lijn van het financieel meerjarenplan 2012 – 2016.

Na verwerking van de opbrengsten en kosten stellen wij ingevolge artikel 38 lid 2 sub 1 van de gemeenschappelijke regeling voor het uit de raambegroting resulterende positief resultaat van € 469.400 toe te voegen aan de bestemmingsreserve ten behoeve van de financiering van toekomstige haven gerelateerde projecten.

### **Programmaverantwoording 2011**

De directie en het Dagelijks Bestuur van Groningen Seaports biedt het Algemeen Bestuur van Groningen Seaports de concept programmaverantwoording 2011 aan (zie bijlage). Middels dit document legt de directie en het Dagelijks Bestuur verantwoording af over het gevoerde beleid in 2011, de mate waarin de doelstellingen vanuit de programmabegroting 2011 zijn gerealiseerd en de daaraan gekoppelde inzet van middelen.

In de programmaverantwoording 2011 is de aansluiting gerealiseerd tussen de Programmabegroting 2011, die in het Algemeen Bestuur van 4 februari 2011 jl. is vastgesteld. De programmaverantwoording 2011 is ingedeeld in 4 hoofdstukken:

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

### **Jaarrekening 2011**

Voor een goede beoordeling van de jaarrekening 2011 brengen wij een aantal specifieke onderwerpen onder uw aandacht.

### **Accountant**

Door onze accountant KPMG Accountants is een Verslag van Bevindingen naar aanleiding van de eindejaarscontrole van de jaarrekening 2011 opgesteld. Deze treft u aan als bijlage.

Op 14 mei 2012 heeft KPMG de uitkomsten van de controle gepresenteerd aan het Dagelijks Bestuur. Uit de presentatie en bespreking bleek wederom dat onze administratieve organisatie en interne beheersing voldoet aan de gestelde eisen. KPMG geeft aanvullend hierop aan dat er in 2011 sprake is van verdergaande professionalisering.

De mate van professionaliteit sluit aan bij de verwachtingen op basis van de groei van onze activiteiten. Het Verslag van Bevindingen zal door de accountant in het Algemeen Bestuur van 12 juli a.s. worden toegelicht.

### **Herwaardering erfpachtcontracten**

De erfpachtgronden worden gewaardeerd tegen de actuele waarde. In de berekening van de actuele waarde van de erfpachtgronden is door KPMG in 2011 een inconsistentie aangetroffen welke aan het licht is gekomen omdat juist in 2011 zeer omvangrijke contracten zijn afgesloten in de tweede helft van het jaar. De in de berekening opgenomen opbrengsten zijn gebaseerd op de jaaropbrengsten van het laatste boekjaar. Dit in tegenstelling tot de in de berekening opgenomen kosten, waar rekening wordt gehouden met toekomstige kosten gebaseerd op de meerjarenbegroting. KPMG heeft voorgesteld om ook de in de berekening gebruikte opbrengsten te baseren op de looptijd van de erfpachtcontracten of tot het moment

van tussentijdse opzegging van het erfpachtcontract.. Wij hebben deze aanbeveling overgenomen. De aangepaste waardering van de erfpachtgronden per 31 december 2011 bedraagt € 124,5 mln.

### **Stelselwijziging waardering deelnemingen**

Overeenkomstig het verslaggevingskader Besluit Begroting en Verantwoording, werden deelnemingen van Groningen Seaports in de balans gewaardeerd op kostprijs. Omdat bij één van de deelnemingen sprake is van vermogenstekorten en Groningen Seaports hoofdelijk aansprakelijk kan worden gehouden voor dit tekort, is ervoor gekozen om de waardering van alle deelnemingen aan te passen naar waardering op netto-vermogenswaarde. Hierdoor wordt een beter inzicht verschaft in de werkelijke exposure van Groningen Seaports en sluit de waardering tevens aan bij het verslaggevingskader van Burgerlijk Wetboek 2 /Richtlijnen Jaarverslaggeving welke voor Groningen Seaports van toepassing zal zijn na een verzelfstandiging.

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

### **Vordering rekening-courant Fivelpoort C.V.**

#### **Inleiding Fivelpoort C.V.**

Op basis van een joint venture overeenkomst hebben Groningen Seaports, de gemeente Appingedam en de gemeente Delfzijl een commanditaire vennootschap opgericht. De commandites zijn zogenaamde stille vennoten en de directie van de CV wordt gevormd door een beherend vennoot. Hiertoe wordt een BV opgericht, Fivelpoort Beheer BV.

Alle aandelen van de beherend vennoot, Fivelpoort Beheer BV, zijn in handen van GSP. Deze opzet is in april 1999 door het Algemeen Bestuur geaccordeerd.

### **Positie Groningen Seaports als financier van Fivelpoort CV**

Groningen Seaports heeft voor de financiering van de aanleg van het bedrijvenpark meerdere overeenkomsten afgesloten.

Ter zekerheidstelling heeft GSP een eerste hypotheekrecht gevestigd op alle uitgeefbare grond binnen het bedrijvenpark. Hierdoor heeft GSP zich verzekerd van alle grondopbrengsten door verkoop ter aflossing van de hypotheek.

Voorts staat GSP borg voor financiering ten laste van Fivelpoort CV bij de Rabobank. De borgstelling is aangegaan voor een periode tot 2014 met een maximum van 2,5 miljoen euro.



**Waarde:**

De vordering rekening courant per 31 december 2011 bedraagt € 12.040.000. En hierop is een reservering gedaan van € 2 mln.

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 Fivelpoort C.V. Gelet op de negatieve resultaten en de vermogenstekorten van Fivelpoort C.V. 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.

Gelezen bovenstaande en de actuele gronduitgiftes en de versoerde prognoses voor de komende jaren hebben wij een aanvullende afboeking genomen op de vordering van Fivelpoort CV van € 2 mln. Daarmee boeken wij nu het verwachte negatieve eindresultaat in 2028 af. Periodiek zal worden gecontroleerd of de bijgestelde verwachtingen uitkomen.

De route besluitvorming Bedrijvenpark Fivelpoort staat separaat op de agenda van het Algemeen Bestuur op 12 juli over de te kiezen route voor de toekomst.

De visie, scenariokeuze en plan van aanpak zullen uiteindelijk, onderbouwd met de externe toetsing, aan het Algemeen Bestuur ter besluitvorming worden voorgelegd in december 2012.

**Verantwoording van de rente-instrumenten en afdekken renterisico*****Verantwoording van de rente-instrumenten***

Belangrijk aandachtspunt betreffen de renteswaps welke ter afdekking van het renterisico op de financiering van de investeringsprojecten dienen. In voorgaande jaren is een overhedge ontstaan, waarbij sprake was van een mismatch tussen de rente-instrumenten (renteswap-contract) en de onderliggende waarde (kasgeldlening). Ultimo 2011 heeft, evenals in voorgaande jaren, tijdelijk een herstructurering plaatsgevonden. Gedurende het jaar 2011 is echter sprake geweest van een overhedgepositie variërend tussen de EUR 85 miljoen en EUR 124 miljoen.

Mede in het licht van de huidige actuele maatschappelijke ontwikkelingen zijn wij en KPMG van mening dat niet meer kan worden volstaan met de letterlijke interpretatie van wet- en regelgeving, maar dat juist de bedoeling van de wet- en regelgeving gevolgd zou moeten worden, welk uitgangspunt ook door een zeer recente publicatie van de Commissie BBV is bevestigd. Om deze reden is door ons en KPMG de waardering van de rentecontracten opnieuw tegen het licht gehouden. De conclusie is dat de aan de overhedge toe te rekenen marktwaarde van de rente-instrumenten in de jaarrekening gewaardeerd moet worden,

hetgeen door middel van een stelselwijziging (teruggerekend naar 1 januari 2010) in de jaarrekening is verwerkt.

Door de tijdelijke herstructurering aan het einde van 2011 is er ultimo boekjaar geen sprake van een overhedge. Het beoogde doel van de herstructurering is om in een situatie te komen waar de omvang van de rente-instrumenten maximaal zo hoog is als de omvang van de leningenportefeuille. Indien de omvang van de rente-instrumenten portefeuille de leningsportefeuille niet overschrijdt kan sprake zijn van een effectieve hedge, en mag volgens de BBV kostprijs-hedge accounting worden toegepast. Hierbij wordt echter voorbij gegaan aan het feit dat de marktwaarde van de rentecontracten wordt bepaald op basis van onder andere de resterende looptijd. Dit houdt in dat ook de rentecontracten die geheel of gedeeltelijk zijn geherstructureerd nog een waarde hebben (in casu: negatief). Deze negatieve waarde is verslaggevingsstechnisch te beschouwen als een risico/verplichting. Omdat er sprake is van een verplichting op (delen van) de rentecontracten zal de niet gehedgde positie gewaardeerd moeten worden en gepresenteerd in de jaarrekening.

### ***Afdekken renterisico***

Sinds medio 2007 zetten wij in op een bewust beleid op het gebied van financiering- en renterisico management met de volgende strategie. Bij het aangaan van een langlopende financiering is het verstandig te kiezen voor het splitsen van het financieringsmanagement van het renterisico management.

De rentestrategie staat los van de financieringswijze. Het is belangrijk dat bij het aantrekken van vreemd vermogen voor de lange en korte termijn rekening wordt gehouden met aspecten als renterisicoafdekking en risicobeheersing.

Groningen Seaports heeft ten behoeve van de investeringsplanning een vijftal rentecontracten afgesloten. Deze contracten zijn afgesloten op basis van de uitgavenplanning van het meerjaren investeringsplan. In de paragraaf financiering is een overzicht van de rente-instrumenten portefeuille van 2012 tot en met 2041 opgenomen.

### Overhedge 2011

In 2009, 2010 en 2011 was Groningen Seaports overhedged; de hoofdsom van de rente-instrumenten is hoger ten opzichte van het daadwerkelijk aangetrokken vreemd vermogen. Dit komt doordat een aantal van de destijds met zekerheid geraamde investeringen zijn vertraagd in de tijd en door het financieel lager uitvallen dan vooraf geraamd van een aantal aanbestedingen.

In december 2011 is € 85,5 mln. van de rente-instrumenten portefeuille afgekocht. Dit ter voorkoming van een overhedge situatie per ultimo 2011. Na de herstructurering is de actuele

renterisicoafdekking per ultimo 2011 € 125 mln. tegen een vreemd vermogenpositie per ultimo 2011 van € 126,2 mln.

### **Rechtmatigheid**

Uit de audits zijn geen onrechtmatigheden naar voren gekomen. KPMG zal ook een goedkeurend oordeel geven omtrent rechtmatigheid.

### **Winstbestemming in het kader van het investeringsplan**

De directie en het Dagelijks Bestuur stellen voor om het nettoresultaat van € 63.215 volledig toe te voegen aan de bestemmingsreserve conform eerdere besluitvorming bij de suppletoire begroting 2011. Voor de financiering van toekomstige investeringsprojecten zijn nog aanvullende financieringsbronnen nodig om verwezenlijking van deze belangrijke projecten te verzekeren. Het nettoresultaat van het boekjaar 2011 zal als interne financieringsbron voor dergelijke projecten worden aangewend. Bij deze wijze van financiering resteert een lagere vermogensbehoefte.

Een lagere vermogensbehoefte vereist een geringer bedrag aan externe financiering waardoor de externe financieringslasten eveneens geringer zullen worden.

De directie en het Dagelijks Bestuur is van mening dat winstreservering de enige juiste methode is om de doelstellingen, zoals vastgelegd in het Business Plan 2012-2016, waar te kunnen maken. Verdergaande investeringen in havengerelateerde projecten zien wij als adequaat middel om voor de komende jaren een verdere stimulering van onze regionale economie te bewerkstelligen.

### **De directie en het Dagelijks Bestuur stelt de volgende besluiten voor aan het Algemeen Bestuur:**

1. Goedkeuring van de programmaverantwoording over het boekjaar 2011;
2. Goedkeuring van de raambegroting over het boekjaar 2013;
3. Goedkeuring van de jaarrekening over het boekjaar 2011;
4. Goedkeuring van het nettoresultaat van € 63.215 over het boekjaar 2011;
5. Bestemming en kwalificering van het nettoresultaat over het boekjaar 2011 van € 63.215 als bestemmingsreserve ten behoeve van de financiering van toekomstige havengerelateerde projecten.

### **Voorwaarden:**

Financieel: -  
Mandaat: AB (goedkeuring)

**Bijlage:** - Programmaverantwoording 2011  
- Raambegroting 2013  
- Verslag van Bevindingen 2011

---



# Raambegroting 2013



**INHOUDSOPGAVE**

INLEIDING	3
RAAMBEGROTING 2013	3
RAAMBEGROTING WINST- EN VERLIESREKENING 2013	4
ALGEMENE TOELICHTING OP DE RAAMBEGROTING 2013	7
TOELICHTING OP DE WINST- EN VERLIESREKENING BATEN	8
TOELICHTING OP DE WINST- EN VERLIESREKENING LASTEN	12

## **Inleiding**

Voor u ligt de raambegroting 2013. Een opzet die is toegesneden op het in 2004 van kracht geworden Besluit en Begroting en Verantwoording Provincies en Gemeenten (BBV) en welke gedeeltelijk van toepassing is op de gemeenschappelijke regeling Havenschap Delfzijl / Eemshaven.

## **Raambegroting 2013**

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

Na verwerking van de opbrengsten en kosten, resteert een geprognosticeerd resultaat ad €469.400.

In het Algemeen Bestuur van 16 december 2011 is het financieel meerjarenplan 2012 - 2016 vastgesteld en uitvoerig besproken. Uit dit financieel meerjarenplan is de onderhavige raambegroting 2013 overgenomen.

Tijdens de Algemene Bestuursvergadering van 12 juli 2012 aanstaande zullen wij de raambegroting 2013 toelichten en u uiteraard in de gelegenheid stellen opmerkingen te maken en vragen te stellen.

## Raambegroting winst – en verliesrekening 2013



**BATEN**

	Jaarrekening 2011 Concept	Raambegroting 2012	Supplettoire begroting 2012	Financieel Meerjarenplan 2011 - 2015 Jaar 2013	Raambegroting 2013 Concept
<b>Scheepvaartbewegingen</b>					
Havengeld zeeschepen	2.378.265	2.655.400	3.444.800	5.418.200	5.418.200
Havengeld binnenschepen	589.256	561.300	648.900	658.700	658.700
Ligplaatsgelden	280.642	273.400	281.000	286.700	286.700
<b>Totaal scheepvaartbewegingen</b>	<b>3.248.163</b>	<b>3.490.100</b>	<b>4.374.700</b>	<b>6.363.600</b>	<b>6.363.600</b>
<b>Scheepvaartgerelateerd</b>					
Kadegelden	651.760	654.200	825.900	905.200	905.200
Steigers / Ligplaatsen	87.880	96.600	124.200	129.200	129.200
Retributie wateroppervlak	86.075	88.100	87.200	90.700	90.700
Opbrengst water en stroom scheepvaart	63.121	69.900	47.000	48.900	48.900
<b>Totaal scheepvaartgerelateerd</b>	<b>888.836</b>	<b>908.800</b>	<b>1.084.300</b>	<b>1.174.000</b>	<b>1.174.000</b>
<b>NETTO OMZET SCHEEPVAART</b>	<b>4.136.999</b>	<b>4.398.900</b>	<b>5.459.000</b>	<b>7.537.600</b>	<b>7.537.600</b>
<b>Terreinen core business</b>					
Erfpachtopbrengsten	8.969.279	8.837.500	10.784.700	12.843.900	12.843.900
Tijdelijke verhuur	1.417.025	1.402.600	1.332.900	1.349.600	1.349.600
Optievergoedingen	378.419	412.400	515.300	35.100	35.100
Vergoeding overslag faciliteiten	36.461	18.000	19.800	20.100	20.100
<b>Totaal terreinen core business</b>	<b>10.801.184</b>	<b>10.670.500</b>	<b>12.652.700</b>	<b>14.248.700</b>	<b>14.248.700</b>
<b>Terreinen non core business</b>					
Huur landerijen en opstallen	124.312	90.100	125.600	128.100	128.100
Vent- en jachtvergunningen	5.109	5.000	4.700	4.800	4.800
Recognities (vergunningen)	16.126	24.500	15.800	16.100	16.100
Vergoeding (nuts)infrastructuur	4.556.667	4.530.600	4.468.300	4.557.700	4.557.700
<b>Totaal terreinen non core business</b>	<b>4.702.214</b>	<b>4.650.200</b>	<b>4.614.400</b>	<b>4.706.700</b>	<b>4.706.700</b>
<b>TOTAAL TERREINEN</b>	<b>15.503.398</b>	<b>15.320.700</b>	<b>17.267.100</b>	<b>18.955.400</b>	<b>18.955.400</b>
<b>TRANSACTIERESULTAAT GRONDEN</b>	<b>2.243.850</b>	<b>1.131.400</b>	<b>3.148.100</b>	<b>4.630.700</b>	<b>4.630.700</b>
<b>Overige opbrengsten</b>					
Werkzaamheden / dienstverlening derden	279.137		254.800		
Vaste aansluitingen water/stroom			10.400		
Overige opbrengsten	1.499.323		178.100		
<b>Totaal overige opbrengsten</b>	<b>1.778.460</b>	<b>421.900</b>	<b>443.300</b>	<b>452.200</b>	<b>452.200</b>
<b>ADDITIONELE OPBRENGSTEN PROJECTEN</b>	<b>0</b>	<b>10.061.600</b>	<b>0</b>	<b>573.000</b>	<b>573.000</b>
<b>TOTAAL OPBRENGSTEN (A)</b>	<b>23.662.708</b>	<b>31.334.500</b>	<b>26.317.500</b>	<b>32.148.900</b>	<b>32.148.900</b>

**LASTEN**

	Jaarrekening 2011 Concept	Raambegroting 2012	Suppletoire begroting 2011	Financieel Meerjarenplan 2011 - 2015 Jaar 2013	Raambegroting 2013 Concept
<b>Core business gerelateerde kosten</b>					
Marketing en PR	1.298.337		1.178.800		
Ontwikkeling projecten	72.210		115.000		
<b>Totaal core business gerelateerde kosten</b>	<b>1.370.547</b>	<b>1.494.000</b>	<b>1.293.800</b>	<b>1.306.800</b>	<b>1.306.800</b>
<b>Project- en transactiegerelateerde kosten</b>					
Projectgerelateerde bijdragen	505.813				
Transactiegerelateerde kosten	613.714		181.000		
<b>Totaal Project- en transactiegerelateerde kosten</b>	<b>1.119.527</b>		<b>181.000</b>	<b>181.000</b>	<b>181.000</b>
<b>Structurele onderhoudskosten</b>					
Baggerkosten	2.929.308	3.909.000	3.465.000	3.317.900	3.317.900
Onderhoud infrastructurele werken	1.077.549	1.063.300	967.500	1.254.000	1.254.000
Beheerskosten	406.201	708.500	716.500	723.700	723.700
<b>Totaal structurele onderhoudskosten</b>	<b>4.413.058</b>	<b>5.680.800</b>	<b>5.149.000</b>	<b>5.295.600</b>	<b>5.295.600</b>
<b>ADDITIONELE KOSTEN PROJECTEN</b>	<b>0</b>	<b>527.600</b>		<b>1.000.000</b>	<b>1.000.000</b>
<b>Personeelskosten</b>					
Salarissen	4.918.424		5.266.100		
Pensioenlasten	676.067		715.100		
Overige sociale lasten	456.563		520.100		
Secundaire kosten personeel	749.244		816.800		
Externe loonkosten	355.758		277.000		
<b>Totaal personeelskosten</b>	<b>7.156.056</b>	<b>7.288.600</b>	<b>7.595.100</b>	<b>7.833.800</b>	<b>7.833.800</b>
<b>Overige kosten</b>					
Huisvestingskosten	917.859		992.800		
Middelen en materialen	708.587		836.700		
Kantoorkosten	305.598		341.600		
Administratie en algemene kosten	870.609		937.500		
<b>Totaal overige kosten</b>	<b>2.802.653</b>	<b>2.826.500</b>	<b>3.108.600</b>	<b>2.932.500</b>	<b>2.932.500</b>
<b>Onvoorzien/incidenteel</b>	<b>100.323</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTAAL BEDRIJFSKOSTEN (B)</b>	<b>16.962.164</b>	<b>17.817.500</b>	<b>17.327.500</b>	<b>18.549.700</b>	<b>18.549.700</b>
<b>OPERATIONEEL RESULTAAT (A-B)</b>	<b>6.700.544</b>	<b>13.517.000</b>	<b>8.990.000</b>	<b>13.599.200</b>	<b>13.599.200</b>
<b>Mutaties voorzieningen</b>	<b>-51.500</b>	<b>369.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Resultaat deelnemingen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Afschrijvingen materiele vaste activa</b>	<b>-3.294.605</b>	<b>-5.250.000</b>	<b>-4.187.600</b>	<b>-6.679.500</b>	<b>-6.679.500</b>
<b>Financiële baten en lasten</b>	<b>-2.075.948</b>	<b>-3.006.000</b>	<b>-4.535.400</b>	<b>-6.450.300</b>	<b>-6.450.300</b>
<b>NETTO RESULTAAT</b>	<b>1.278.491</b>	<b>5.630.000</b>	<b>267.000</b>	<b>469.400</b>	<b>469.400</b>

Raambegroting 2013

## **Algemene toelichting op de raambegroting 2013**

### **Algemeen**

De raambegroting over het boekjaar 2013 is opgesteld conform het Besluit en Begroting en Verantwoording Provincies en Gemeenten (BBV) .

### **Omzet**

De netto omzet omvat met name de levering van diensten aan derden en zijn gewaardeerd onder aftrek van in rekening gebrachte kortingen en over de omzet geheven belastingen. De omzet bestaat voornamelijk uit havengelden en inkomsten uit de verkoop en verhuur van terreinen.

### **Transactieresultaten verkochte terreinen**

Als grondslag van resultaatbepaling wordt de opbrengst van de verkochte terreinen verminderd met de kostprijs van de voorraad grond.

### **Bedrijfskosten**

De bedrijfskosten worden bepaald met inachtneming van de hiervoor al vermelde grondslagen van waarderingen en aan het jaar toegerekend waarop deze betrekking hebben. Gemaakte kosten welke opbrengsten genereren dan wel een bedrijfseconomische levensduur hebben van meer dan drie jaren worden niet als kosten verantwoord maar geactiveerd.

### **Resultaat deelnemingen**

De deelnemingen worden gewaardeerd tegen de historische aanschafprijs dan wel tegen lagere marktwaarde. Deelnemingen worden in de jaarrekening opgenomen vanaf het moment van verwerving. Dividenduitkeringen uit hoofde van de deelneming wordt in het resultaat opgenomen.

## Toelichting op de winst – en verliesrekening baten

**TOELICHTING RAAMBEGROTING 2013 - BATEN**

	Jaarrekening 2011	Raambegroting 2012	Suppl. begroting 2012	Raambegroting 2013
<b>SCHEEPVAARTBEWEGINGEN</b>				
<b>Zeeschepen</b>				
Delfzijl	1.261.721			
Eemshaven	1.116.544			
	<b>2.378.265</b>	<b>2.655.400</b>	<b>3.444.800</b>	<b>5.418.200</b>
Op basis van het nieuwe vastgestelde tarievenstructuurmodel bedraagt het prijsindexcijfer voor het jaar 2013 1%				
Het volume zeevaart zal in 2013 een toename vertonen van 1%. In de daaropvolgende jaren zal de stijging eveneens 1% op jaarbasis bedragen. Het grootste deel van de stijging komt voort uit het gereed komen van projecten op het Energypark en ontwikkelingen in de Westlob.				
<b>Binnenschepen</b>				
Delfzijl	402.346			
Eemshaven	186.911			
	<b>589.257</b>	<b>561.300</b>	<b>648.900</b>	<b>658.700</b>
Op basis van het nieuwe vastgestelde tarievenstructuurmodel bedraagt het prijsindexcijfer voor het jaar 2013 1%.				
Het volume zal in de komende jaren een toename vertonen van 1%.				
<b>Ligplaatsgelden</b>				
Delfzijl	57.827			
Eemshaven	222.814			
	<b>280.641</b>	<b>273.400</b>	<b>281.000</b>	<b>286.700</b>
Op basis van het nieuwe vastgestelde tarievenstructuurmodel bedraagt het prijsindexcijfer voor het jaar 2013 1%.				
<b>TOTAAL SCHEEPVAARTBEWEGINGEN</b>	<b>3.248.163</b>	<b>3.490.100</b>	<b>4.374.700</b>	<b>6.363.600</b>

<b>SCHEEPVAARTGERELATEERD</b>				
<b>Kadegelden</b>				
Delfzijl	219.378			
Eemshaven	432.383			
	<b>651.761</b>	<b>654.200</b>	<b>825.900</b>	<b>905.200</b>
Op basis van het nieuwe vastgestelde tarievenstructuurmodel bedraagt het prijsindexcijfer voor het jaar 2013 2%.				
Tevens is een opbrengst van ongeveer € 50.000 opgenomen als opbrengst vanuit ontwikkelingen in de Westlob.				
<b>Steigers / Ligplaatsen</b>				
Steigers / Ligboxen Delfzijl	37.370			
Steigers Eemshaven	50.511			
	<b>87.880</b>	<b>96.600</b>	<b>124.200</b>	<b>129.200</b>
<b>Retributie wateroppervlak</b>				
Delfzijl	86.075			
Eemshaven				
	<b>86.075</b>	<b>88.100</b>	<b>87.200</b>	<b>90.700</b>
<b>Opbrengst water en stroom scheepvaart</b>				
Water leveranties Delfzijl/ Eemshaven	25.987			
Stroom leveranties Delfzijl/ Eemshaven	37.134			
	<b>63.121</b>	<b>69.900</b>	<b>47.000</b>	<b>48.900</b>
Conform de uitgangspunten zoals opgenomen in het financieel meerjarenplan (voor de jaren 2012 t/m 2016) wordt er een tariefstijging geprognoseerd conform stijging nutsleveranciers.				
<b>TOTAAL SCHEEPVAARTGERELATEERD</b>	<b>888.837</b>	<b>908.800</b>	<b>1.084.300</b>	<b>1.174.000</b>

	Jaarrekening 2011	Raambegroting 2012	Suppl. begroting 2012	Raambegroting 2013
<b>TERREINEN CORE BUSINESS</b>				
<b>Erfpachtopbrengsten</b>				
Industrieterreinen Delfzijl	4.640.037			
Industrieterreinen Eemshaven	4.329.243			
	<b>8.969.280</b>	<b>8.837.500</b>	<b>10.784.700</b>	<b>12.843.900</b>
In het financieel meerjarenplan is voor het jaar 2013 als target 8,5 ha. industrieterrein geprognostiseerd.				
Daarvan zal ca. 2,75 ha worden uitgegeven in erfpacht en ca. 5,75 ha worden verkocht.				
Er wordt verondersteld dat de omzet erfpachten groeit met ca. 1% per jaar (CBS gerelateerd). Dit wordt veroorzaakt door de herindexering van de bestaande erfpachtcontracten.				
De herindexering vindt per individueel erfpachtcontract plaats. Veelal vindt dit eens per 5 jaar plaats, in sommige gevallen jaarlijks.				
De verschuldigde canon wordt gewijzigd overeenkomstig de afwijking van het gemiddelde van de indexcijfers van de producentenprijzen van de afzet van de bedrijfstak industrie over de vijf voorgaande kalenderjaren ten opzichte van het indexcijfer over het jaar.				
<b>Tijdelijk verhuur</b>				
Huur loodsen / opstallen				
Huuropbrengst terreinen Delfzijl	579.028			
Huuropbrengst terreinen Eemshaven	837.997			
	<b>1.417.025</b>	<b>1.402.600</b>	<b>1.332.900</b>	<b>1.349.600</b>
De stijging ten opzichte van de suppletore begroting wordt veroorzaakt door het toepassen van een inflatiecorrectie van 1,25%.				
<b>Optievergoedingen</b>				
Terrein Delfzijl	115.899			
Terrein Eemshaven	262.520			
	<b>378.419</b>	<b>412.400</b>	<b>515.300</b>	<b>35.100</b>
Vanaf 2006 geldt dat de opbrengsten van gesloten opties eerst worden gereserveerd. Zodra er op de optie een transactie volgt, worden de opbrengsten in mindering gebracht op het transactieresultaat. Indien er geen transactie volgt, vallen de gegenereerde optie-opbrengsten vrij ten gunste van het resultaat. Ook zijn er een aantal optiecontracten afgesloten waarbij de optiegelden (deels) meteen ten gunste van het resultaat vallen. In de begroting worden alleen laatstgenoemde optiegelden opgenomen.				
<b>Vergoeding overslag faciliteiten</b>	<b>36.461</b>	<b>18.000</b>	<b>19.800</b>	<b>20.100</b>
<b>TOTAAL TERREINEN CORE BUSINESS</b>	<b>10.801.185</b>	<b>10.670.500</b>	<b>12.652.700</b>	<b>14.248.700</b>
<b>TERREINEN NON CORE BUSINESS</b>				
<b>Huur landerijen en opstallen</b>	<b>114.312</b>	<b>90.100</b>	<b>125.600</b>	<b>128.100</b>
<b>Vent- en jachtvergunningen</b>	<b>5.109</b>	<b>5.000</b>	<b>4.700</b>	<b>4.800</b>
<b>Recognities (vergunningen)</b>	<b>16.126</b>	<b>24.500</b>	<b>15.800</b>	<b>16.100</b>
<b>Vergoeding (nuts)infrastructuur</b>	<b>4.556.667</b>	<b>4.530.600</b>	<b>4.468.300</b>	<b>4.557.700</b>
<b>TOTAAL TERREINEN NON CORE BUSINESS</b>	<b>4.692.214</b>	<b>4.650.200</b>	<b>4.614.400</b>	<b>4.706.700</b>
<b>TRANSACTIERESULTAAT GRONDEN</b>				
	<b>2.243.850</b>	<b>1.131.400</b>	<b>3.148.100</b>	<b>4.630.700</b>
Het transactieresultaat is het resultaat van de omzet verkochte terreinen. Voor 2013 is 5,75 ha verkoop opgenomen.				

	Jaarrekening 2011	Raambegroting 2012	Suppl. begroting 2012	Raambegroting 2013
<b>OVERIGE OPBRENGSTEN</b>				
Werkzaamheden/dienstverlening derden	279.137		254.800	
Overige opbrengsten	1.499.323		178.100	
<b>TOTAAL OVERIGE OPBRENGSTEN</b>	<b>1.778.460</b>	<b>421.900</b>	<b>432.900</b>	<b>452.200</b>
<b>ADDITIONELE OPBRENGSTEN PROJECTEN</b>	-	<b>10.061.600</b>	-	<b>573.000</b>
De additionele opbrengsten projecten betreft met name de opbrengst voor de Vopaksteiger in de Julianahaven. De additionele opbrengstenprojecten worden in de suppletore begroting 2013 verdeeld over de desbetreffende opbrengstencategorieën.				

## Toelichting op de winst – en verliesrekening lasten



## TOELICHTING RAAMBEGROTING 2013 - LASTEN

	Jaarrekening 2011	Raambegroting 2012	Suppl. begroting 2012	Raambegroting 2013
<b>CORE BUSINESS GERELATEERDE KOSTEN</b>				
Marketing en PR	1.298.337		1.178.800	
Ontwikkeling projecten	72.210		115.000	
<b>TOTAAL CORE BUSINESS GERELATEERDE KSTN</b>	<b>1.370.548</b>	<b>1.494.000</b>	<b>1.293.800</b>	<b>1.306.800</b>
<b>PROJECT- EN TRANSACTIEGERELATEERDE KOSTEN</b>				
Projectgerelateerde bijdragen	505.813		0	
Transactiegerelateerde kosten	613.714		181.000	
<b>TOTAAL PROJECT- EN TRANSACTIEGERELATEERDE KSTN</b>	<b>1.119.528</b>	<b>-</b>	<b>181.000</b>	<b>-</b>
<b>STRUCTURELE ONDERHOUDSKOSTEN</b>				
Baggerkosten	2.929.308	3.909.000	3.465.000	3.317.900
Onderhoud infrastructurale werken	1.077.549	1.063.300	967.500	1.254.000
Beheerskosten	406.201	708.500	716.500	723.700
<b>TOTAAL STRUCTURELE ONDERHOUDSKSTN</b>	<b>4.413.058</b>	<b>5.680.800</b>	<b>5.149.000</b>	<b>5.295.600</b>
In de baggercontracten zijn de loon- en brandstofverrekening variabel en zullen leiden tot prijsstijgingen, die achteraf worden verrekend.				
In de begroting van 2012 zitten een aantal éénmalig kostenposten waardoor de begrote kosten voor 2013 lager uitvallen dan 2012.				
Verder is voor de raambegroting van 2013 voor de baggerkosten rekening gehouden met de inflatiecorrectie van 1%.				
Voor de onderhoudskosten is eveneens uitgegaan van een stijging van 1%.				
De stijgingspercentages voor baggerkosten en onderhoudskosten zijn opgenomen in het businessplan 2012 - 2016.				
<b>ADDITIONELE KOSTEN PROJECTEN</b>				
	-	527.600	-	1.000.000
De additionele kosten projecten voor 2013 betreft een bijdrage in de kosten voor de ontwatering van de Eemshaven.				
<b>PERSONEELSKOSTEN</b>				
Salarissen	4.918.424		5.266.100	
Pensioenlasten	676.067		715.100	
Overige sociale lasten	456.563		520.100	
Secundaire kosten personeel	749.244		816.800	
Externe loonkosten	355.758		277.000	
<b>TOTAAL PERSONEELSKOSTEN</b>	<b>7.156.055</b>	<b>7.288.600</b>	<b>7.595.100</b>	<b>7.833.800</b>
Conform het financieel meerjarenplan 2012 - 2016 is een jaarlijkse correctie toegepast van 2% op de totale personeelskosten.				
<b>OVERIGE KOSTEN</b>				
Huisvestingskosten	917.859		992.800	
Middelen en materialen	708.587		836.700	
Kantoorkosten	305.598		341.600	
Administratie en algemene kosten	870.609		937.500	
<b>TOTAAL OVERIGE KOSTEN</b>	<b>2.802.653</b>	<b>2.826.500</b>	<b>3.108.600</b>	<b>2.932.500</b>
Conform het financieel meerjarenplan 2012 - 2016 wordt een jaarlijkse inflatiecorrectie toegepast van 1% inzake de overige kosten.				
<b>ONVOORZIEN / INCIDENTEEL</b>	<b>100.323</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

	Jaarrekening 2011	Raambegroting 2012	Suppl. begroting 2012	Raambegroting 2013
<b>MUTATIES VOORZIENINGEN</b>				
Dotatie voorzieningen groot onderhoud infrastructuur en groot onderhoud baggerwerk	51.500		400.000	
Dotatie / vrijval voorziening kredietrisico			-	
<b>TOTAAL MUTATIES VOORZIENINGEN</b>	<b>51.500</b>	<b>369.000</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>RESULTAAT DEELNEMINGEN</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>AFSCHRIJVINGEN MATERIELE VASTE ACTIVA</b>	<b>-3.294.605</b>	<b>5.250.000-</b>	<b>4.187.600-</b>	<b>6.679.500-</b>
De afschrijvingskosten nemen toe ten gevolge van de gerealiseerde en geactiveerde haven- en industriefaciliteiten, alsmede de in 2012 en 2013 gerealiseerde en te activeren industriefaciliteiten.				
<b>FINANCIËLE LASTEN</b>				
Rente deelnemers gemeenschappelijke regeling	-190.588	-190.588	190.000	-190.600
Rentelasten rekening courant	250.316	-10.596	-10.000	-10.000
Rente kasgeldiening	-2.135.676	-1.391.000	-1.305.000	-2.805.400
<b>TOTAAL FINANCIËLE LASTEN</b>	<b>-2.075.948</b>	<b>-3.006.000</b>	<b>-4.535.400</b>	<b>-6.450.300</b>
<b>NETTO RESULTAAT</b>	<b>1.278.491</b>	<b>5.630.000</b>	<b>267.000</b>	<b>469.400</b>

# Programmaverantwoording 2011



## **INHOUDSOPGAVE**

INLEIDING	3
JAARVERSLAG 2011	
Gereed voor een nieuwe sprong vooruit	5
De organisatie Groningen Seaports	7
Missie	7
Ambitie en visie	7
Doelstellingen en strategie	8
Feiten en cijfers	8
Groninger Zeehavens in nationaal en internationaal perspectief	11
Eemshaven: Energy Port krijgt vorm	15
Delfzijl	19
Ruimte en Milieu	21
Versterking interne organisatie	27
Personeel en HRM	29
Vooruitblik: vertrouwen in veerkracht	29
Verslag ondernemingsraad	33
PARAGRAFEN	
A. Lokale heffingen	37
B. Weerstandsvermogen en risicomanagement	38
C. Onderhoud kapitaalgoederen	42
D. Financiering	43
E. Bedrijfsvoering	47
F. Verbonden partijen	48
G. Grondbeleid	51
JAARREKENING 2011	
Balans per 31 december 2011	53
Winst- en verliesrekening over 2011	54
Algemene toelichting op de balans en winst- en verliesrekening	55
Toelichting op de balans	59
Toelichting op de winst- en verliesrekening	65
Niet uit de balans blijvende verplichtingen	71
BEGROTING VERSUS REALISATIE	
Overzicht begroting 2011 versus realisatie	73
Toelichting op de begroting versus realisatie – opbrengsten	76
Toelichting op de begroting versus realisatie – lasten	85
CIJFERS EN GRAFIEKEN	88
CONTROLEVERKLARING	

## INLEIDING

---

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

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

De programmaverantwoording is ingedeeld in vier hoofdstukken:

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

## JAARVERSLAG 2011

---

## **Gereed voor een nieuwe sprong vooruit**

### *Groningen Seaports op stevige grondvesten*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Wilma J. Mansveld*

*Voorzitter van het Algemeen Bestuur van Groningen Seaports.*



## **De organisatie Groningen Seaports**

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

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

De sterke kanten van Groningen Seaports zijn: snelle dienstverlening, voldoende grond beschikbaar, ook rechtstreeks aan het water, ruimte voor ontwikkeling, uitstekende havenfaciliteiten, hoog gekwalificeerd personeel, prima bereikbaarheid en goede en snelle (internet)verbindingen.

Groningen Seaports heeft een markt- en klantgerichte instelling. De organisatie beschikt over uitstekende faciliteiten en de lijnen zijn er kort.

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

## **Missie**

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

## **Ambitie en visie**

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

Groningen Seaports realiseert die ambitie door in te zetten op zes sectoren: energie, chemie, logistiek, agribusiness, recycling en industriële MKB. De eerste vier sectoren zijn tevens speerpunten van het regionale en nationale economische beleid. Groningen

Seaports ziet goede kansen voor samenwerking met Rotterdam, vooral op het gebied van chemie en energie.

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

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

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

### **Doelstellingen en strategie**

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

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

Deze worden op hun beurt bereikt via doelen voor de middellange termijn van circa 5 jaar. Het behalen van deze *objectives* strekt zich veelal uit over het taakveld van meerdere organisatieonderdelen. Voor ieder bedrijfsonderdeel (Sales & Shipping, Port Technology, Business Operations en Staf) is de businessplanning voor de komende jaren tot op detailniveau uitgewerkt in unitplannen. In deze kortetermijn-plannen heeft iedere afzonderlijke unit vastgelegd wat deze op jaarbasis per 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.

### **Feiten en cijfers**

#### *Havens in blijvende groei*

De Groninger havens blijven groeien. Ook in 2011 was dat het geval. De goederenoverslag bereikte in het verslagjaar zelfs een recordhoeveelheid en de uitgifte van terreinen lag boven de doelstelling. Daarnaast werd er door de bedrijvigheid in de haven- en

industrieterreinen volop geïnvesteerd, in weerwil van de economische neergang. Groningen Seaports stelt om deze redenen vast dat 2011 voor de havens én voor de organisatie zelf een goed jaar was.

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

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

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

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

### *Energy Port*

De vooruitgang toont zich het duidelijkst in wat in de voorbije jaren de grootste bouwput van het land is geworden: de Eemshaven, die als Energy Port de titel van belangrijkste energiehaven van het land verdient. Wanneer alle projecten bij elkaar worden opgeteld gaat het om een investeringsbedrag van 6 miljard euro. Dat is meer dan wordt geïnvesteerd in de Maasvlakte bij Rotterdam of in de Noord-Zuidlijn in Amsterdam.

De energiecentrales van NUON en RWE naderen hun voltooiing en de overige energiegerelateerde bedrijvigheid groeit hard mee. Zijn de mega-centrales eenmaal in bedrijf dan leveren ze samen met de andere energieproducenten in de noordelijkste

zeehaven van Nederland, circa een derde van de nationale stroomproductie, waarmee de Eemsmondregio met recht de titel van stopcontact van Nederland kan voeren.

Groningen Seaports zelf werkt in de Eemshaven hard aan de aanleg van nieuwe havenbekkens en de bouw van kades. Daarnaast komt door de uitgifte van concessies voor de bouw van windmolenparken een grootschalige offshore-windindustrie tot onverwacht snelle bloei. Een ontwikkeling die de Eemshaven een nieuwe marktkans biedt. Het perspectief voor de offshore-windenergie sluit bovendien goed aan op de strategische doelstelling van Groningen Seaports die er op is gericht de Eemshaven dé energiehaven van het land te maken.

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

#### *Delfzijl op volle productie*

Ofschoon de aandacht nogal eens uitgaat naar de Eemshaven, mag niet worden vergeten dat Delfzijl een even groot aandeel heeft in de resultaten van Groningen Seaports. Het record in de op- en overslag bijvoorbeeld kan vanwege de prestaties van de gevestigde industrie dan ook vooral op het conto worden geschreven van de Delfzijlster bedrijvigheid. De industrie draaide er op volle productie. Met name prestaties van de chemie, die op maximale productie zat in 2011, zijn opvallend gezien de kille economische wind die in het verslagjaar waaide.

Daarnaast streek de helft van de nieuw-vestigings (Eneco, Veenstra PPG en Roba Metals) in 2011 neer in Delfzijl, zodat sprake is van een opleving in de komst van nieuwe bedrijvigheid.

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

#### *Slimmer, efficiënter en klantgerichter*

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

geformuleerde strategie is vastgelegd. Want meer werk en meer activiteiten nopen tot het maken van heldere keuzes en het weloverwogen uitstippelen van een koers.

### *Duurzaamheidsvisie*

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

### *Een nieuwe sprong vooruit*

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

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

### **Groninger Zeehavens in nationaal en internationaal perspectief**

Nationaal en internationaal gezien was 2011 voor veel bedrijfstaken geen voorspoedig jaar. Terwijl de echo van de eerste crisis van 2008 nog naklonk, diende een nieuwe economische dip zich alweer aan. Europa verkeerde in 2011 in onzekerheid over het verloop van de financiële crisis.

Eind 2011, begin 2012 was het nog steeds de vraag in hoeverre de economische onrust uitmondte in een groeivertraging die de rest van de Westerse wereld niet onberoerd zal laten. Het gevolg van de ontwikkelingen is dat het aanvankelijke optimisme in de eerste

helft van 2011 over het economisch herstel, door de ontwikkelingen in dat jaar flink is geslonken.

#### *Structureel sterk*

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

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

#### *Bijdrage aan BV-Nederland*

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

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

Dankzij de bouw van energiecentrales, de bouw van windmolenparken op de Noordzee en de aanlanding van stroomkabels in de Eemshaven is de Eemsdelta hard op weg zich tot stopcontact van het land te ontwikkelen. Het bewijst dat het een goede strategische keuze is geweest van Groningen Seaports om met name de Eemshaven te profileren als energiehaven. De Eemshaven heeft zich ermee op een nichemarkt gepositioneerd waar het een sterke concurrentiepositie heeft verworven. Daarmee is ze minder gevoelig voor de felle concurrentiestrijd tussen havens die vechten om de reguliere doorvoer van goederen. Ook is in 2011 gebleken dat het energie-profiel van de haven belangstelling wekt van tal van andere bedrijven die geïnteresseerd zijn in zekerheid van energievoorziening, datacentra bijvoorbeeld.

#### *Stabiliteit*

De havens verlenen stabiliteit aan de Noord-Nederlandse economie en hebben een dempend effect op de grillen van de conjunctuur. Groningen Seaports constateert dat de haven- en industriegebieden in de Eemsmond-regio 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 Eemsmondregio 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 langetermijnperspectief en waarderen daarbij de concurrerende grondprijzen en de goede bereikbaarheid. Ondernemingen kiezen voor het Eemsdelta-gebied omdat de randvoorwaarden goed zijn. Zo herkennen energiebedrijven de basisvoorzieningen zoals beschikbaarheid van koelwater en de goede bereikbaarheid voor de schepen die de centrales van brandstof gaan voorzien.

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

De noordelijke regio als geheel heeft als vestigingsplaats een aantal in het oog springende voordelen. Denk aan beschikbaarheid van terreinen en aan achterlandverbindingen die nog niet de 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 energie-regio. Juist op basis van nauwe publiekprivate samenwerking is het Noorden uitgegroeid tot een concentratiegebied voor nieuwe energie-investeringen onder de noemer Energy Valley. Dit wordt in het Regeerakkoord dan ook letterlijk genoemd als cluster van nationaal belang, vergelijkbaar met onder meer Brainport Eindhoven, Mainport Schiphol en de haven van Rotterdam. Momenteel is de Energy Valley-regio het decor voor het grootste investeringsprogramma op het vlak van energie. Bij elkaar gaat het om een bedrag van 25 miljard Euro. Hier ligt een duidelijk raakvlak met de activiteiten van Groningen Seaports, aangezien een aanzienlijk deel van de energie-investeringen worden gedaan in de Eemsmondregio.

#### *Mainportbeleid en havensamenwerking*

Sinds midden jaren 80 voert Nederland een Mainportbeleid, met de mainports Rotterdam en Schiphol als belangrijkste pijlers. Het kabinet Rutte zet dat beleid voort en scherpt het aan, zodat Schiphol en Rotterdam maximaal worden gefaciliteerd. Het kabinet ondersteunt

dan ook de ontwikkeling van het Rotterdamse haven- en industriegebied om haar internationaal concurrerende positie te behouden en verder uit te breiden.

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

Groningen Seaports is voorstander van samenwerking met in de eerste plaats Rotterdam, maar ook met andere havens, omdat het eveneens de positie van Delfzijl en Eemshaven versterkt.

Tegelijkertijd verschuift de aard van de concurrentie tussen havens. Zeehavens concurreren niet alleen onderling met elkaar, maar de concurrentie geschiedt steeds meer tussen logistieke ketens. Dat vraagt om efficiency en regie en dus om actieve samenwerking met andere zee- en binnenhavens, logistieke knooppunten in het achterland en industriecentra.

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

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

#### *Arbeidsmarkt*

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

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



de arbeidsmarkt worden versterkt door een afname van bevolkingsaantallen in Noordoost-Nederland. Die trend zal zich de komende jaren voortzetten.

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

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

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

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

Groningen Seaports is ook op een andere wijze betrokken bij de arbeidsmarkt. Via het opnemen van een sociale paragraaf in contracten met aannemers wordt wat gedaan aan de situatie van werkzoekenden die moeilijk aan een baan komen. In dit kader worden aannemers ertoe aangezet 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: Energy Port krijgt vorm**

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

De uitrol van nieuw gebied illustreert de onstuimige ontwikkelingen in de Eemshaven in de voorbije jaren. Het verslagjaar sluit wat dat betreft nauw aan op de jaren ervoor, want ook in 2011 was de Eemhaven het toneel van grootschalige bouwprojecten. In het oostelijk deel van de haven waren het vooral de klanten die werken aan hun bouwprojecten, in de Westlob werd met name door Groningen Seaports zelf geïnvesteerd.

Als energiehaven komt de Eemshaven tot bloei. De bouwwerkzaamheden voor de elektriciteitscentrales van NUON (multifuel, 1300 MW) en RWE (poederkool, 1600 MW) naderen hun voltooiing. NUON verwacht in 2012 te kunnen beginnen met proefdraaien. De gasgestookte 2500 MW-centrale van Electrabel is al langer operationeel. Reken daarbij het 150 MW windmolenpark in de Eemshaven en de aanlanding van de onderzeese NorNed-hoogspanningskabel waarmee stroom naar Noorwegen wordt getransporteerd en elektriciteit uit waterkracht naar de Eemshaven terugkeert. Onderdeel van dit NorNed-project van het Noorse Statnett en de Nederlandse netbeheerder Tennet is de bouw in de Eemshaven van een converterstation (740 MW) waar de kabel in uitmondt. Binnen afzienbare tijd leveren de gezamenlijke energieproducenten een derde van de nationale elektriciteitsproductie. De bouw van de elektriciteitscentrales zorgt dankzij de aanvoer van grondstoffen, met name kolen en biomassa, voor een aanzienlijke toename van de op- en overslag de komende jaren.

### *Windenergie*

De ontwikkeling van de offshore-windindustrie sluit goed aan op het energieprofiel van de Eemshaven. Deze sector wordt door Groningen Seaports gezien als perspectiefrijk en ze draagt bovendien bij aan de duurzaamheidsambities van de organisatie.

Wind is niet alleen een bron van energie, maar ook een bron van inkomsten. Windturbines moeten worden getransporteerd, op zee worden geplaatst en worden onderhouden. Daarnaast zijn investeringen nodig in funderingen en bodemonderzoek. Het betekent een impuls voor de regionale economie en werkgelegenheid.

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

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

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

De eerste bedrijven hebben inmiddels positie gekozen in de Eemshaven en anderen zullen volgen. De haven wordt hier beconcurrereerd door onder meer Cuxhaven en Wilhemshaven. Maar de verwachting is dat de offshore-windindustrie zich langs de gehele noordelijke kustlijn zal vestigen. Gezien de ligging van de Eemshaven, de omvang van de markt en de wens tot spreiding bij bedrijven in de sector, is Groningen Seaports ervan overtuigd dat de zeehaven een groot deel van de markt voor assemblage en service-activiteiten in de

offshore-windenergie kan veroveren. De Eemshaven heeft bovendien als voordeel dat voldoende ruimte beschikbaar is voor dergelijke bedrijvigheid. Dat is van belang omdat grote oppervlaktes en ook veel kaderuimte benodigd is voor de opslag en het laden van de kolossale turbineonderdelen.

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

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

#### *Investeringsprojecten 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. In 2011 is daarom veel werk verzet ter verdere verbetering van de havenfaciliteiten. In de Eemshaven heeft Groningen Seaports de volgende projecten voltooid en/of in gang gezet:

- Een mijlpaal was de dijkdoorbraak bij de aanleg van het nieuwe havenbekken van de *Wilhelminahaven*. Dit havengedeelte zal vooral worden benut door de gebruikers op het Energy Park. De stroomproducenten zullen er hun grondstoffen overslaan en het zal worden gebruikt voor inname van koelwater.
  - Het gaat bij elkaar om een investering van circa 55 miljoen euro in uitdieping van het bekken en aanleg van 1.200 meter laad- en loskade. Die kade werd eind 2011 deels opgeleverd en dient tevens als waterkering voor het achterliggende industrieterrein. Het betreft het grootste contract dat Groningen Seaports ooit afsloot met een aannemende partij.

De kadebouw maakt het mogelijk om schepen met een diepgang tot 14,5 meter te lossen en te laden. De werkzaamheden voor dit nieuwe havenbekken waren in juni 2009 gestart. In totaal werkten gemiddeld 50 man aan de voortgang, voor een deel langdurig werklozen die via het UWV hier een werkervaringsplaats kregen.
- De tweede fase van de aanleg van de *Beatrixhaven* is voltooid. De haven is op diepte gebracht en meet nu 700 meter, met 700 meter kade aan de zuidzijde. Voorbereidingen voor de aanleg van de volgende fasen van de Beatrixhaven zijn begonnen. Groningen Seaports beoogt dit havendeel te ontwikkelen voor de offshore windindustrie.
- Ook de *Julianahaven* heeft na een investering van circa € 25,8 miljoen een ware metamorfose ondergaan.

- De bulkkade is met 350 meter verlengd. Deze meet nu circa 1100 meter. Het project was eind 2011 gereed.
- Met het oog op de komst van Orange Blue Terminals heeft Groningen Seaports in de Julianahaven geïnvesteerd in ophoging terreinen en verzwaring van de noordzijde van het kadeterrein. Tevens wordt het bestaande spoor verlengd tot aan het nieuwe complex van terminals, loods en kantoren.
- Op de kop van de Julianahaven is een nieuwe steiger aangelegd met laad- en losarmen voor de olieopslag van Vopak. Ook is ten behoeve van dit bedrijf de RoRo-brug verplaatst naar de noordwesthoek van de Julianahaven. De werkzaamheden zijn eind 2011 voltooid.
- In de *Emmahaven* is een drijvende steiger vernieuwd en verlengd tot 700 meter. Tevens is in deze haven gewerkt aan een nieuwe dienstensteiger bij het kantoorgebouw Nijlicht. De steiger is bedoeld voor de loodstenders van het Loodswezen en de nieuwe, snelle RIB's van Groningen Seaports.
- Voortgang van een reeks overige infrastructurele werken (aanleg riolering, wegen, overige openbare infrastructuur) op het Energy Park en in de havenbekkens van de Eemshaven. Groot deel werkzaamheden is ten behoeve van de energiecentrales.
- Voortgang van voorbereiding van de inrichting van nieuw industrieterrein in de zuidoosthoek van de Eemshaven. De gronden zijn deels verworven en er is een begin gemaakt met de planologische procedures ter voorbereiding van de gefaseerde inrichting van het gebied, waarmee wordt gemikt op vestiging van met name datacenters en mogelijk ook tuinbouwkassen. Hoe snel dit nieuwe terrein wordt ontwikkeld, hangt af van de interesse van onze klanten. Gezien de huidige economische situatie wordt met de ontwikkeling van terreinen gestart, zodra Groningen Seaports contracten met klanten heeft gesloten.
  - Groningen Seaports ziet er kansen voor bijvoorbeeld logistieke bedrijvigheid en datawarehouses. Die datahotels vinden het wenselijk zich te vestigen nabij energiecentrales vanwege de leveringszekerheid van stroom. In samenhang daarmee werkt Groningen Seaports aan een vernieuwend en 'groen' glastuinbouwconcept waarbij een energiedriehoek van datacenters, kassen en energiecentrales warmte, koelwater en stroom uitwisselen.
- Een ander omvangrijk project betreft de start van het realiseren van kathodische bescherming voor de damwanden in de havenbekkens. De damwanden zijn er mee van een langere levensduur verzekerd.
- Voltooiing van de bouw van een nieuwe radartoren. Groningen Seaports heeft nu twee radartorens in de Eemshaven en twee in de haven van Delfzijl. Aanleiding voor de bouw van een nieuwe radartoren is de toename van scheepvaart in de Eemshaven. Ook de uitbreiding van de Eemshaven met de nieuwe havenbekkens maakt een extra radar noodzakelijk.

Groningen Seaports werd in het verslagjaar bij een aantal projecten met vertraging geconfronteerd. Die had veelal een juridische achtergrond.

Zo lag een deel van de bouw van de RWE-centrale enige tijd stil. Dit als gevolg van een uitspraak van de Raad van State over de afgegeven Natuurbeschermingswetvergunning. De Raad van State vond dat onvoldoende onderzoek naar natuur- en milieuschade was gedaan. Nadat de bevoegde overheden een gedoogvergunning verstrekten, kon de bouw worden voortgezet.

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

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

## **Delfzijl**

*Chemie presteert opvallend en bio-based bedrijvigheid groeit*

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

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

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

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

## *Vergroening*

Die uitbreiding gaat gepaard met een verschuiving richting vergroening van de (chemische) industrie, waarbij niet alleen het product zelf, maar de gehele keten (aan- en

afvoer van grondstoffen, verwerking, productie, vervoer eindproduct) opschuift van grijs naar groen.

Groningen Seaports geeft die ontwikkeling de ruimte, onder meer door op het MERA-park (Milieu, Energie, Recycling, Afval) en in het 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. Op deze wijze vervult Groningen Seaports ook een rol in de totstandkoming van een 'groene' oftewel *biobased-economy*. Een ontwikkeling die bijdraagt aan vermindering van CO<sub>2</sub>-emissies en stimulering van productie en gebruik van hernieuwbare energie.

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

- Het energiebedrijf Eneco startte met de bouw van een 49 MW bio-energiecentrale die houtsnippers en afvalhout omzet in groene stroom. De centrale gaat in 2013 in bedrijf en levert dan genoeg elektriciteit voor 120.000 huishoudens.
- Energy from Waste werd officieel in gebruik genomen. Dit bedrijf produceert uit afval hogedruk-stoom die via een transportleiding aan bedrijven op het industrieterrein Oosterhorn en het Chemie Park Delfzijl wordt geleverd. Vanuit de processtoom wordt eveneens elektriciteit geproduceerd.
- Start bouw van Ensartech. Deze onderneming zet via een smeltproces, op milieuvriendelijke manier moeilijk te verwerken industrieel afval om. Denk daarbij aan residuen van recycling en van andere afvalverwerkings- installaties en resten van industriële afvalwaterreiniging. Deze stromen worden nu vaak nog verbrand in afvalovens. De nieuwe toepassing maakt het mogelijk de stromen lokaal, op milieuvriendelijker wijze te verwerken.
- Opening van Qlyte dat niet verder te recyclen restafval uit de papier- en kartonindustrie verwerkt tot brandstof voor energiecentrales. Evenals Ensartech zorgt Qlyte hiermee voor een milieuvriendelijker oplossing voor deze afvalstromen.
- Start van het initiatief voor de bouw van 's werelds grootste biomassa raffinaderij voor de productie van een nieuwe generatie biobrandstof, dat dient als een duurzaam alternatief voor fossiele brandstoffen. Een joint venture van BioMCN en de Noordelijke Investerings- en Ontwikkelingsmaatschappij (NOM) gaat er afvalhout verwerken tot 500 miljoen liter bio-methanol. De fabriek is gepland naast de in 2010 geopende BioMCN-vestiging, waar eveneens bio-brandstof wordt geproduceerd. In de nieuwe fabriek worden honderden miljoenen geïnvesteerd.

De realisatie van deze projecten draagt door de reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot en verhoging van de productie van groene energie, niet alleen bij aan de verschuiving van grijs naar groen, maar het is tevens een stimulans voor zowel de regionale bedrijvigheid (bouw, advies, consultancy) als voor de werkgelegenheid. De projecten leveren tijdens de bouw

honderden banen op en eenmaal in bedrijf zullen tientallen medewerkers er permanent een baan vinden.

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

- Vastgoed Koetze realiseerde op het bedrijvenpark De Delta een bedrijfsverzamelgebouw op een perceel van ruim 2000 m<sup>2</sup>, nabij de Weiwerderbrug. De Delta is een mkb-bedrijventerrein in het hart van het industriegebied, op een zichtlocatie aan de weg Delfzijl-Winschoten (N362).
- Ook Veenstra Onderhoud, gespecialiseerd in revisie en onderhoud van pompen, ventilatoren, tandwielkasten, sluizen etc. vestigde zich op De Delta.
- Roba Metals breidde de bestaande vestiging uit.
- PPG kocht grond voor uitbreiding van de bestaande vestiging.

*Overige ontwikkelingen in Delfzijl:*

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

## **Ruimte en Milieu**

*Voortgang in verduurzaming van activiteiten*

Groningen Seaports is er in de eerste plaats om de havens en het Eemsdeltagebied randvoorwaardelijk te ondersteunen en te versterken. Dat doet de organisatie echter wel

binnen randvoorwaarden, want Groningen Seaports is zich er van bewust dat ze opereert aan de rand van een kwetsbaar werelderfgoed. Het streven naar duurzame havens en die maatschappelijke verantwoordelijkheid zijn zeer belangrijke uitgangspunten bij al onze activiteiten en ze zijn als hoofddoelstelling vastgelegd in de missie van Groningen Seaports.

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

Groningen Seaports wil niet alleen een beter milieu dienen, ook streeft de organisatie naar verbetering van het welzijn van mens en omgeving en van de maatschappij als geheel. Dat alles binnen de randvoorwaarde van een financieel gezonde organisatie.

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

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

### *Vertrouwen*

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

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

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

Heel concreet toont ook het beleid rond de Ecoports-certificering onze wens om te vergroenen. Ecoports gaat niet over de activiteiten van bedrijven in de havens maar over



hoe Groningen Seaports zélf werkt aan verduurzaming. In 2010 is aan Groningen Seaports voor de derde keer het Ecoports-certificaat verleend. Het verkrijgen van dit duurzaamheidpredicaat is allerm minst een vanzelfsprekendheid, want het wordt slechts opnieuw verstrekt indien de organisatie aantoonbare vooruitgang boekt op het vlak van milieu en duurzaamheid. Ook met het oog daarop heeft Groningen Seaports in 2011 werk gemaakt van verdere verduurzaming.

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

#### *Groene Havenvisie 2030*

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

#### *E-manifest*

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

#### *Natuur in de havens*

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

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

De aanpak die hiervoor is ontwikkeld is in 2011 ecologisch en juridisch getoetst. De adviezen hierover worden begin 2012 verwacht.

Het ministerie van EL&I heeft zich met de ondertekening van een Green Deal, eind 2011, gecommitteerd aan het meewerken aan een oplossing voor de problematiek rond tijdelijke natuur in relatie tot Natura 2000.

Verder is gewerkt aan een gedragscode Flora- en Faunawet en een haven Groen- en Natuurplan. Die einddocumenten worden begin 2012 afgerond en vormen een basis voor verantwoorde en natuurvriendelijke omgang met natuur in de havens.

### *Natuurcompensatie kwelders*

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

De compensatiemaatregelen op de kwelders omvatten verbeteringen zoals herstel van de 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. Groningen Seaports, NUON en RWE nemen deel in het compensatiepakket.

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

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

### *Natuurmonitoring*

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

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

### *Beheerplannen Wadden en Eems-Dollard*

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

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

#### *Bestemmingsplannen*

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

#### *Ontwikkelingsvisie Eems Delta*

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

#### *Ecologie en Economie in balans*

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

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

#### *Belonen van Schone schepen*

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

#### *Geluid*

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

Het Zonebeheerteam, dat formeel pas wordt vastgesteld na afronding fase III, beoordeelt nieuwe aanvragen en wijzigingsaanvragen ten behoeve van bedrijven en adviseert

bevoegd gezag. Op deze wijze wordt de zone bewaakt en worden belangen van haven en bedrijfsleven voor de lange termijn gediend. Het Zonebeheerteam is samengesteld uit geluidsdeskundigen, bevoegd gezag en bedrijfsleven.

#### *Archeologie*

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

#### *Niet Gesprongen Explosieven*

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

#### *Vergunningen Havenverruiming Eemshaven*

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

#### *Duurzaam inkopen*

De doelstelling om 100 procent duurzaam in te kopen wordt bijna gehaald. 99 Procent van de inkopen voldoet aan de ambitie. In een aantal projecten zijn ontwerpkeuzes gebaseerd op de levensduurkosten in combinatie met de CO<sub>2</sub>-uitstoot tijdens de realisatie en het gebruik. Daarnaast is Groningen Seaports hard op weg om haar CO<sub>2</sub>-footprint terug te dringen. Waar het kan worden energiebesparende maatregelen getroffen. Denk bijvoorbeeld aan een nieuw verlichtingsplan voor de haven. Voor het resterende energiegebruik is gekozen voor hernieuwbare energie en voor compensatie van de uitstoot van energie.

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

#### *NRG Battle*

Groningen Seaports heeft in 2011 deelgenomen aan de Energy Battle en één van de juryleden geleverd. In deze kenniscompetitie rond duurzame energie en milieu hebben enkele honderden hbo- en universitaire studenten in 3 voorrondes en een finale gewerkt

aan cases uit het bedrijfsleven. Groningen Seaports heeft meerdere cases aangeleverd. Ook hebben studenten van de RUG gewerkt aan afwegingskaders voor besluitvorming rondom bedrijfsvestiging in de havengebieden. Twee teams van Groningen Seaports hebben de finale bereikt.

#### *Overige projecten*

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

### **Versterking interne organisatie**

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

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

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

#### *Klantgericht*

Naast de product-mix en de keuze de havens te profileren als Energy Port heeft ook klantgerichtheid een bijdrage geleverd aan de prestaties van Groningen Seaports. Er ligt een sterk accent op commerciële activiteiten, één op de tien Groningen Seaports-medewerkers is betrokken bij de werving van nieuwe klanten. Voor potentiële vestigers is ook het spectaculaire haven-excursieprogramma 'Zout aan de broek' opgezet. Dat is een goede greep gebleken. Deelnemers aan de tochten door de havens reageren zonder uitzondering enthousiast. Groningen Seaports maakt er naam mee en het heeft meerdere geïnteresseerde bedrijven opgeleverd.

Vergunningenmanagement is eveneens een belangrijk element van de klantgerichtheid. Bedrijven die zich willen vestigen worden nauwgezet begeleid in het vergunningenproces. Doel ervan is de start en voortgang van bouwprocessen zoveel mogelijk zonder hindernissen te laten verlopen.

#### *Ondersteuning interne organisatie*

De business unit Business Operations vervult als ondersteunende en organiserende eenheid binnen de organisatie een cruciale rol in het opvangen van alle werkzaamheden die voortvloeien uit de investeringsportefeuille van Groningen Seaports. De business unit

verzorgt als het ware de goede smering van het interne raderwerk van Groningen Seaports. Het bijhouden van de toename in activiteiten vergde in het verslagjaar opnieuw een voortdurende aanpassing. Veel aandacht is daarbij ook dit jaar uitgegaan naar de planning- en control cyclus. Meerdere procedures zijn verbeterd en aangescherpt. Naast financiële planning en control wordt ook gewerkt met strategische planning en control. Dat betekent dat gestructureerd en gericht wordt gewerkt aan het bereiken van langetermijndoelen.

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

- Eind 2010 is *Koersen op een nieuw kompas* van start gegaan met als doel het opstellen van een handboek projectmanagement voor de hele organisatie van Groningen Seaports. *Koersen op een nieuw kompas* is de kwalitatieve vervolgstap van het *Handboek Port Technology*. De begeleiding van de totstandkoming van het nieuwe handboek is in handen van het adviesbureau PRO6managers. Dit bureau heeft veel ervaring met uitvoering en implementatie van projectmatig werken in met name grote infrastructurele werken bij (semi-)overheden en bedrijfsleven. Het resultaat is in digitale vorm beschikbaar met templates voor zaken als projectopdracht, projectmandaat en mijlpalenplan. Deze templates standaardiseren het doorlopen van procedures. In oktober 2011 is *Koersen op een nieuw kompas* (GSP kompas) officieel bekrachtigd door de directie. Het doel van GSP kompas is een verdere verbetering van de sturing binnen projecten door:
  - Vastleggen van de projectaanpak binnen Groningen Seaports
  - Implementatie van risicomanagement
  - Vastleggen van taken en verantwoordelijkheden binnen projecten
  - Ondersteuning van het projectteam door middel van tools en templates
- Het financieel model waarmee Groningen Seaports werkt is verbeterd en verfijnd. Aandacht wordt besteed aan het nog verder verbeteren van risico- en treasurymanagement.
- Verdere verbetering functiescheiding Project Control en Projectadministratie. Doel is verbetering van beheersing van voortgang infrastructurele projecten en bouwprojecten.
- In de nacalculatie van projecten is een inhaalslag gemaakt.
- Seaports-servicevestiging Nijlicht in de Eemshaven operationeel. Drie Seaports-locaties zijn er onder één dak gebracht. Het komt de efficiëntie en coördinatie van de begeleiding van (bouw)activiteiten in de Eemshaven ten goede. In Nijlicht is ook een ruimte ingericht voor de ontvangst van relaties.
- Er is een start gemaakt met de inrichting van de DIV-unit, een nieuw en zelfstandig organisatieonderdeel dat zaken rond digitale informatievoorziening regelt. Digitalisering van informatie bevordert de toegankelijkheid ervan. In dit

kader streeft Groningen Seaports naar een papierloos kantoor. Met het oog hierop is een iPad-pilot in voorbereiding.

- Samenstelling van een selectielijst voor welke documenten op termijn vernietigd mogen worden en wat bewaard dient te blijven (in de Groninger Archieven).
- Het ict-systeem heeft 99 procent van de tijd naar behoren gefunctioneerd. Het cijfer geeft de bedrijfszekerheid van de ict-infrastructuur weer.
- Meerdere Service Level Agreements (SLA) afgesloten ter waarborg van de kwaliteit van dienstverlening door ict-leveranciers die door Groningen Seaports worden ingeschakeld. Deze hebben naar behoren gefunctioneerd. De SLA's leveren een besparing van uitgaven op.
- Verdere integratie gerealiseerd van het formatieplan in de financiële meerjarenraming.
- Instelling van Changes Advisory Board (CAP), een werkgroep die alle ict-vernieuwingen en -activiteiten beoordeelt. De CAP heeft een belangrijke stem in beslissingen over ict-aangelegenheden.

Verder zijn de volgende zaken vermeldenswaard:

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

### ***Personeel en HRM***

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

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

### ***Vooruitblik: Vertrouwen in veerkracht***

In de periode waarin aan de productie van dit jaarverslag wordt gewerkt, komt het CBS met de verklaring dat Nederland officieel in een recessie verkeert. Vrijwel tegelijkertijd

presenteert de noordelijke Kamer van Koophandel de uitkomsten van een enquête onder het regionale bedrijfsleven waaruit naar voren komt dat circa een derde van alle ondernemers een omzetzakking verwacht in de eerste helft van 2012.

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

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

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

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

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

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

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



innovatieve industrie zal na een recessie eerder van marktkansen profiteren en dus sneller de draad weer oppakken.

### *Organisatie*

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

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

### *Infrastructuur*

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

- Fysieke ruimte (beschikbaarheid industrieterrein)
- Milieuruimte
- Arbeidsmarkt
- Weg-, spoor-, en binnenwaterverbindingen met het achterland die niet berekend zijn op de groei van de activiteiten in de Eemsmondhavens.

Tijdig signaleren en inspelen op deze zaken moet voorkomen dat ze de vitaliteit van de havens beperken.. Goede toegang is echter een absolute voorwaarde voor het functioneren van een Energy Port waar een derde van de nationale stroomproductie wordt gegenereerd en voor het chemiepark waar 15 procent van de nationale chemische industrie is gevestigd. Een aantal projecten verdient daarom wat Groningen Seaports betreft prioriteit:

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

### *Tot slot*

Bedrijven hebben de weg naar de Eemsdelta gevonden, de Eemshaven heeft zich ontwikkeld als *energy hotspot* en de chemie in Delfzijl is een nieuw pad ingeslagen richting

naar verduurzaming. De zeehavens zijn het regionaal belang ontstegen en zullen hun landelijk belang gaan tonen. Groningen Seaports investeert in toekomstgerichte initiatieven. De basis is voldoende gelegd om de toekomst met vertrouwen tegemoet te zien. Daarbij blijft Groningen Seaports nuchter zaken doen en vasthouden aan uitgangspunten waar de organisatie waardering voor ontvangt: goed koopmanschap en realiteitszin in prognoses.

## Verslag Ondernemingsraad

### *Waakzaam en kritisch*

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

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

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

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

### *Verzelfstandiging*

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

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

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

#### *Versterking OR*

Om aansluiting te houden bij de huidige professionele werkwijze van Groningen Seaports en vanuit haar eigen behoefte heeft de OR haar manier van werken, processen en procedures versterkt en geformaliseerd in 2011. Mede hierdoor is het nu duidelijker in welke gevallen sprake is van advies- of instemmingsrecht. Dat heeft er toe geleid dat de OR eerder wordt betrokken in besluitvormingsprocessen, waardoor de functie van procesbewaker in de organisatie beter kan worden uitgeoefend, zonder dat dit ten koste gaat van een goede verhouding met de directie.

Ontwikkelingen waar de OR bij betrokken is geweest in 2011:

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

Instemmingsrecht is in 2011 door de OR gebruikt bij:

- Het Nieuwe Werken.

Adviesrecht heeft de OR in 2011 toegepast bij:

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

Initiatiefrecht is in 2011 door de OR gebruikt bij:

- Verplichte atv versus Het Nieuwe Werken
- Eenduidige toepassing consignatieregelingen.

## *Vooruitblik*

Omtrent de verzelfstandiging was in 2011 veel onduidelijkheid. De OR pleit voor een verbeterde informatievoorziening hieromtrent en spreekt zowel directie als bestuur hier op aan en spreekt de verwachting uit dat directie en bestuur constructief overleg blijven voeren met de OR. Een wederzijdse open en respectvolle houding heeft in het verleden immers bewezen bij te dragen aan de constructieve sfeer. Tevens doet de OR een beroep op betrokkenen om het proces zo snel mogelijk te voltooien.

Nu de haventerreinen langzaam maar zeker vollopen kan de komende jaren de strategie van het bedrijf komen te veranderen en hierdoor het karakter van de organisatie. De OR wil zich actief opstellen om die verschuiving mede te begeleiden en te bewaken.

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

### **Koos Bron, Voorzitter Ondernemingsraad Groningen Seaports.**

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

## PARAGRAFEN

---

## 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 2011 en de daarbij behorende tarieven wordt nader toegelicht welke heffingen Groningen Seaports heft. De baten zijn in de programmaverantwoording zichtbaar gemaakt onder 'scheepvaartbewegingen' en 'scheepvaartgerelateerde opbrengsten' (zie de toelichting op de winst- en verliesrekening opbrengsten).

## B. WEERSTANDSVERMOGEN EN RISICOMANAGEMENT

---

### Inleiding

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

### Beleid inzake het weerstandsvermogen en risicomanagement

#### Risicomanagementbeleid

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

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

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

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

#### Wat is weerstandsvermogen?

Het weerstandsvermogen bestaat uit:

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



### Voorwaarden in een continu proces

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

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

### Risico-inventarisatie

#### Uitkomsten inventarisatie

In 2011 is door AON een vervroegde actualisatie van de risico's die ten laste komen van de weerstandscapaciteit uitgevoerd. Hiertoe zijn voor 8 risico's schadescenario's uitgewerkt. In de hiernavolgende tabel zijn deze 8 risico's gerangschikt naar verwachte financiële impact weergegeven.

#	Risico
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.

### Wijzigingen in risicoprofiel

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

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

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

### Weerstandsvermogen: koppeling weerstandscapaciteit en financiële risico's

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

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

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

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

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

### Beoordeling weerstandsvermogen

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

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

Als Groningen Seaports streven we na om de impact van de risico's te minimaliseren. Dit betekent dat we in het risicobeleid hebben aangegeven een weerstandsvermogen te beogen dat tenminste voldoende is. Dat komt neer op een ratio weerstandsvermogen tussen de 1,0 en 1,4 met als waarderingcijfer C. Op basis van de stand per ultimo 2011 komen we uit op een ratio van 5,6. Dit is op basis van bovenstaande tabel uitstekend.

## C. ONDERHOUD KAPITAALGOEDEREN

---

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

### **Activa Groningen Seaports**

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

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

### **Inspecties**

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

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

### **Onderhoudsbeheersysteem**

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

## D. FINANCIERING

### Algemeen

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

De treasuryfunctie bij Groningen Seaports richt zich op:

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

### Renterisico positie per ultimo 2011

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

CODE	TYPE	START	EIND	ACT. HOOFDSOM	COUPON
SG - 1	IRS	1-MEI-07	1-JAN-12	€ 12.500.000	4,4300%
SG - 2	IRS	1-JAN-09	1-JAN-13	€ 70.000.000	3,9000%
SG - 3	IRS	30-DEC-08	1-JAN-14	€ 19.500.000	3,7155%
SG - 4	IRS	2-JAN-14	1-JAN-42	€ 0	3,4900%
DB - 1	IRS	1-APR-11	1-APR-14	€ 23.000.000	3,8050%
<b>TOTAAL</b>				€ 125.000.000	

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

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

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

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

### Toetsing Wet FIDO – Opbouw en verloop korte schuld

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

Rabobank € 2,5 mln.

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

Het risico van kortlopende financiering wordt beperkt door middel van een kasgeldlimiet. Het geeft aan tot welk bedrag activiteiten met korte middelen mogen worden gefinancierd. De omvang van de vlottende schuld is aan een maximum verbonden. De limiet is bepaald op 8,2% van het begrotingstotaal. Groningen Seaports heeft de rente typische looptijd van het kort vreemd vermogen lang gemaakt door rente instrumenten. In 2011 is de kasgeldlimiet niet overschreden.

<b>Rapportage en toetsing kasgeldlimiet 2011</b>	<b>Q1</b>	<b>Q2</b>	<b>Q3</b>	<b>Bedragen X € 1.000 Q4</b>
Omvang begroting per 1 januari (= grondslag)	23.798	23.798	23.798	23.798
1 Toegestane kasgeldlimiet (8,2 %)	1.951	1.951	1.951	1.951
2 Vlottende schuld				1.200*
3 Vlottende middelen				
4 Totaal netto vlottende schuld (2-3)				
<b>Ruimte ( + ) Overschrijving ( - ) (1-4)</b>	<b>1.951</b>	<b>1.951</b>	<b>1.951</b>	<b>751</b>

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

### Toetsing Wet FIDO – Opbouw en verloop lange schuld

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

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

## Marktwaaarde rente instrumenten portefeuille

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

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

### CSA

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

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

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

Marktwaaarde derivaat 29 december 2011	€ 17,6 mln.
Threshold amount	€ 7,5 mln. -/-
<b>Storting 'borg' i.v.m. CSA</b>	<b>€ 10,1 mln.</b>

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 danwel het daadwerkelijk aantrekken van vreemd vermogen.



## **E. BEDRIJFSVOERING**

---

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

## F. VERBONDEN PARTIJEN

---

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

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

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

### Deelnemingen

Groningen Seaports heeft deelnemingen in:

#### **NV Ontwikkelingsmaatschappij RSCG (Groningen Railport)**

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

Betrokkenen: Groningen Seaports en gemeente Veendam

Aandeel Groningen Seaports: 65,92%

Ontwikkelingen 2011:

Plussen:

- Havendiner Groningen Seaports start op Groningen Railport met als thema Oostboog. Motie PvdA/D66/VVD aangenomen in Staten waarin gedeputeerde wordt opgeroepen funding te vinden voor aanleg Oostboog;

- Grinttreinen vanuit Elbe Kies (Dld) naar Groningen Railport met de OHE voor Mobi Groep;
- Ritsema en Meijer BV nieuw op terminal met plaatstaal aanvoer ten behoeve van scheepsbouw langs Winschoterdiep. Tevens opslag van onderdelen bouw RWE centrale;
- Nieuwe huurders in facilitair centrum, te weten Meijer BV, Ritsema, HTRS en EWS;
- Groningen Railport wordt door Lloyds geaudit voor opname in Inland Links: een tool van Havenbedrijf Rotterdam om intermodale achterlandverbindingen kenbaar te maken aan (potentiële) gebruikers van de haven van Rotterdam.

Minnen:

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

### **Fivelpoort Beheer BV**

Doel: Het voeren van het beheer over Fivelpoort CV.

Betrokkenen: Groningen Seaports

Aandeel Groningen Seaports: 100%

Ontwikkelingen 2011: Er zijn geen bijzondere ontwikkelingen te melden.

### **Fivelpoort CV**

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

Betrokkenen: Groningen Seaports, gemeente Appingedam en gemeente Delfzijl

Aandeel Groningen Seaports: 33,33%.

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

Ontwikkelingen 2011: Groningen Seaports verricht het management van Bedrijvenpark Fivelpoort. Een bedrijvenpark langs de N33 en het Eemskanaal in de gemeente Appingedam. Fivelpoort is een gezamenlijk initiatief van de gemeenten Appingedam en Delfzijl en Groningen Seaports. Één van de taken is de acquisitie voor Fivelpoort CV. In 2011 heeft er geen terreinuitgifte plaatsgevonden. Er is interesse, maar in het negatieve

economische tijd worden beslissingen uitgesteld. Kamphuis Lastechniek heeft zijn vestiging wel geopend, waarvoor in 2010 de grond aangekocht is.

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

### **Bestuursfuncties**

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

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

### **Aansturing**

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

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

## G. GRONDBELEID

---

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

Andere belangrijke speerpunten in ons grondbeleid zijn:

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

## JAARREKENING 2011

---

<b>BALANS</b>	<b>JAARREKENING 2011</b>
---------------	--------------------------

ACTIVA	Bedragen x 1.000 €	
	31 december 2011	31 december 2010
<b>MATERIËLE VASTE ACTIVA</b>		
Investerings met economisch nut	223.144	165.304
Investerings in de openbare ruimte met maatschappelijke nut	499	462
In erfpacht	124.445	97.159
<b>TOTAAL MATERIËLE VASTE ACTIVA</b>	<b>348.087</b>	<b>262.925</b>
<b>FINANCIËLE VASTE ACTIVA</b>		
Deelnemingen	1.144	1.028
Langlopende vorderingen	2.211	3.345
<b>TOTAAL FINANCIËLE VASTE ACTIVA</b>	<b>3.356</b>	<b>4.373</b>
<b>VLOTTENDE ACTIVA</b>		
Voorraden	76	66
Totaal vorderingen	31.001	23.520
Liquide middelen	4.404	125
<b>TOTAAL VLOTTENDE ACTIVA</b>	<b>35.482</b>	<b>23.711</b>
<b>TOTAAL ACTIVA</b>	<b>386.925</b>	<b>291.009</b>
 <b>PASSIVA</b>		
<b>EIGEN VERMOGEN</b>		
Algemene reserve	67.958	57.446
Reserve herwaardering industrieterreinen	79.217	61.504
Bestemmingsreserves	57.907	53.905
<b>TOTAAL EIGEN VERMOGEN</b>	<b>205.083</b>	<b>172.856</b>
<b>VOORZIENINGEN</b>	<b>29.316</b>	<b>30.565</b>
<b>KORTLOPENDE SCHULDEN</b>	<b>152.464</b>	<b>73.074</b>
<b>NETTO RESULTAAT</b>	<b>63</b>	<b>14.514</b>
<b>TOTAAL PASSIVA</b>	<b>386.925</b>	<b>291.009</b>

**WINST- EN VERLIESREKENING**
**JAARREKENING 2011**

Bedragen x 1.000 €

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



## **ALGEMENE TOELICHTING OP DE BALANS EN WINST- EN VERLIESREKENING**

---

### **Verslaggevingskader**

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

### **Stelselwijziging**

#### *Waardering deelnemingen*

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

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

#### *Waardering (ineffectief deel) financiële instrumenten*

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

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

## Verwerking effect stelselwijziging

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

## Grondslagen voor waardering

### Activa

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

### Materiële vaste activa

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

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

### **Financiële vaste activa**

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

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

### **Vorraden**

Vorraden worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs dan wel lagere marktwaarde.

### **Vorderingen en overlopende activa**

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

### **Liquide middelen**

De liquide middelen zijn gewaardeerd tegen de nominale waarde.

### **Passiva**

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

### **Eigen vermogen**

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

### **Voorzieningen**

De voorzieningen zijn gewaardeerd tegen nominale waarde.

### **Financiële instrumenten**

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

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

### **Grondslagen voor resultaatbepaling**

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

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

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

---

## TOELICHTING OP DE BALANS

---

**MATERIËLE VASTE ACTIVA**
**Investerings met economisch nut**

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

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'.

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

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

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

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

**Investerings in de openbare ruimte met maatschappelijk nut**

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

**In erfpacht**

Boekwaarde 01-01-2011	97.159
Mutatie uit hoofde van uitgegeven gronden	27.286
<b>Totaal in erfpacht</b>	<u>124.445</u>

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

**TOELICHTING OP DE BALANS**
**JAARREKENING 2011**
**FINANCIËLE VASTE ACTIVA**

Bedragen x 1.000 €

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

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

**Langlopende vorderingen**

	31-12-2011	31-12-2010
Termijndebiteuren	2.211	3.345
<b>Totaal langlopende vorderingen</b>	<b>2.211</b>	<b>3.345</b>

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

**VLOTTENDE ACTIVA**
**Voorraden**

	31-12-2011	31-12-2010
Voorraden	76	66
<b>Totaal voorraden</b>	<b>76</b>	<b>66</b>

Deze post heeft betrekking op voorraad relatiegeschenken.

**Vorderingen**

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

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

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

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

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

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

**Liquide middelen**

	31-12-2011	31-12-2010
Kas	2	3
Bank	4.398	115
Giro	4	7
<b>Totaal liquide middelen</b>	<b>4.404</b>	<b>125</b>

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

**EIGEN VERMOGEN**
**Algemene reserve**

Stand 01-01-2011	57.446	
Toevoeging vanuit bestemmingsreserve:	<u>10.512</u>	
<b>Stand algemene reserve 31-12-2011</b>		<b><u>67.958</u></b>

**Reserve herwaardering industrieterreinen**

Het verloop van de reserve herwaardering is als volgt samengesteld:

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

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

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

**Bestemmingsreserve**

Het verloop van de bestemmingsreserve is als volgt samengesteld:

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

**Stelselwijziging**
*Waardering deelnemingen*

Overeenkomstig het verslaggevingskader B.B.V., werden deelnemingen van Groningen Seaports in de balans gewaardeerd op kostprijs.

Omdat bij één van de deelnemingen sprake is van vermogenstekorten en Groningen Seaports hoofdelijk aansprakelijk kan worden gehouden voor dit tekort, is er voor gekozen om de waardering van alle deelnemingen aan te passen naar waardering op netto-vermogenswaarde.

Hierdoor wordt een beter inzicht verschaft in de werkelijke exposure van Groningen Seaports en sluit de waardering tevens aan bij het verslaggevingskader van BW2/RJ welke voor Groningen Seaports van toepassing zal zijn na een verzelfstandiging.

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

*Waardering (ineffectief deel) financiële instrumenten*

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

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

**Toelichting stelselwijziging:**

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

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

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

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

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

Bij gereedkoming van het investeringsproject zal worden bepaald wat de hoogte van de onttrekking zal zijn ten behoeve van het eigen vermogen. In 2011 zijn de investeringsprojecten 'Kade Noordzijde Julianahaven fase 3' en 'Basisinfra nutsvoorzieningen Eemshaven' onttrokken aan de bestemmingsreserve.



Bedragen x 1.000 €

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

Het verloop van de voorzieningen is als volgt samengesteld:

**ad 1. Voorziening groot onderhoud baggerwerk**

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

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

De voorziening is gewaardeerd op nominale waarde.

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

**ad 2. Voorziening groot onderhoud infrastructuur**

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

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

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

**ad 3. Voorziening derivatenportefeuille**

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

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

**TOELICHTING OP DE BALANS**
**JAARREKENING 2011**

Bedragen x 1.000 €

**ad 4. Voorziening deelneming Fivelpoort**

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

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

**KORTLOPENDE SCHULDEN**

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

- De post 'Schulden aan leveranciers' bestaat vooral uit inkoopfacturen die op infrastructurele- en baggerwerken betrekking hebben. Verder is hieronder een factuur opgenomen van € 3,5 miljoen in verband met collateral (borgstelling) welke verband houdt met de negatieve waarde van een rente swap welke onder de vorderingen is verantwoord.

- De schuld 'Belastingen en premies sociale verzekeringen' betreft de nog te betalen aanslag loonheffing over de maand december 2011. De toename wordt veroorzaakt doordat per balansdatum 2010 er een vordering loonheffing over de jaren 2006 en 2007 bestond. Deze vordering is in 2011 ontvangen.

- De schuld 'Pensioenpremies' betreft de nog te betalen pensioenpremies over de maand december 2011.

- De post 'Overige schulden' heeft voor het grootste gedeelte betrekking op verlofuren van medewerkers van Groningen Seaports die nog niet opgenomen zijn. In 2011 is er een mogelijkheid geweest om verlofuren uit te laten betalen waardoor de schuld per balansdatum 2011 ruim lager is vergeleken met balansdatum 2010.

- De post 'Overlopende passiva' bestaat voornamelijk uit betaalde optiegelden voor terreinen en vooruitontvangen bedragen. De betaalde optiegelden worden opgenomen onder 'overlopende passiva' omdat bij een transactie deze betalingen verrekend dienen te worden. Ook zijn hieronder opgenomen de facturen die in 2012 binnen zijn gekomen maar waarvan de kosten betrekking hebben op 2011.

- Alleen de bankrekeningen met een negatief saldo zijn opgenomen onder de kortlopende schulden. Per balansdatum 2011 zijn er geen bankrekeningen met een negatief saldo.

- Ten behoeve van de financiering van projecten zijn kasgeldleningen opgenomen.

## **TOELICHTING OP DE WINST- EN VERLIESREKENING**

---

**TOELICHTING OP DE WINST- EN VERLIESREKENING**
**JAARREKENING 2011**

Bedragen in €

**OPBRENGSTEN**

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

Voor verdere toelichting zie ook de toelichting op de realisatie versus de begroting vanaf pagina 72.

	2011	2010
<b>SCHEEPVAARTBEWEGINGEN</b>		
<b>Zeeschepen</b>		
Delfzijl	1.261.721	1.286.722
Eemshaven	<u>1.116.544</u>	<u>1.364.714</u>
<b>Totaal zeeschepen</b>	<b>2.378.265</b>	2.651.436
<b>Binnenschepen</b>		
Delfzijl	402.346	338.455
Eemshaven	<u>186.911</u>	<u>133.955</u>
<b>Totaal binnenschepen</b>	<b>589.256</b>	472.410
<b>Ligplaatsgelden</b>		
Delfzijl	57.827	77.669
Eemshaven	<u>222.814</u>	<u>220.364</u>
<b>Totaal ligplaatsgelden</b>	<b>280.642</b>	298.033
<b>TOTAAL SCHEEPVAARTBEWEGINGEN</b>	<b><u>3.248.164</u></b>	<b><u>3.421.879</u></b>

**SCHEEPVAARTGERELATEERD**

<b>Kadegelden</b>		
Delfzijl	219.378	218.134
Eemshaven	<u>432.383</u>	<u>430.487</u>
<b>Totaal kadegelden</b>	<b>651.760</b>	648.622
<b>Steigers / Ligplaatsen</b>		
Steigers / Ligboxen Delfzijl	37.370	35.246
Steigers Eemshaven	<u>50.511</u>	<u>57.236</u>
<b>Totaal steigers/ligplaatsen</b>	<b>87.880</b>	92.482
<b>Retributie wateroppervlak</b>		
Delfzijl	86.075	84.856
Eemshaven	<u>-</u>	<u>-</u>
<b>Totaal retributie wateroppervlak</b>	<b>86.075</b>	84.856
<b>Opbrengst water en stroom scheepvaart</b>		
Water leveranties Delfzijl/ Eemshaven	25.987	40.174
Stroom leveranties Delfzijl/ Eemshaven	<u>37.134</u>	<u>22.886</u>
<b>Totaal opbrengst water en stroom scheepvaart</b>	<b>63.121</b>	63.061
<b>TOTAAL SCHEEPVAARTGERELATEERD</b>	<b><u>888.837</u></b>	<b><u>889.020</u></b>

**TERREINEN CORE BUSINESS**

<b>Erfpachtopbrengsten</b>		
Industrieterreinen Delfzijl	4.978.664	4.365.472
Industrieterreinen Eemshaven	<u>4.329.243</u>	<u>3.267.548</u>
<b>Totaal erfpachtopbrengsten</b>	<b>9.307.906</b>	7.633.018

**TOELICHTING OP DE WINST- EN VERLIESREKENING**
**JAARREKENING 2011**

Bedragen in €

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

**TOELICHTING OP DE WINST- EN VERLIESREKENING**
**JAARREKENING 2011**

LASTEN	Bedragen in €	
	2011	2010
<b>BEDRIJFSKOSTEN</b>		
<b>Core business gerelateerde kosten</b>		
Marketing en P.R.	1.298.337	1.107.755
Ontwikkeling projecten	<u>72.210</u>	<u>69.238</u>
<b>Totaal core business gerelateerde kosten</b>	<b>1.370.547</b>	1.176.994
<b>Project- en transactiegerelateerde kosten</b>		
Projectgerelateerde bijdragen	505.813	1.941.218
Transactiegerelateerde kosten	<u>613.714</u>	<u>2.799.873</u>
<b>Totaal project- en transactiegerelateerde kosten</b>	<b>1.119.528</b>	4.741.092
<b>Structurele onderhoudskosten</b>		
Baggerkosten	2.929.308	3.173.189
Onderhoud infrastructurele werken	1.077.549	1.230.046
Beheerskosten	<u>406.201</u>	<u>1.451.480</u>
<b>Totaal structurele onderhoudskosten</b>	<b>4.413.059</b>	5.854.715
<b>Personeelskosten</b>		
Salarissen	4.918.424	4.933.394
Pensioenlasten	676.067	621.474
Overige sociale lasten	456.563	443.537
Secundaire kosten personeel	749.244	601.385
Externe loonkosten	<u>355.758</u>	<u>543.762</u>
<b>Totaal personeelskosten</b>	<b>7.156.055</b>	7.143.551
	medewerkers	2011: 90
	ziekteverzuim	2010: 88
		2011: 3,9%
		2010: 3%

*Externe loonkosten:*

- Projectmedewerkers	1.142.976
- Voorlopige invulling vacatures	54.000
- Ziektevervanging	136.517
- Overige personeelskosten derden	382.761
- Doorbelast naar investeringsprojecten	<u>1.360.496</u>
<i>Totaal</i>	355.758

**Wet openbaarmaking uit publieke middelen gefinancierde topinkomens (WOPT)**

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

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

TOELICHTING OP DE WINST- EN VERLIESREKENING	JAARREKENING 2011	
<b>Beloningscomponenten volgens de WOPT</b>		
De beloning van de algemeen directeur is als volgt samengesteld:		
	2011	2010
Belastbaar loon (bedrag zoals op jaaropgaaf vermeld)	225.362	175.862
Pensioenafdracht	28.221	27.705
Overige voorzieningen betaalbaar op termijn	nvt	nvt
Ontslagvergoedingen	nvt	nvt
Af: ten laste van niet geconsolideerde deelnemingen	<u>25.000-</u>	<u>25.000-</u>
<b>Totaal salariskosten</b>	<b>228.583</b>	178.567
De bezoldiging is gebaseerd op een een 36-urige werkweek en is bestuurlijk binnen de ruimte van de geldende CAO vastgesteld. Op grond van de WOPT-norm dient voor 2011 melding plaats te vinden.		
De stijging van het belastbaar loon 2011 ten opzichte van 2010 wordt grotendeels verklaard door een éénmalige uitbetaling aan de algemeen directeur van in de afgelopen jaren opgebouwd verlof van ongeveer € 35.000 en een hogere gratificatie van ongeveer € 9.000,-.		
	2011	2010
<b>Overige kosten</b>		
Huisvestingskosten	917.859	862.923
Middelen en materialen	708.587	655.866
Kantoorkosten	305.598	292.724
Administratie en algemene kosten	<u>870.609</u>	<u>1.197.299</u>
<b>Totaal overige kosten</b>	<b>2.802.653</b>	3.008.813
<i>Onder de Administratie en algemene kosten zijn onder andere de accountantskosten opgenomen. De honoraria van de accountant over 2011 zijn als volgt:</i>		
1. Controle van de jaarrekening	€ 68.090	
2. Overige controle werkzaamheden	€ 1.300	
3. Fiscale advisering	€ 0	
4. Niet controle diensten	<u>€ 0</u>	
	€ 69.390	
<b>Onvoorziene uitgaven en incidentele kosten</b>	<b>100.323</b>	236.473
<b>TOTAAL BEDRIJFSKOSTEN</b>	<b><u>16.962.165</u></b>	<b><u>22.161.638</u></b>
<b>MUTATIES VOORZIENINGEN</b>		
Voorziening infrastructuur	-239.491	3.622.239
Voorziening r/c Fivelpoort CV	<u>-2.000.000</u>	
<b>TOTAAL MUTATIES VOORZIENINGEN</b>	<b><u>-2.239.491</u></b>	<b><u>3.622.239</u></b>
Op basis van de actuele gronduitgiftes en de prognoses voor de komende jaren is een afboeking genomen op de vordering van Fivelpoort CV van € 2 miljoen. In de aanbestedingsbrief aan het bestuur wordt u nader geïnformeerd over de inbaarheid van de vordering op Fivelpoort CV.		
<b>DEELNEMINGEN</b>		
<b>Resultaat deelnemingen:</b>		
RSCG	115.996	132.559
Fivelpoort C.V.	<u>-555.222</u>	<u>-785.884</u>
<b>TOTAAL DEELNEMINGEN</b>	<b><u>-439.226</u></b>	<b><u>-653.325</u></b>

Bedragen in €

	2011	2010
<b>AFSCHRIJVINGEN MATERIËLE VASTE ACTIVA</b>		
Gronden en terreinen	-2.348.970	-1.813.386
Bedrijfsgebouwen	-81.384	-63.224
Grond-, weg- en waterbouwkundige werken	-393.482	-521.515
Overige materiele vaste activa	<u>-461.750</u>	<u>-345.372</u>
<b>TOTAAL AFSCHRIJVINGSKOSTEN MATERIËLE VASTE ACTIVA</b>	<b><u>-3.285.585</u></b>	<b><u>-2.743.496</u></b>
<b>FINANCIËLE BATEN EN LASTEN</b>		
Rente deelnemers gemeenschappelijke regeling	-190.588	-190.588
Rente diversen	250.316	181.778
Rente kasgeldleningen	-2.734.019	-2.376.419
Vrijval voorziening derivatenportefeuille	<u>1.927.727</u>	<u>1.879.235</u>
<b>TOTAAL FINANCIËLE BATEN EN LASTEN</b>	<b><u>-746.564</u></b>	<b><u>-505.995</u></b>
<b>NETTO RESULTAAT</b>	<b><u>63.215</u></b>	<b><u>14.513.606</u></b>

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



## NIET UIT DE BALANS BLIJKENDE VERPLICHTINGEN / GEBEURTENISSEN NA BALANSDATUM

---

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

- Groningen Seaports heeft in 2003 het nieuwe pand betrokken. Dit pand is middels een sale and lease back constructie aangeschaft. Het afgesloten leasecontract heeft een duur van 15 jaar met een jaarlijkse verplichting van circa € 500.000, die onder huisvestigingskosten wordt verantwoord. Daarnaast is in 2011 voor een termijn van 10 jaar een huurverplichting aangegaan voor de huur van de laagbouw en 3<sup>e</sup> verdieping Nijlicht Eemshaven. De jaarlijkse huurverplichting bedraagt circa € 143.000.
- Sedert eind jaren 90 bestaat er een verplichting aan Domeinen om bij uitgifte van bepaalde terreinen een deel van de daarbij gerealiseerde winst af te dragen aan Domeinen. Deze betaling dient 30 jaar na dato plaats te vinden. Het is tot op heden geen overeenstemming over welk bedrag de basis vormt voor deze verplichting en wat derhalve de omvang van de verplichting zal zijn. Hieromtrent vindt overleg met Domeinen plaats. Wel hebben we gemeend uit oogpunt van voorzichtigheid een bedrag hiervoor op te nemen op basis van onze eigen inschatting.
- Groningen Seaports heeft contractuele verplichtingen inzake leaseauto's. Voor de leaseauto's zijn contracten aangegaan met een gemiddelde looptijd van 48 maanden. De jaarlijkse verplichting bedraagt gemiddeld € 358.000.
- De lopende verplichtingen uit 2011 op projecten in uitvoering bedraagt € 14,9 mln.
- Eind januari 2010 is in de Stuurgroep Geluid (Provincie, gemeente Delfzijl, EZ Noord, Groningen Seaports en SBE) een principeakkoord bereikt over een nieuwe geluidszone voor het haven- en industriegebied van Delfzijl. Dit principeakkoord behelst onder meer een nieuwe geluidszone Havens/Industrie Delfzijl, die voldoende ruimte biedt aan zowel wonen als werken. Ook over de verdeling van de kosten van de nieuwe geluidszone hebben de betrokken partijen een principeakkoord gesloten, waarbij de kosten voor Groningen Seaports voor de komende decennia geraamd worden op circa € 3 mln. Een deel van deze kosten wordt verdisconteerd in de grondprijzen op Oosterhorn, te weten een opslag van € 1 per m<sup>2</sup>.
- 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 2011 is € 6,6

mln. aan SG overgemaakt en in Q1 2012 aanvullend € 3,49 mln. Dit is 'borg' voor de negatieve marktwaarde van het derivaat van € 18 mln. Zie paragraaf Financiering, CSA voor nadere uitleg.

- Op 13 maart 2011 heeft Groningen Seaports een deel van de schermdijk voor € 1 gekocht van Domeinen. Indien naar verwachting hier te zijner tijd windturbines opgebouwd worden, dient Groningen Seaports éénmalig een bedrag van € 100.000 per windturbine over te maken aan Domeinen. Ieder jaar na 13 maart 2011 wordt de hoogte van de vergoeding met € 10.000 per windturbine verlaagd.
- Indien de bouw van "Windpark Delfzijl Noord" gerealiseerd wordt, dient Groningen Seaports gedurende 5 jaar jaarlijks een bijdrage van € 50.000 te storten in het duurzaamheidsfonds van de gemeente Delfzijl.

## BEGROTING VERSUS REALISATIE

---

**RESULTAAT T.O.V. SUPPLETOIRE BEGROTING**

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

**RESULTAAT T.O.V. SUPPLETOIRE BEGROTING**

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

## TOELICHTING BEGROTING VERSUS REALISATIE – opbrengsten

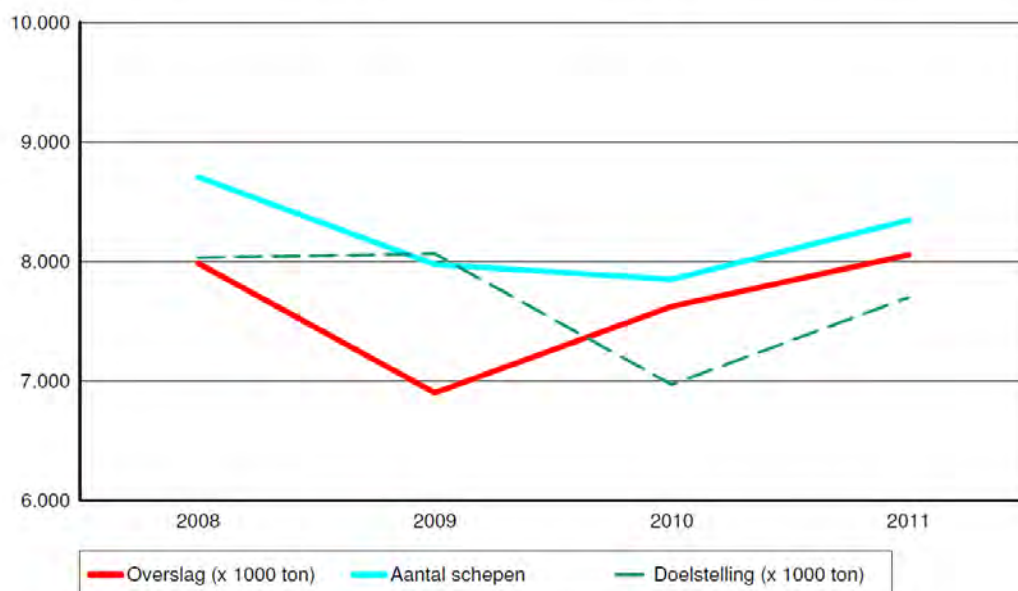
### SCHEEPVAARTBEWEGINGEN

Deze paragraaf beschrijft de ontwikkelingen van Groningen Seaports met betrekking tot de goederenoverslag, het scheepvaartverkeer en de terreinuitgifte over het jaar 2011. Het verslag is gebaseerd op de statistieken van lijst 52<sup>1</sup> waarbij de ontwikkelingen worden vergeleken met 2010.

### VERKEERSCIJFERS

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

t/m 4e kwartaal			
jaar	Aantal schepen	Overslag (x 1000 ton)	Doelstelling (x 1000 ton)
2008	8.705	7.982	8.029
2009	7.974	6.899	8.062
2010	7.848	7.620	6.968
2011	8.343	8.052	7.696



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

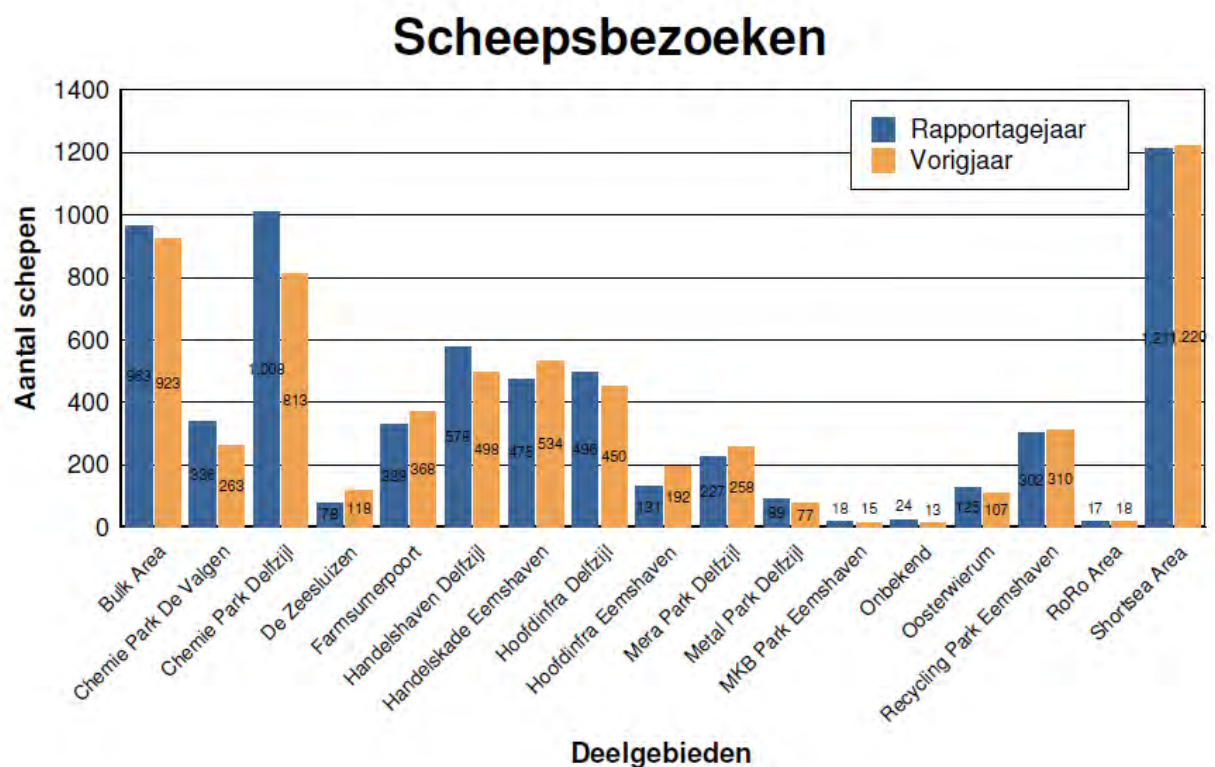
<sup>1</sup> Netwerk routing: O/rapportages/logistiek statistieken/detail/maand

### Binnenvaart

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

### Zeevaart

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



Grafiek 2 - Scheepsbezoeken per deelgebied 2010 / 2011

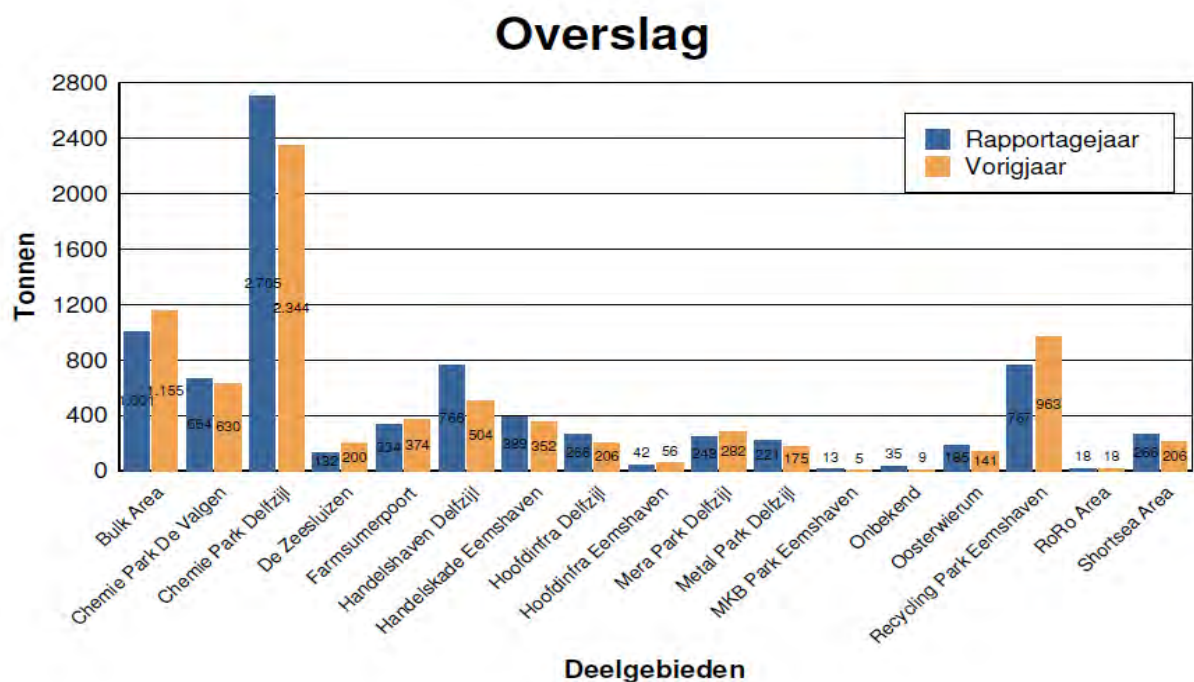
## OVERSLAGCIJFERS

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

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

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

Tabel 1 - Verdeling goederenoverslag per haven en modaliteit



Grafiek 3 - Overslag per deelgebied 2010 / 2011



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

Ontwikkeling overslag per haven en modaliteit 4e kwartaal 2011

Goederensoort	DELFIJL						EEMSHAVEN					
	Zeevaart			Binnenvaart			Zeevaart			Binnenvaart		
	overslag	aandeel**	mutatie*	overslag	aandeel**	mutatie*	overslag	aandeel**	mutatie*	overslag	aandeel**	mutatie*
Landbouwprodukten	61.799	3%	58%	121.755	4%	12%	73.706	7%	2%	99.649	7%	146%
Voedingsprodukten	138.203	7%	62%	59.468	2%	-38%	206.815	19%	-28%	45.909	3%	-49%
Vaste Brandstoffen	0	0%	0%	86.228	2%	24%				0	0%	0%
Aardolieprodukten	39.532	2%	241%	298.396	9%	-13%	251.433	23%	-58%	131.106	9%	9%
Ertsen	86.521	4%	-1%	83.137	2%	49%	0	0%	0%	3.251	0%	416%
Metalen	4.822	0%	-16%	36.214	1%	832%	7.622	1%	3.288%	3.643	0%	1.508%
Mineralen	1.275.144	62%	11%	2.170.981	62%	20%	256.614	24%	7%	870.350	60%	15%
Meststoffen	30.233	1%	-35%	19.961	1%	27%	0	0%	0%	0	0%	0%
Chemische produkten	398.966	19%	-27%	554.068	16%	46%	35.171	3%	36%	3.286	0%	171%
Overige Goederen	11.529	1%	86%	47.658	1%	126%	255.721	24%	39%	282.147	20%	-16%
<b>Totaal</b>	<b>2.046.749</b>	<b>100%</b>	<b>4%</b>	<b>3.477.865</b>	<b>100%</b>	<b>20%</b>	<b>1.087.082</b>	<b>100%</b>	<b>-23%</b>	<b>1.439.341</b>	<b>100%</b>	<b>7%</b>

\* mutatie t.o.v. 2010

\*\* aandeel t.o.v. totaal per haven/modaliteit

Tabel 2 - Ontwikkeling goederenoverslag per haven en modaliteit

#### Delfzijl, zeevaart (+ 4%)

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

#### Delfzijl, binnenvaart (+ 20%)

Anders dan in de zeevaart is de overslag van Veevoeder in de binnenvaart gehalveerd naar ruim 20.000 ton. Ook Aardgascondensaat en Grint zijn gedaald. De overslag van Zand is door activiteiten van Heuvelman op het depot op Oterdumer Driehoek, Eemsmond Betoncentrale en ESD-SIC gestegen naar 250.000 ton. De overslag van uitgaand Zout is

gestegen, de totale overslag van Zout is opgelopen van 1.184.000 ton naar 1.510.000 ton in 2011, hoofdzakelijk uitgaand. Dat Lafarge goede zaken doet blijkt niet alleen uit het toegenomen eindproduct, maar ook aan de inname van het mineraal wat is gestegen met 60.000 ton naar een totaal van 222.000 ton. De opvallende stijging van de Chemische producten (+46%) komt vooral door de uitgaande stroom Calciumchloride (Akzo, +127.000 ton). De inkomende overslag van Aluminium (ore en alloys) ten behoeve van Aldel is verdubbeld van 60.000 ton naar bijna 120.000 ton in 2011.

#### Eemshaven, zeevaart (- 23%)

De daling van de overslag per zeevaart kent een aantal aanwijsbare oorzaken. Het stilliggen van DELTA Biovalue heeft in 2011 voor een verschil van 70.000 ton Koolzaad voor oliewinning gezorgd. Suiker heeft na het derde kwartaal de achterstand van 30.000 ton ingelopen met een totale overslag van 50.000 ton, 11.000 ton minder dan in 2010. Echter, het grootste verschil komt door Theo Pouw. De uitgaande stroom Bitumen en bitumineuze mengsels is gedaald met 342.000 ton. Deze cijfers drukken hard op het resultaat van de zeevaart in de Eemshaven, maar waren vooraf voorzien. Zoals al eerder verklaard deed in 2010 zich een éénmalige exportkans voor vanwege mogelijkheden in de wetgeving. Theo Pouw heeft deze benut door uit voorraad te exporteren naar de Baltische Staten. Voor 2011 lag deze kans er niet meer, waardoor het resultaat ten opzichte van 2010 negatief is. Positief is de doorvoer van nieuw Papier; bijna 70.000 ton hoger dan in 2010. Ook Zout is een nieuw product dat sinds 2011 in de Eemshaven wordt overgeslagen, met 32.000 ton via de zeevaart en 48.000 ton via de binnenvaart.

#### Eemshaven, binnenvaart (+ 7%)

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

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

## VERSCIJNINGSVORM

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

## TERREINUITGIFTE

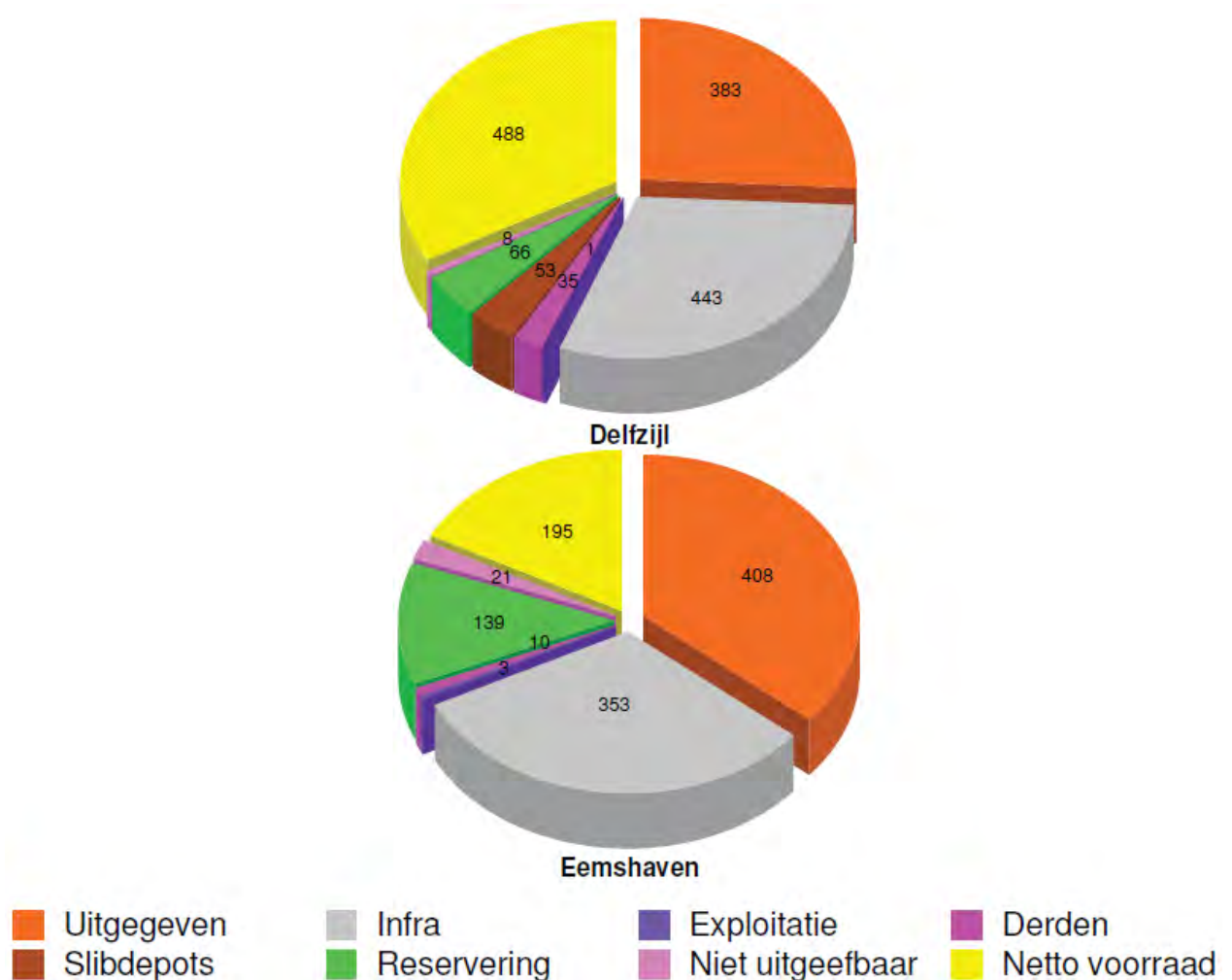
Ook voor wat betreft gronduitgifte heeft Groningen Seaports een goed jaar achter de rug. Met een totale uitgifte van bijna 29 hectare is 2011 uitstekend afgesloten en is de doelstelling van 25 hectare nieuwe uitgifte ruim gehaald. Onderstaand een overzicht van de in 2011 in Delfzijl en de Eemshaven uitgegeven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

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

Tabel 3 - Gronduitgiftes 2011

## GRONDBALANS

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



Grafiek 4 - Grondbalans Delfzijl en Eemshaven 2011

Ter verduidelijking van de omvangrijkste begrippen.

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

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

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

## **SCHEEPVAARTGERELATEERD**

### **Kadegelden**

De opbrengst is conform de begroting.

### **Steigers/ligplaatsen**

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

### **Retributie wateroppervlak**

De realisatie is conform de begroting.

### **Opbrengst water en stroom**

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

## **TERREINEN CORE BUSINESS**

### **Erfpachtopbrengsten**

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

### **Tijdelijke verhuur**

De opbrengst uit tijdelijke verhuur is hoger dan begroot. De tijdelijke verhuur betreft met name terreinen die als bouwterrein door Nuon en RWE gebruikt worden. Verder betreft het de verhuur van bulkvakken aan BKV. Ook een deel van het terrein van Akzo Nobel valt onder tijdelijke verhuur.

De hogere opbrengst dan begroot wordt met name veroorzaakt doordat ActivaWind een terrein in de Eemshaven langer is blijven huren dan begroot voor de opslag van windturbines. Verder is Boogtools een groter terrein gaan huren in de Eemshaven.

### **Optievergoedingen**

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

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

### **Vergoeding overslagfaciliteiten**

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

### **TERREINEN NON CORE BUSINESS**

#### **Huur landerijen en opstallen/Vent- en jachtvergunningen/Recognities**

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

### **Vergoeding (nuts)infrastructuur**

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

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

### **RESULTAAT GRONDTRANSACTIES**

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

### **OVERIGE OPBRENGSTEN**

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

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

## TOELICHTING BEGROTING VERSUS REALISATIE – lasten

---

### LASTEN

#### **CORE BUSINESS GERELATEERDE KOSTEN**

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

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

#### **PROJECT- EN TRANSACTIEGERELATEERDE KOSTEN**

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

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

#### **STRUCTURELE ONDERHOUDSKOSTEN**

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

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

## **PERSONEELSKOSTEN**

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

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

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

## **OVERIGE KOSTEN**

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

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

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

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

## **MUTATIE VOORZIENINGEN**

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

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

## **AFSCHRIJVINGEN MATERIELE VASTE ACTIVA**

De afschrijvingen zijn lager uitgevallen dan begroot. Met name de afschrijving op de nieuwe projecten valt lager uit. Bij het opstellen van de begroting wordt een schatting gemaakt van het moment dat een activum in gebruik wordt genomen. Vanaf dat moment



wordt op het activum afgeschreven. In de praktijk blijkt dat het moment van ingebruikname vaak later ligt dan begroot waardoor er in het lopende boekjaar minder op het activum wordt afgeschreven.

### **FINANCIELE LASTEN**

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

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

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

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

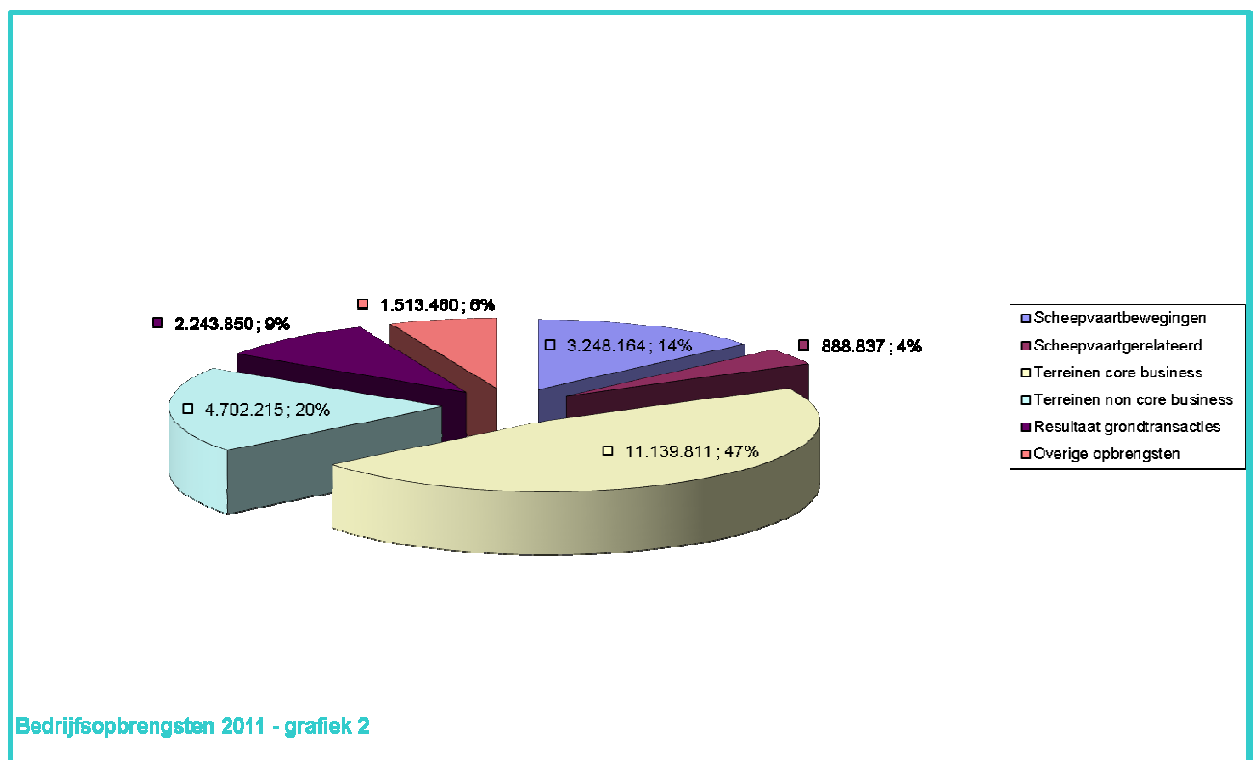
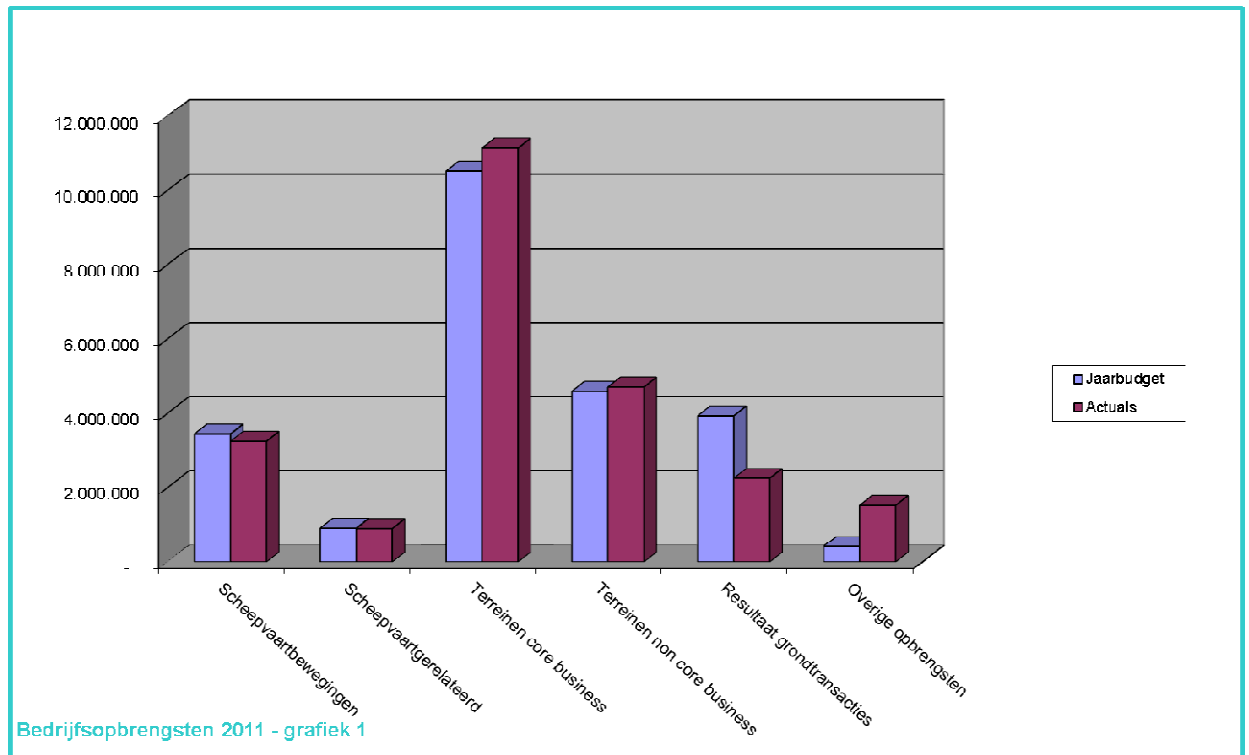
In totaal is ruim € 2,6 miljoen rente geboekt naar de exploitatie waar € 1,5 miljoen is begroot.

## CIJFERS EN GRAFIEKEN

---

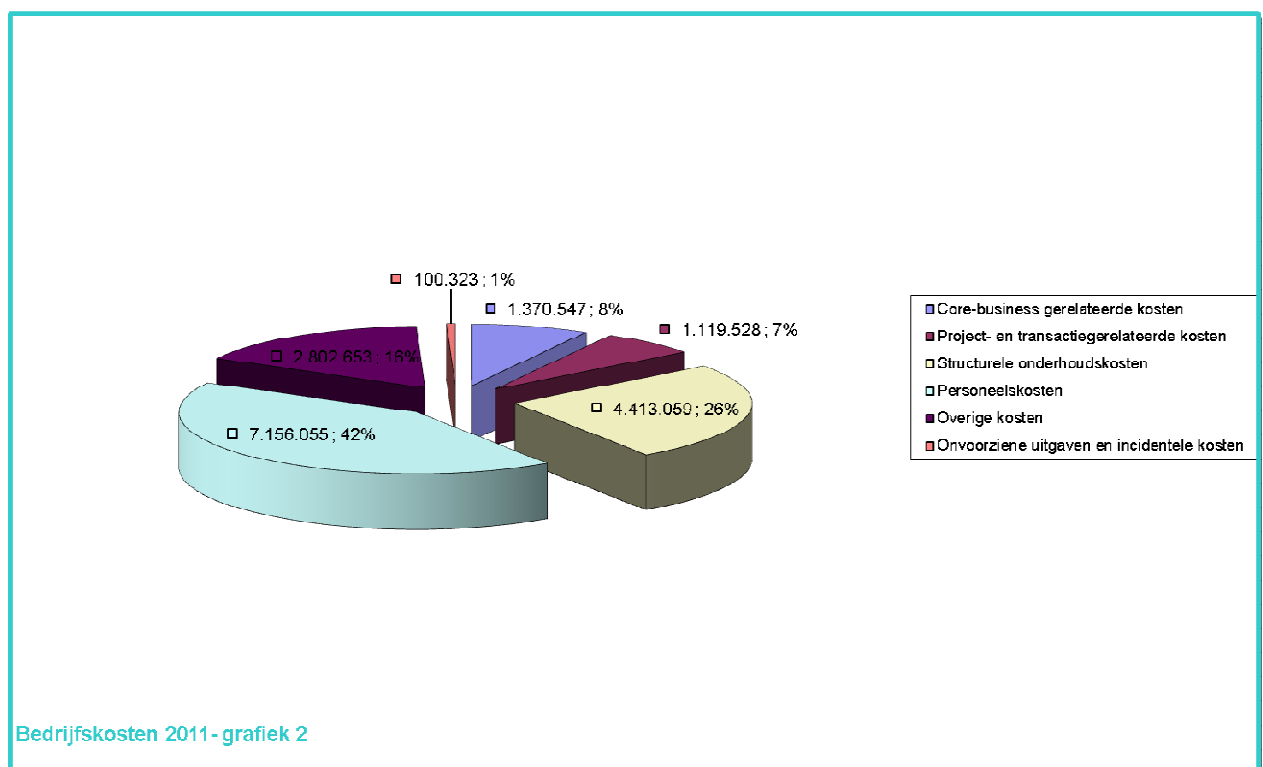
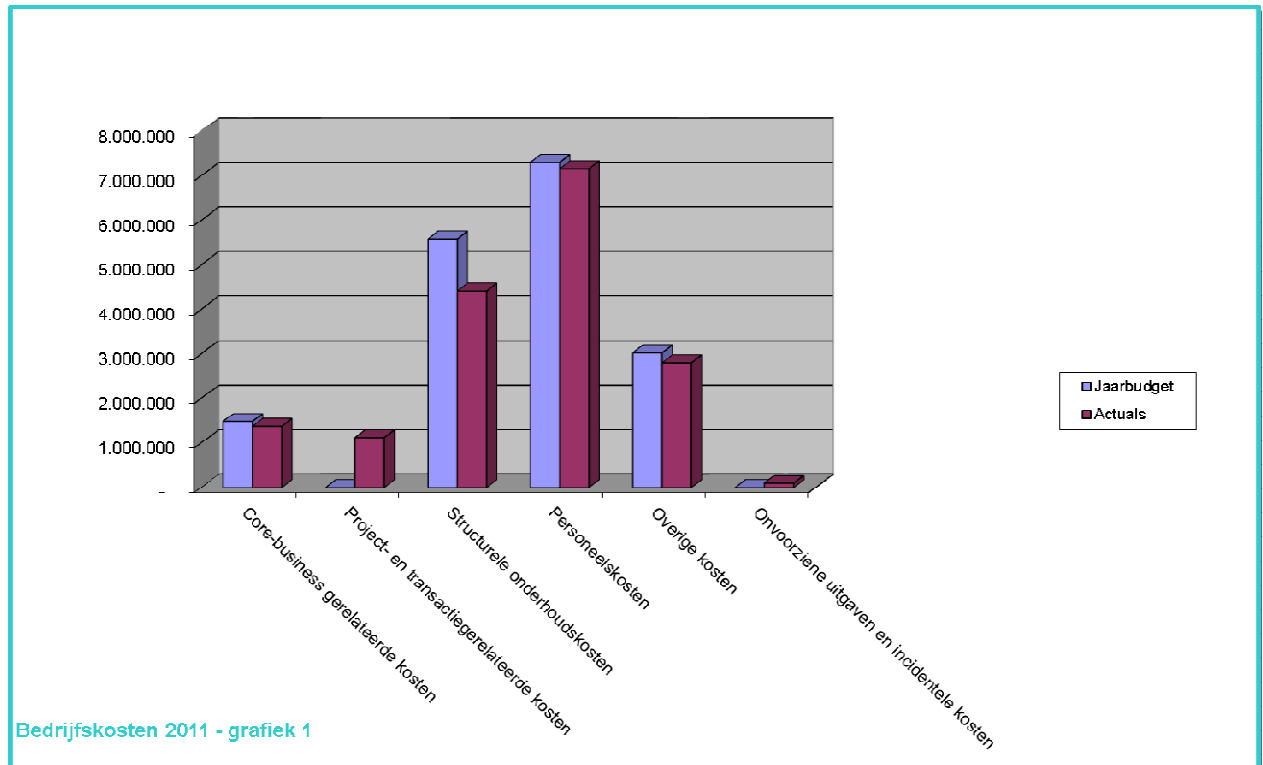
## Bedrijfsopbrengsten

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



## Bedrijfskosten

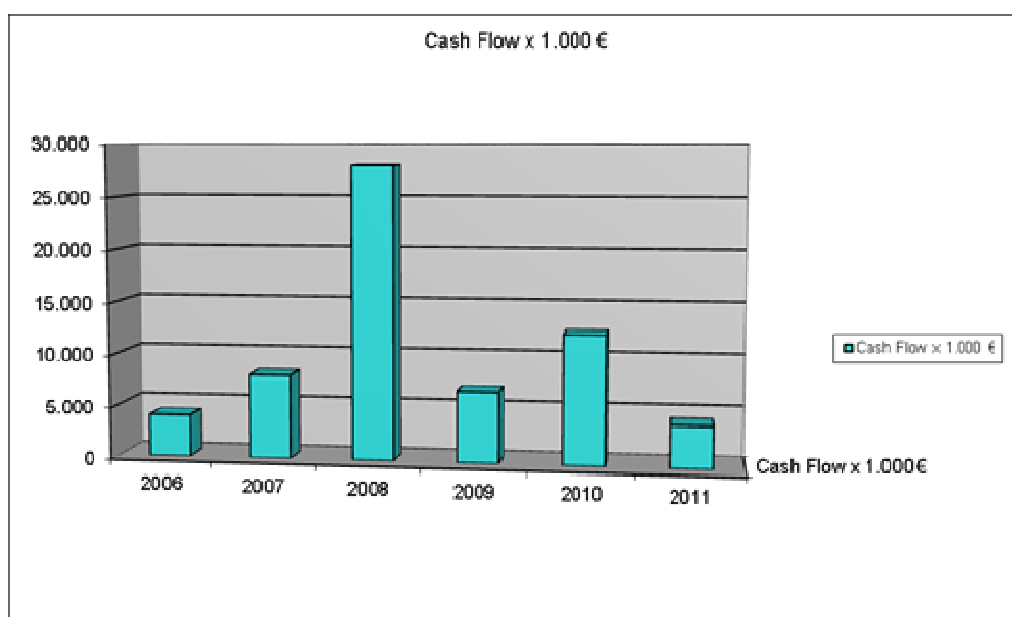
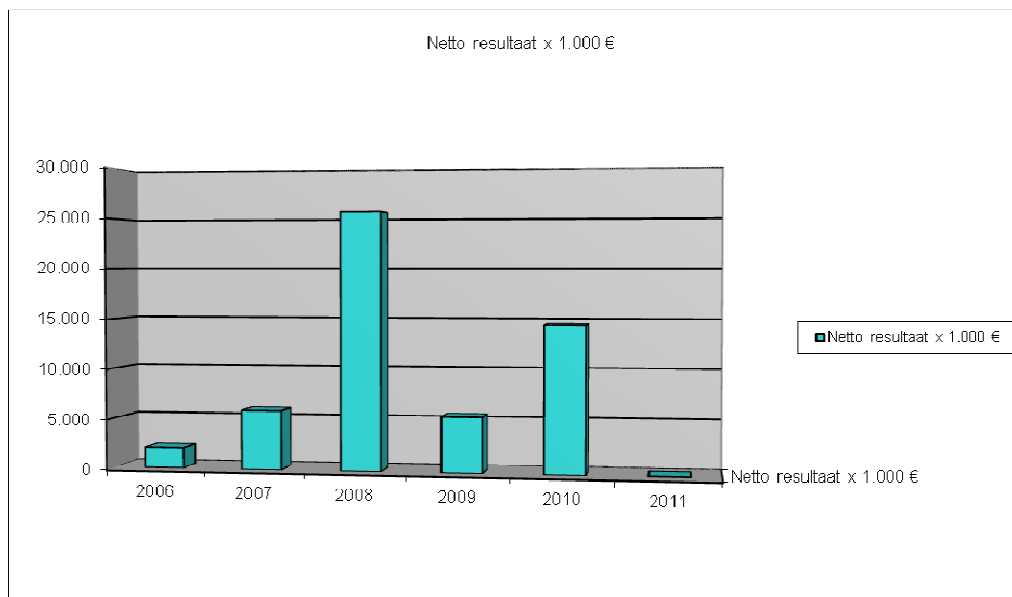
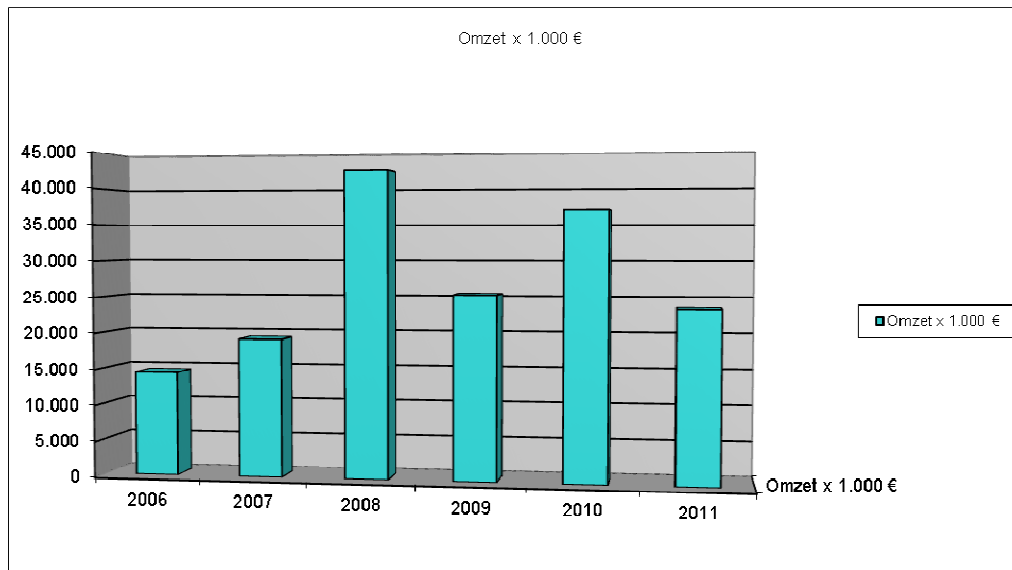
In de onderstaande grafieken worden de kosten van Groningen Seaports schematisch weergegeven. Grafiek 1 laat de realisatie ten opzicht van de begroting zien. Grafiek 2 laat het aandeel van elke kostencategorie ten opzichte van het totaal zien.



## Kerncijfers

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

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



## Leaflet Facts & Figures 2011

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

### A year in figures

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

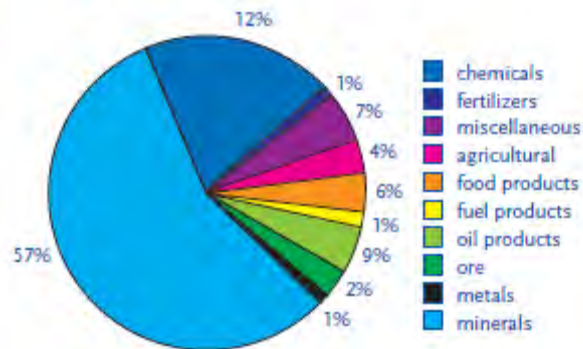
### The ports

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

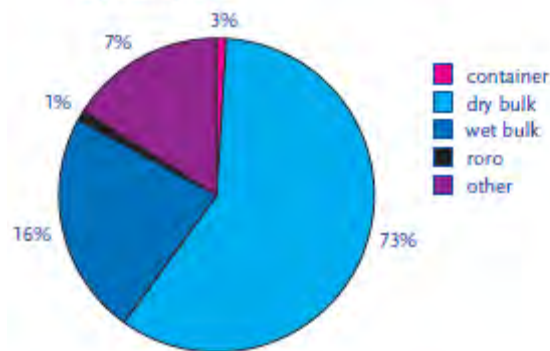
### Business & employment

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

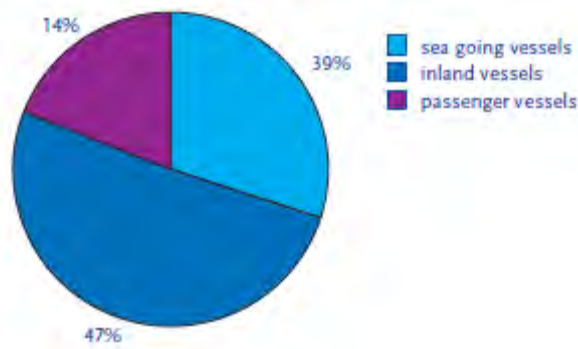
### Incoming / Outgoing Cargo 2011 by Product



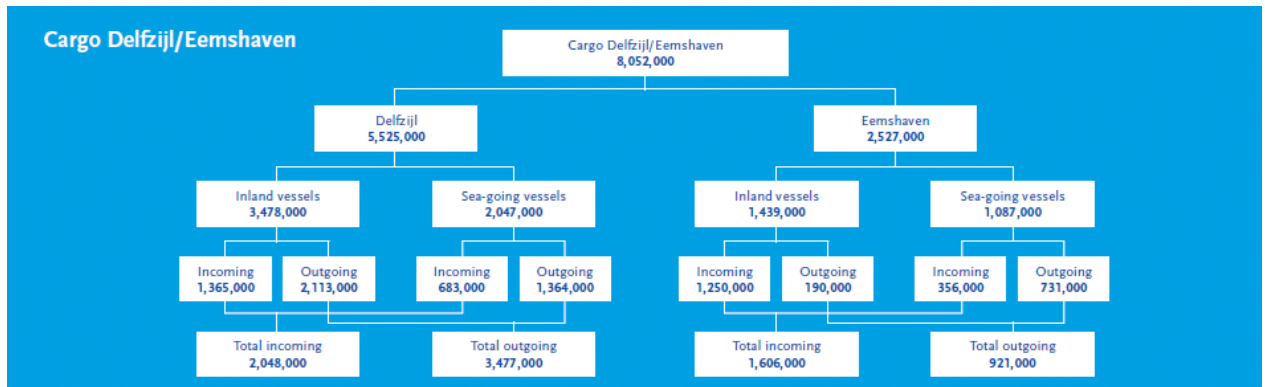
### Incoming / Outgoing Cargo 2011 by Category



### Vessel Movements 2011







## CONTROLEVERKLARING

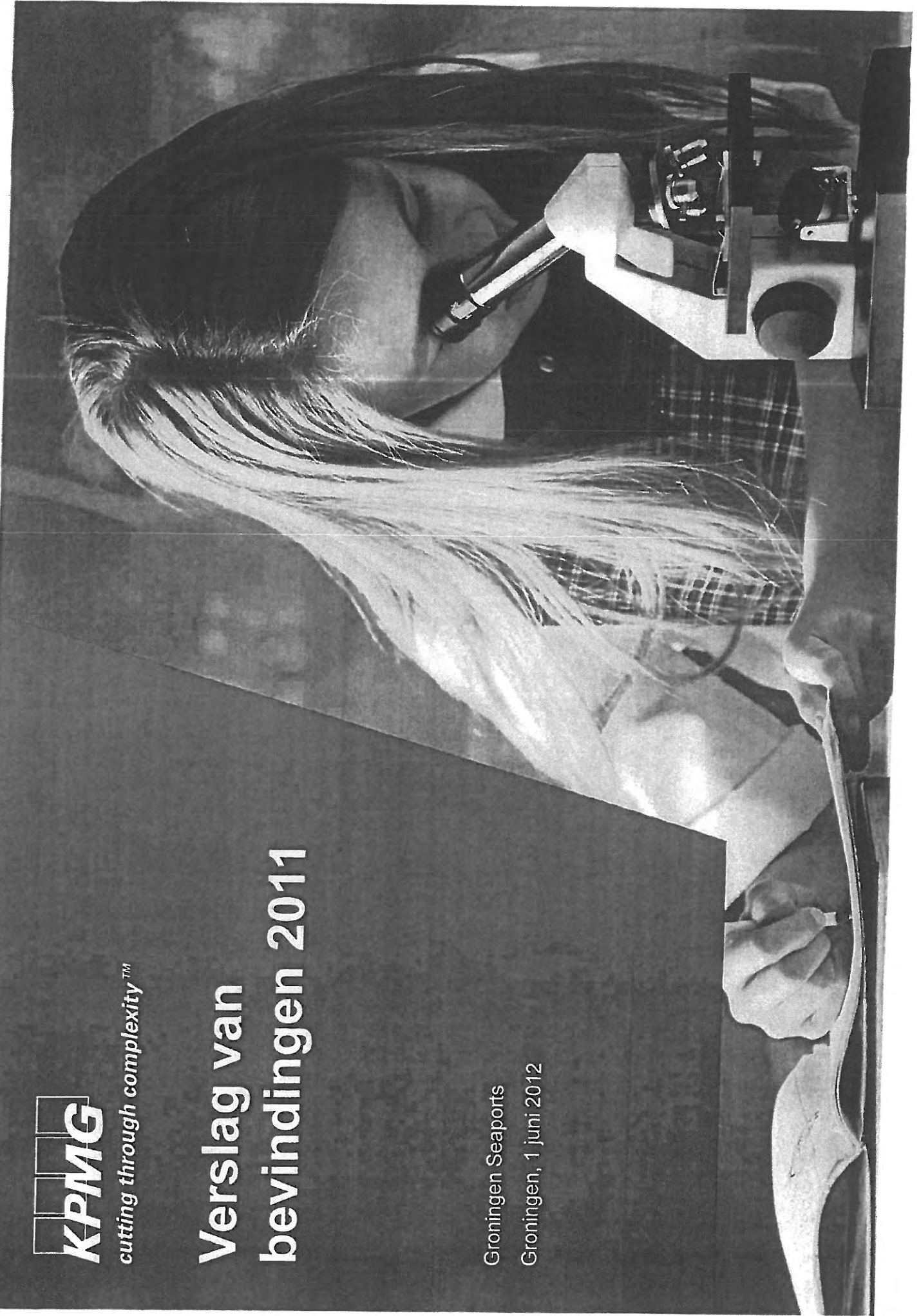


*cutting through complexity™*

# Verslag van bevindingen 2011

Groningen Seaports

Groningen, 1 juni 2012



De contactpersonen bij KPMG voor dit verslag zijn:

**Rudi Kleinhuis**

*Partner, Groningen,*

*KPMG Accountants N.V.*

Tel: (050) 522 2111

Mobile: 06 53256694

Fax: (050) 522 2112

kleinhuis.rudi@kpmg.nl

**Vincent Herwig**

*Manager, Groningen*

*KPMG Accountants N.V.*

Tel: (050) 522 2111

Mobile: 06 46001745

Fax: (050) 522 2112

herwig.vincent@kpmg.nl

**Leeswijzer**

In deze verticale grijze balk wordt op elke pagina een samenvatting gegeven van de analyses en conclusies die rechts staan beschreven. Wij willen op deze wijze de leesbaarheid bevorderen.

	Pagina	Pagina
Inleiding	2	
Managementsamenvatting	4	
1. Accountantscontrole	7	
2. Ontwikkeling financiële cijfers	8	
Exploitatierekening	9	
Balans	14	
Analyse eigen vermogen	17	
3. Controlebevindingen	18	
Jaarrekening	19	
Rechtmatigheid	23	
4. Ontwikkeling wet- en regelgeving	24	
Verslaggeving	25	
5. Administratieve organisatie en interne beheersing		26
Interimcontrole en geautomatiseerde gegevensverwerking		27
6. Overige aspecten		28
Fraude en voldoen aan wet- en regelgeving		29
Onafhankelijkheid externe accountant		29



KPMG Audit  
Leonard Springerlaan 29  
9727 KB Groningen

Postbus 6153  
9702 HD Groningen  
Telefoon (050) 522 2111  
Fax (050) 522 2112

## Vertrouwelijk

Het Algemeen Bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling  
Havenschap Delfzijl/Eemshaven, Groningen Seaports  
Postbus 20004  
9930 PA Delfzijl

Groningen, 1 juni 2012

### Betreff: Accountantsverslag 2011

Geachte leden van het bestuur,

Hierbij ontvangt u ons verslag van bevindingen naar aanleiding van de controle van de jaarrekening 2011 van Groningen Seaports, overeenkomstig uw opdrachtbevestiging.

Met het verslag van bevindingen brengen wij de belangrijkste bevindingen van onze controlewerkzaamheden onder de aandacht van het Dagelijks- en Algemeen Bestuur.

Het verslag van bevindingen is uitsluitend opgesteld voor gebruik door het MT, het Dagelijks Bestuur en het Algemeen Bestuur en mag niet geheel of gedeeltelijk geciteerd worden, noch mag eraan gerefereerd worden zonder onze voorafgaande schriftelijke toestemming.

Het doel van de controle van de jaarrekening is vast te stellen dat de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen een zodanig inzicht geven dat een verantwoord oordeel kan worden gevormd over de financiële positie en de baten en lasten van Groningen Seaports. Het verslag van bevindingen kan u, samen met onze controleverklaring, ondersteunen in de uitvoering van uw besturende en toezichhoudende functie.

Dit verslag van bevindingen is afgesteld met de Business Unit Manager Business Operations en de Manager Finance & Control en aansluitend met het MT van Groningen Seaports. De bespreking met het MT heeft op 23 april 2012 plaatsgevonden. Op 14 mei 2012 en 29 mei 2012 is het concept-verslag in de vergadering van het Dagelijks Bestuur behandeld.

De jaarrekeningcontrole 2011 heeft in het teken gestaan van de verantwoording en waardering van de rente-instrumenten, de waardering van de deelnemingen van Groningen Seaports en de berekening van de actuele waarde voor de materiële vaste activa in erfpacht.

Belangrijk aandachtspunt vanuit onze jaarrekeningcontrole betreft de renteswaps welke zijn overeengekomen met Société Générale en de Deutsche Bank, ter afdekking van het kasstroomrisico uit hoofde van variabel rentende financiering van de investeringsprojecten, in overeenstemming met besluiten van het Dagelijks Bestuur. In voorgaande jaren is een overhedging ontstaan, waarbij sprake was van een mismatch tussen de rente-instrumenten (renteswaps) en de onderliggende waarde (kasgeldlening). Ultimo 2011 heeft, evenals in 2010, tijdelijk een herstructurering plaatsgevonden. Gedurende het jaar 2011 is echter sprake geweest van een overhedgingpositie variërend tussen de EUR 85 miljoen en EUR 124 miljoen.

Mede in het licht van de huidige actuele maatschappelijke ontwikkelingen, zijn wij van mening dat niet meer kan worden volstaan met de letterlijke interpretatie van wet- en regelgeving, maar dat juist de bedoeling van de wet- en regelgeving gevolgd zou moeten worden. Dit uitgangspunt is ook door een zeer recente publicatie van de Commissie BBV bevestigd. Om deze reden is de waardering van de rente-instrumenten opnieuw tegen het licht gehouden. Naar aanleiding daarvan, heeft Groningen Seaports de aan de overhedging toe te rekenen marktwaarde van de rente-instrumenten in de jaarrekening gewaardeerd. Dit is door middel van een stelselwijziging (retrospectief naar 1 januari 2010) in de jaarrekening verwerkt. Verantwoording in de jaarrekening wijzigt overigens niets aan de feitelijke situatie, alleen worden waarderingsmomenten en het moment waarop de kasstromen plaatsvinden van elkaar losgekoppeld.

Overigens wijzen wij er op dat in het huidige klimaat rente-instrumenten een sterk negatief imago hebben opgebouwd. Deels ten onrechte, want onder voorwaarden in de bedrijfsvoering en het treasury-beleid, vormen dit bij uitstek instrumenten om kasstroomrisico's (renterisico) te beheersen. Bij Groningen Seaports constateren wij – met uitzondering van het eerste kwartaal van 2013, tot en met 2013 weliswaar een overhedging, maar op basis van de huidige contracten vanaf 2014 een substantiële onderhedging. Vanaf dat moment ontstaat dan ook naast schending van de renterisiconorm (aandeel variabel rentende leningen) een kasstroomrisico indien de variabele rente zich wijzigt, waarvoor thans nog onvoldoende mitigerende maatregelen zijn getroffen.

Ten aanzien van de waardingsgrondslag voor de deelnemingen heeft in 2011 eveneens een stelselwijziging plaatsgevonden. De waardingsgrondslag is gewijzigd van 'historische kostprijs' naar 'netto-vermogenswaarde', ofwel het zichtbaar eigen vermogen van de deelneming op basis van de waardingsgrondslagen zoals Groningen Seaports deze hanteert. De belangrijkste reden dat Groningen Seaports heeft gekozen om een stelselwijziging door te voeren, is het inzicht in de risico's welke Groningen Seaports loopt ten aanzien van de deelnemingen te verbeteren.

De deelneming Fivelpoort BV/CV realiseert de afgelopen jaren negatieve resultaten waardoor er sprake is van toenemende vermogenstekorten welke vooralsnog door Groningen Seaports zijn gefinancierd. Door de waardering op netto-vermogenswaarde, wordt dit negatief resultaat en negatief vermogen ook in de balans van Groningen Seaports tot uitdrukking gebracht. Aanvullend is op de rekening courant vordering van Fivelpoort een voorziening voor oninbaarheid getroffen.

De erfpachtgronden worden gewaardeerd tegen de actuele waarde. In de berekeningsmodellen van de actuele waarde van de erfpachtgronden is in 2011 een inconsistentie aangetroffen welke aan het licht is gekomen omdat juist in 2011 zeer omvangrijke contracten zijn afgesloten in de tweede helft van het jaar. De in de berekening opgenomen opbrengsten zijn gebaseerd op de jaaropbrengsten van het laatste boekjaar, dit in tegenstelling tot de in de berekening opgenomen kosten waar rekening wordt gehouden met toekomstige kosten gebaseerd op de meerjarenbegroting. Door de waardering te baseren op toekomstige kassstromen, zowel voor de opbrengsten- als de kostencomponent, rekening houdend met indexering en erfpachtermijn, is deze inconsistentie verholpen. Deze aanpassing heeft overigens geen resultaatgevolgen.

Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder Nederlandse controlestandaarden en het geldende controleprotocol. Het verslag van bevindingen is opgesteld uitsluitend voor uw gebruik.

Wij bedanken de directie en de medewerkers van Groningen Seaports voor de open en constructieve samenwerking bij het verrichten van onze controlewerkzaamheden en de totstandkoming van onze rapportage.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zijn graag bereid de inhoud van deze rapportage nader toe te lichten.

Hoogachtend,  
KPMG Accountants N.V.

U. Kleinhuis RA

Onderwerp	Bevinding/Aanbeveling	Pagina
<b>Accountantscontrole</b>	<p><b>Reikwijdte, aanpak en uitkomsten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>De controle is uitgevoerd in overeenstemming met Nederlands Recht, het Besluit Accountantscontrole Provincies en Gemeenten (hierna: BAPG) en het door u vastgestelde controleprotocol.</li> <li>Geen materiële bevindingen in het kader van zowel de getrouwheid als rechtmatigheid van de programmaverantwoording.</li> </ul>	7
<b>Ontwikkeling financiële cijfers</b>	<p><b>Analyse exploitatie</b></p> <p>De opbrengsten zijn in 2011 afgenomen met circa EUR 13,3 miljoen, tot EUR 23,7 miljoen en zijn nagenoeg conform begroot. De daling ten opzichte van 2010 wordt voornamelijk veroorzaakt door enkele omvangrijke grondtransacties in 2010.</p> <p>De totale bedrijfskosten zijn in 2011 gedaald met EUR 5,2 miljoen, tot EUR 17,0 miljoen. De daling ten opzichte van 2010 wordt voornamelijk verklaard door een afname van de project- en transactiegerelateerde kosten ad EUR 3,6 miljoen en een daling van de structurele onderhoudskosten van EUR 1,4 miljoen. Over- en onderschrijdingen ten opzichte van begroot compenseren elkaar in belangrijke mate en leiden tot een per saldo onderschrijding van EUR 0,4 miljoen.</p> <p><b>Analyse balans</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Afname van het netto werkkapitaal met EUR 77,1 miljoen, voornamelijk als gevolg van sterke toename van kortlopende financiering door het aantrekken van aanvullende kasgeldleningen ad EUR 76,6 miljoen</li> <li>Toename vorderingen EUR 7,5 miljoen, voornamelijk door stijging vordering Société Generale uit hoofde van de collateral (borgstellingen) voor een renteswap van EUR 2,6 miljoen in 2010 tot EUR 10,1 miljoen in 2011.</li> <li>Toename materiële vaste activa ad EUR 85,2 miljoen heeft betrekking op de waardemutatie van de erfpacht ad EUR 27,3 miljoen en investeringen van EUR 61,1 miljoen, voor EUR 3,3 miljoen gecompenseerd door afschrijvingen.</li> <li>De financiële vaste activa zijn met EUR 1,0 miljoen afgenomen, als gevolg van de aflossingen van de termijndebiteuren.</li> </ul> <p><b>Analyse vermogen</b></p> <p>Het eigen vermogen is ultimo 2011 gestegen tot EUR 205,1 miljoen. De stijging betreft de netto-toename van de herwaarderingsreserve uit hoofde van uitgegeven erfpachtgronden van EUR 17,7 miljoen en het onverdeeld positieve resultaat over het boekjaar 2011 van EUR 0,1 miljoen.</p> <p>Als gevolg van de doorgevoerde stelselwijzigingen in 2011 voor rente-instrumenten en waardering van deelnemingen op netto-vermogenswaarde, is EUR 9,1 miljoen ten laste van het eigen vermogen primo 2010 verantwoord en zijn de in de balans en winst- en verliesrekening ter vergelijking opgenomen bedragen aangepast aan het nieuwe stelsel van waardering.</p>	9 11 14/21 14 15 17

Onderwerp	Bevinding/Aanbeveling	Pagina
<b>Controlebevindingen</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Gedurende 2011 is sprake geweest van een overhedegesitatie. Ultimo 2011 is door de uitgevoerde tijdelijke herstructurering geen sprake van een feitelijke overhedegesitatie op balansdatum. Als uitvloeisel van het tijdelijke karakter van de herstructurering is de marktwaarde van het rente-instrument echter wel negatief. Met ingang van 2011 wordt deze verantwoord in de balans. Het cumulatieve effect is middels een stelselwijziging retrospectief in het eigen vermogen per 1 januari 2010 aangepast. De resultatenrekeningen 2010 en 2011 zijn dienovereenkomstig aangepast.</li><li>2. Interpretatie van de Wet Fido geeft geen aanleiding tot het constateren van onrechtmatigheden ten aanzien van de naleving op basis van onze interpretatie van de wettekst.</li><li>3. Met een oplopende financieringsbehoefte in de huidige economisch tijden wordt het liquiditeitsrisico (beschikbaarheidsrisico) significanter.</li><li>4. De verpachte terreinen worden - in afwijking van BBV - gewaardeerd tegen de actuele waarde. De berekening van de actuele waarde is thans gebaseerd op basis van toekomstige kasstromen (erfpachtopbrengsten verminderd met toegerekende kosten grondbedrijf), rekening houdend met contractduur, expiratedata en indexering.</li><li>5. Onder de materiële vaste activa op de lopende investeringsprojecten is rente geactiveerd. De activering van rente gaat volgens de nota activabeleid. De rente heeft voornamelijk betrekking op de rente van de kasgeldlening en de rente uit hoofde van de rente-instrumenten. De rente uit hoofde van de ontstane overhedegesitatie ad EUR 0,6 miljoen is gecorrigeerd in de berekening van de te activeren rente.</li><li>6. Fivelpoort BV/CV hebben een negatief eigen vermogen. Dit negatief eigen vermogen is zichtbaar geworden in de jaarverantwoording 2011 van Groningen Seaports als gevolg van een stelselwijziging voor de waardering van deelnemingen. Groningen Seaports heeft tevens een rekening-courant vordering op Fivelpoort. Deze vordering is in 2011 voor EUR 2,0 miljoen voorzien als gevolg van de inschatting van het management van Groningen Seaports dat Fivelpoort in de toekomst onvoldoende kasstroom zal genereren waarmee de vordering kan worden voldaan.</li><li>7. Twee, in 2008 respectievelijk 2010, aangekochte boerderijen zijn in 2011 geactiveerd onder de materiële vaste activa. Op basis van taxatierapporten zijn deze boerderijen te hoog gewaardeerd. Op beide boerderijen heeft een afwaardering plaatsgevonden met een gezamenlijk effect van EUR 300k.</li></ol>	19 20 14 22 10
<b>Rechtmatigheid</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Interne rechtmatigheid verder verbeterd.</li><li>• De rechtmatigheidsaspecten met betrekking tot de naleving van de wet Fido en wet Ruddo zijn op basis van de letterlijke tekst van de wetgeving door Groningen Seaports nageleefd. De interpretatie van de wet Fido en Ruddo hebben wij uitvoerig besproken met het management en de externe treasury adviseur van Groningen Seaports.</li></ul>	23



Onderwerp	Bevinding/Aanbeveling	Pagina
Administratieve organisatie en interne beheersing	<b>Administratieve organisatie en interne beheersing</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Voor de bevindingen inzake de administratieve organisatie en interne beheersing wordt verwezen naar onze management letter d.d. 25 januari 2012.</li><li>• De belangrijkste aanbevelingen hebben betrekking op treasurybeleid, contractenbeheer sales, inzicht vervuilde grondposities beheersgebied en ladinggaranties.</li></ul>	27
Administratieve organisatie en interne beheersing	<b>Geautomatiseerde gegevensverwerking</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Geen bevindingen ten aanzien van de betrouwbaarheid en continuïteit van de geautomatiseerde gegevensverwerking in het kader van de controle van de jaarrekening.</li></ul>	27
Bestuur en toezicht	<b>Fraudepreventie</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• In het kader van onze controle over boekjaar 2011 hebben wij geen bevindingen ten aanzien van (de preventie van) fraude. Wel adviseren wij u het anti-fraudebeleid binnen Groningen Seaports te integreren met het traject rondom risicomanagement.</li></ul> <b>Naleving wet- en regelgeving</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Met uitzondering van de naleving van de wet Fido en regeling Ruddo zijn er geen significante zaken uit de besprekingen met management naar voren gekomen over de invloed en naleving van de op Groningen Seaports van toepassing zijn de wet- en regelgeving.</li></ul>	29
	<b>Onafhankelijkheid</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Wij hebben in onafhankelijkheid gefunctioneerd en onze objectiviteit is niet aangetast.</li></ul>	29

## Reikwijdte, aanpak en uitkomst

**Controle uitgevoerd overeenkomstig afspraken en geldende standaarden/protocol**

### Controleopdracht

De opdracht tot controle van de jaarrekening is uitgevoerd conform de gemaakte afspraken die zijn vastgelegd in de opdrachtbevestiging d.d. 10 oktober 2011 en in overeenstemming met het Programma van Eisen voor aanbesteding accountantscontrole 2011.

### Opzet en reikwijdte

De controle is uitgevoerd in overeenstemming met Nederlands Recht, het Besluit Accountantscontrole Provincies en Gemeenten (hierna: BAG) en het door u vastgestelde controleprotocol. Onze controle is gericht op het verkrijgen van een redelijke mate van zekerheid dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat. Niet uitgesloten is dat afwijkingen voorkomen die voor de jaarrekening als geheel niet van belang zijn.

Ons onderzoek richt zich niet specifiek op het ontdekken van fraude. De primaire verantwoordelijkheid voor het voorkomen en ontdekken van fraude berust bij het management en het bestuur van Groningen Seaports. De accountant is niet verantwoordelijk en aansprakelijk voor de preventie en dekking van fraude.

### Controleverschillen

Alle geconstateerde controleverschillen zijn verwerkt in de programmaverantwoording en hebben betrekking op de onderwerpen uitgewerkt in dit verslag.

### Nieuwe controlestandaarden en nieuwe tekst verklaring

Wij hebben de controle van de jaarrekening 2011 uitgevoerd in overeenstemming met de controlestandaarden zoals gepubliceerd door het NBA. Deze controlestandaarden zijn gebaseerd op de 'International Standards on Auditing (Clarified ISA's) van IFAC en zijn van toepassing op periodes eindigend op of na 15 december 2010.

**Ontwikkeling  
financiële cijfers**

## Exploitatierkening

**Operationele opbrengsten / kosten in lijn met begroot**

**Operationeel resultaat 2010 veel hoger door omvangrijke grondtransacties**

**Resultaat 2011 sterk beïnvloed door niet operationeel resultaat elementen:**

**voorziening op vordering Fivelpoort en stelselwijzigingen**

Exploitatierkening	2011		2010	
	Realisatie	Supplettoire begroting	Realisatie	Supplettoire begroting
EUR x 1.000				
Scheepvaart	4.137	4.337	4.311	4.311
Terreinen core business	11.140	10.520	11.986	11.986
Terreinen non-core	4.702	4.593	4.331	4.331
Resultaat gronden	2.244	3.933	15.912	15.912
Overige en incidentele opbrengsten	1.513	416	416	416
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>23.736</b>	<b>23.799</b>	<b>36.956</b>	<b>36.956</b>
Core business gerelateerd	1.371	1.479	1.177	1.177
Project- en transactiegerelateerde kosten	1.120	-	4.741	4.741
Structurele onderhoudskosten	4.413	5.580	5.855	5.855
Personeelskosten	7.156	7.294	7.144	7.144
Overige kosten	2.802	3.018	3.009	3.009
Onvoorzijene uitgaven en incidentele lasten	100	-	236	236
<b>Totaal bedrijfskosten</b>	<b>16.962</b>	<b>17.371</b>	<b>22.162</b>	<b>22.162</b>
<b>Operationeel resultaat</b>	<b>6.774</b>	<b>6.428</b>	<b>14.794</b>	<b>14.794</b>
Mutatie voorzieningen	(2.239)	369	3.622	3.622
Afschrijvingen	(3.286)	(3.540)	(2.743)	(2.743)
Financiële baten en lasten (per saldo last)	(746)	(1.505)	(506)	(506)
Resultaat deelnemingen	(440)	0	(553)	(553)
<b>Exploitatieresultaat</b>	<b>63</b>	<b>1.752</b>	<b>14.514</b>	<b>14.514</b>

Bron: Jaarrekening 2011

### Toelichting

Gelet op het sterk projectmatige karakter van Groningen Seaports, is een vergelijking ten opzichte van voorgaand boekjaar minder relevant dan de vergelijking met de (supplettoire) begroting.

#### Opbrengsten

##### Algemeen

De totale opbrengsten zijn ten opzichte van voorgaand jaar afgenomen met circa EUR 13,2 miljoen. De afname wordt met name veroorzaakt door enkele belangrijke grond gerelateerde transacties in 2010. In de begroting 2011 was reeds rekening gehouden met een afname van de grond gerelateerde transacties, hierdoor liggen de werkelijke cijfers – ondanks verschuivingen – wél in lijn met de begroting.

##### Opbrengsten scheepvaart

De opbrengsten scheepvaart zijn in 2011 met EUR 0,2 miljoen afgenomen ten opzichte van 2010 en de begroting.

De afname ten opzichte van 2010 en van de begroting is vooral te verklaren door een afname van het aantal scheepvaartbewegingen van zeeschepen in de Eemshaven.

##### Terreinen Core business

De opbrengsten terreinen core business zijn ten opzichte van voorgaand jaar met EUR 0,8 miljoen afgenomen, echter EUR 0,6 miljoen hoger ten opzichte van de begroting.

Ten opzichte van vorig jaar zijn de opbrengsten uit de optiegelden EUR 2,6 miljoen lager, met name doordat in 2010 een omvangrijke niet benutte optievergoeding is vrijgevallen. Deze afname wordt in 2011 voor EUR 1,6 miljoen gecompenseerd door toegenomen opbrengsten uit erfpachtgronden vanwege nieuw afgesloten erfpachtcontracten eind 2010 en medio 2011.

De opbrengsten uit erfpacht over 2011 bedragen EUR 9,3 miljoen en verklaren voor een belangrijk deel de toename ten opzichte van de supplettoire begroting (EUR 8,7 miljoen). De opbrengsten uit tijdelijke verhuur en optievergoedingen (EUR 1,8 miljoen) zijn consistent met de supplettoire begroting (EUR 1,8 miljoen).

**Operationele opbrengsten / kosten in lijn met begroot**

**Operationeel resultaat 2010 veel hoger door omvangrijke grondtransacties**

**Resultaat 2011 sterk**

**beïnvloed door niet operationeel**

**resultaatelementen:**

**voorziening op vordering**

**Fivelpoort en**

**stelselwijzigingen**

Exploitatierekening	2011	2011	2010
EUR x 1.000	Realisatie	Suppletioire begroting	Realisatie
Scheepvaart	4.137	4.337	4.311
Terreinen core business	11.140	10.520	11.986
Terreinen non-core	4.702	4.593	4.331
Resultaat gronden	2.244	3.933	15.912
Overige en incidentele opbrengsten	1.513	416	416
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>23.736</b>	<b>23.799</b>	<b>36.956</b>
Core business gerelateerd	1.371	1.479	1.177
Project- en transactiegerelateerde kosten	1.120	-	4.741
Structurele onderhoudskosten	4.413	5.580	5.855
Personeelskosten	7.156	7.294	7.144
Overige kosten	2.802	3.018	3.009
Onvoorzijne uitgaven en incidentele lasten	100	-	236
<b>Totaal bedrijfskosten</b>	<b>16.962</b>	<b>17.371</b>	<b>22.162</b>
<b>Operationeel resultaat</b>	<b>6.774</b>	<b>6.428</b>	<b>14.794</b>
Mutatie voorzieningen	(2.239)	369	3.622
Afscriptingen	(3.286)	(3.540)	(2.743)
Financiële baten en lasten (per saldo last)	(746)	(1.505)	(506)
Resultaat deelnemingen	(440)	0	(653)
<b>Exploitatieresultaat</b>	<b>63</b>	<b>1.752</b>	<b>14.514</b>

Bron: Jaarrekening 2011

**Toelichting**

**Terreinen Non-core business**

De opbrengsten non-core business zijn gestegen ten opzichte van 2010 en liggen licht boven de begroting.

De toename ten opzichte van 2010 doet zich voor over de gehele lijnie van de opbrengsten.

De toename ten opzichte van de begroting wordt verklaard door de hogere opbrengsten voor (nuts) infrastructuur, waaronder de opbrengsten voor windturbines.

**Resultaat gronden**

De opbrengsten uit verkopen van gronden zijn significant lager in vergelijking met voorgaand jaar doordat in 2010 een grote grondtransactie heeft plaatsgevonden (EUR 10,2 miljoen).

Omdat een in de begroting voorziene verkooptransactie is omgezet naar een erfpachttransactie waardoor sprake is van structurele opbrengsten in de toekomst in plaats van eenmalige opbrengsten bij verkoop, wijkt het resultaat gronden sterk af van de begroting

**Overige en incidentele opbrengsten**

De overige en incidentele opbrengsten bestaan in 2011 uit twee incidentele opbrengsten, welke ook niet waren begroot.

Enerzijds is er een volledig afgeschreven kraan verkocht, waarmee een boekwinst is gegenereerd van EUR 0,9 miljoen. Anderzijds zijn in voorgaande jaren landerijen en opstallen gekocht. Op het moment van aanschaf van de opstallen was nog geen sprake van een specifieke bestemming. Groningen Seaports heeft destijds een duurzame waardevermindering verantwoord. De boerderij wordt thans gebruikt voor informatie bijeenkomsten voor Weiwerd en in de toekomst zullen hier kleine ondernemingen worden gevestigd. In 2011 is de duurzame waardevermindering voor een belangrijk deel teruggenomen.

## Exploitatierkening

Operationele opbrengsten / kosten in lijn met begroot

Operationeel resultaat 2010 veel hoger door omvangrijke grondtransacties

Resultaat 2011 sterk beïnvloed door niet operationeel resultaatelementen: voorziening op vordering Fivelpoort en stelselwijzigingen

Exploitatierkening	2011	2011	2010
EUR x 1.000	Realisatie	Supplettoire begroting	Realisatie
Scheepvaart	4.137	4.337	4.311
Terrainen core business	11.140	10.520	11.986
Terrainen non-core	4.702	4.593	4.331
Resultaat gronden	2.244	3.933	15.912
Overige en incidentele opbrengsten	1.513	416	416
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>23.736</b>	<b>23.799</b>	<b>36.956</b>
Core business gerelateerd	1.371	1.479	1.177
Project- en transactiegerelateerde kosten	1.120	-	4.741
Structurele onderhoudskosten	4.413	5.580	5.855
Personeelskosten	7.156	7.294	7.144
Overige kosten	2.802	3.018	3.009
Onvoorzien uitgaven en incidentele lasten	100	-	236
<b>Totaal bedrijfskosten</b>	<b>16.962</b>	<b>17.371</b>	<b>22.162</b>
<b>Operationeel resultaat</b>	<b>6.774</b>	<b>6.428</b>	<b>14.794</b>
Mutatie voorzieningen	(2.239)	369	3.622
Afschrijvingen	(3.286)	(3.540)	(2.743)
Financiële baten en lasten (per saldo last)	(746)	(1.505)	(506)
Resultaat deelnemingen	(440)	0	(653)
<b>Exploitatieresultaat</b>	<b>63</b>	<b>1.752</b>	<b>14.514</b>

Bron: Jaarrekening 2011

### Toelichting

#### Bedrijfskosten

#### Core business gerelateerd

De werkelijke core business gerelateerde kosten bedragen EUR 1,4 miljoen.

De toename ten opzichte van 2010 wordt verklaard door een toename van de marketing- en pr-kosten van EUR 0,2 miljoen.

De afwijking ten opzichte van de begroting wordt veroorzaakt door lagere kosten voor productontwikkeling en relatie management.

#### Project- en transactiegerelateerde kosten

De gerealiseerde project- en transactiegerelateerde kosten zijn in 2011 significant lager dan in 2010.

De transactiegerelateerde kosten zijn gedaald van EUR 2,3 miljoen in 2010 naar EUR 0,6 miljoen in 2011. In 2010 is EUR 1,2 aan kosten verantwoord met betrekking tot eerder afgesloten projecten.

De projectmatige kosten zijn gedaald van EUR 2,4 miljoen naar EUR 0,5 miljoen, voornamelijk doordat in 2010 voor de Milieu Effect Rapportage (MER) ten behoeve van het Energypark een bedrag van EUR 1,3 miljoen is opgenomen.

In de begroting voor 2010 was geen rekening gehouden met deze project- en transactiegerelateerde kosten.

**Operationele opbrengsten / kosten in lijn met begroot**

**Operationeel resultaat 2010 veel hoger door omvangrijke grondtransacties**

**Resultaat 2011 sterk beïnvloed door niet operationeel resultaatelementen: voorziening op vordering Fivelpoort en stelselwijzigingen**

Exploitatierkening	2011	2011	2010	2010
EUR x 1.000	Realisatie	Supplettoire begroting	Realisatie	Realisatie
Scheepvaart	4.137	4.337	4.311	4.311
Terreinen core business	11.140	10.520	11.986	11.986
Terreinen non-core	4.702	4.593	4.331	4.331
Resultaat gronden	2.244	3.933	15.912	15.912
Overige en incidentele opbrengsten	1.513	416	416	416
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>23.736</b>	<b>23.799</b>	<b>36.956</b>	<b>36.956</b>
Core business gerelateerd	1.371	1.479	1.177	1.177
Project- en transactiegerelateerde kosten	1.120	-	4.741	4.741
Structurele onderhoudskosten	4.413	5.580	5.655	5.655
Personeelskosten	7.156	7.294	7.144	7.144
Overige kosten	2.802	3.018	3.009	3.009
Onvoorzijne uitgaven en incidentele lasten	100	-	236	236
<b>Totaal bedrijfskosten</b>	<b>16.962</b>	<b>17.371</b>	<b>22.162</b>	<b>22.162</b>
<b>Operationeel resultaat</b>	<b>6.774</b>	<b>6.428</b>	<b>14.794</b>	<b>14.794</b>
Mutatie voorzieningen	(2.239)	369	3.622	3.622
Afschrijvingen	(3.286)	(3.540)	(2.743)	(2.743)
Financiële baten en lasten (per saldo last)	(746)	(1.505)	(506)	(506)
Resultaat deelnemingen	(440)	0	(653)	(653)
<b>Exploitatieresultaat</b>	<b>63</b>	<b>1.752</b>	<b>14.514</b>	<b>14.514</b>

Bron: Jaarrekening 2011

**Toelichting**

**Structurele onderhoudskosten**

De structurele onderhoudskosten zijn gedaald met EUR 1,4 miljoen ten opzichte van 2010. De daling wordt voornamelijk verklaard doordat in 2010 sprake was van een eenmalige last ad EUR 0,7 miljoen, veroorzaakt door de afwikkeling onroerend zaak belasting (OZB) over de jaren 2008- 2010 van de gemeente Eemsmond. Daarnaast was er in 2011 sprake van lagere kosten voor diverse onderhoudsprojecten ad EUR 0,4 miljoen.

Het verschil ten opzichte van de begroting ad EUR 1,2 miljoen wordt verklaard doordat in 2011 sprake is van een gedeeltelijke terugbetaling van de teveel betaalde OZB last over 2001-2008 ad EUR 0,5 miljoen van Gemeente Eemsmond. Daarnaast zijn de onderhoudskosten EUR 0,8 miljoen gunstiger uitgevallen dan begroot door gunstiger aanbestedingen en uitgestelde werkzaamheden.

**Personeelskosten**

De personeelskosten liggen in lijn met de supplettoire begroting en voorgaand jaar. Het gemiddeld aantal medewerkers is consistent aan voorgaand jaar, waarmee het in lijn van de verwachting is dat de personeelskosten gelijk zijn gebleven.

Groningen Seaports heeft in 2011 minder extern personeel ingehuurd. De daling van deze kosten ten opzichte van 2010 is op totaalniveau van de personeelskosten niet zichtbaar door kosten voor de personeelsreis en hogere studiekosten.

**Overige kosten**

De overige kosten zijn EUR 0,2 miljoen afgenomen ten opzichte van 2010 en de begroting. De belangrijkste oorzaak van de daling betreffen eenmalige advieskosten voor de uitbreiding van de Eemshaven in 2010.

**Onvoorzijne uitgaven en incidentele lasten**

Gelet op belang, niet nader toegelicht.

**Operationele opbrengsten / kosten in lijn met begroot**

**Operationeel resultaat 2010 veel hoger door omvangrijke grondtransacties**

**Resultaat 2011 sterk beïnvloed door niet operationeel resultaat elementen: voorziening op vordering Fivelpoort en stelselwijzigingen**

Exploitatierkening	2011	2011	2010
EUR x 1.000	Realisatie	Supplettoire begroting	Realisatie
Scheepvaart	4.137	4.337	4.311
Terreinen core business	11.140	10.520	11.986
Terreinen non-core	4.702	4.593	4.331
Resultaat gronden	2.244	3.933	15.912
Overige en incidentele opbrengsten	1.513	416	416
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>23.736</b>	<b>23.799</b>	<b>36.956</b>
Core business gerelateerd	1.371	1.479	1.177
Project- en transactiegerelateerde kosten	1.120	-	4.741
Structurele onderhoudskosten	4.413	5.580	5.855
Personeelskosten	7.156	7.294	7.144
Overige kosten	2.802	3.018	3.009
Onvoorzijene uitgaven en incidentele lasten	100	-	236
<b>Totaal bedrijfskosten</b>	<b>16.962</b>	<b>17.371</b>	<b>22.162</b>
<b>Operationeel resultaat</b>	<b>6.774</b>	<b>6.428</b>	<b>14.794</b>
Mutatie voorzieningen	(2.239)	369	3.622
Afschrijvingen	(3.286)	(3.540)	(2.743)
Financiële baten en lasten (per saldo last)	(746)	(1.505)	(506)
Resultaat deelnemingen	(440)	0	(653)
<b>Exploitatieresultaat</b>	<b>63</b>	<b>1.752</b>	<b>14.514</b>

Bron: Jaarrekening 2011

### Toelichting

#### Mutaties voorzieningen

De mutaties van de onderhoudsvoorzieningen wordt sinds 2010 bepaald op basis van een meerjarig onderhoudsplan. De dotatie en onttrekking aan de voorziening infrastructuur en de voorziening voor baggerkosten worden op basis van dit plan direct verwerkt in de post 'mutatie voorzieningen' in de exploitatierkening en liggen in lijn met begroot en wijken sterk af van vorig jaar door het – desijds – op niveau brengen van deze voorzieningen.

De afwijking ten opzichte van begroot, wordt verklaard door getroffen voorzieningen voor oninbaarheid Fivelpoort ad EUR 2 miljoen.

#### Afschrijvingen

De afschrijvingen zijn toegenomen ten opzichte van voorgaand jaar, met name door afgeronde investeringsprojecten.

#### Financiële baten en lasten

De financiële baten en lasten zijn lasten die verantwoord staan in de exploitatierkening en op basis van het activabeleid niet kunnen worden toegerekend aan de materiële activa. Dit betreft onder andere de rente welke is toe te rekenen aan de rente-instrumenten die niet gehedged kunnen worden met uitstaande leningen.

De doorgevoerde stelselwijziging ten aanzien van de rente-instrumenten heeft als gevolg dat de financiële baten en lasten 2010 zijn gecorrigeerd met EUR 1,9 miljoen positief en 2011 met eveneens EUR 1,9 miljoen positief, waardoor de uitgaande kasstroom uit hoofde van het ineffektieve deel uit de daarvoor getroffen voorziening is gecompenseerd.

#### Resultaat deelneming

In 2011 is de waarderingsgrondslag voor de deelnemingen aangepast van verkrijgingsprijs naar netto-vermogenswaarde. Deze stelselwijziging vindt voor het eerst plaats in de jaarverantwoording 2011 en heeft effect op het resultaat van 2010 en 2011. Het resultaat deelneming in 2011 bestaat uit EUR 0,1 miljoen positief voor NV Ontwikkelingsmij Rail Service Center Groningen (RSCG) en EUR 0,5 miljoen negatief voor Fivelpoort BV/CV.



### Investering in vaste activa gefinancierd met kasgeldleningen

### Liquiditeitsrisico verbonden aan kortlopende financiering

Balans per 31 december	2011	2010
<b>EUR x 1.000</b>		
<b>Werkkapitaal</b>		
Voorraden	76	66
Vorderingen	31.001	23.520
Vlootende activa	31.077	23.586
Kortlopende schulden	(152.465)	(67.865)
<b>Netto werkkapitaal</b>	<b>(121.388)</b>	<b>(44.279)</b>
<b>Vaste activa</b>		
Investerings met economisch nut	223.144	165.304
Investing in de openbare ruimte met maatschappelijk nut	499	462
In erfpacht	124.445	97.159
Financiële vaste activa	3.356	4.373
<b>Totaal vaste activa</b>	<b>351.444</b>	<b>267.298</b>
<b>Benodigd bedrijfskapitaal</b>	<b>230.056</b>	<b>223.019</b>
<b>Gefinancierd door</b>		
Langlopende schulden	-	-
Voorzieningen	29.316	30.565
Bij: liquide middelen (negatief)	(4.404)	5.083
Netto financieringschuld	24.912	35.739
Eigen vermogen	205.146	187.370
<b>Totaal financiering</b>	<b>230.056</b>	<b>223.019</b>

Bron: Jaarrekening 2011

### Toelichting

#### Werkkapitaal

Aangezien Groningen Seaports geen langlopende leningen heeft uitstaan, zijn de activa gefinancierd met eigen vermogen aangevuld met kasgeldleningen. Het netto werkkapitaal is afgenomen door een toename van de kortlopende schulden met EUR 84,6 miljoen tot EUR 121,4 miljoen (negatief).

Kortlopende schulden betreffen voornamelijk kasgeldleningen welke in 2011 zijn toegenomen van EUR 54,0 miljoen tot EUR 130,6 miljoen ter financiering van vaste activa. De vorderingen zijn in 2011 daarentegen toegenomen met slechts EUR 7,5 miljoen. Dit laatste wordt veroorzaakt door een vordering op Société General van EUR10,1 miljoen (ultimo 2010: EUR 2,6 miljoen) uit hoofde van betaalde collateral (borgstelling) voor een rente-swapcontract.

Het netto-werkkapitaal vormt een maatstaf voor de liquiditeit van de gemeenschappelijke regeling. Door - vooralsnog - de financiering van vaste activa in belangrijke mate middels kasgeldleningen te structureren, loopt Groningen Seaports een belangrijk liquiditeitsrisico (beschikbaarheid van financiering). Dit risico wordt - gelet op haar solvabiliteitsvrije status - door het management als beheersbaar beschouwd.

#### Vaste activa

##### Algemeen

Het merendeel van de vaste activa bestaat uit 'investerings met economisch nut' en gronden uitgegeven in erfpacht. De toename van de 'investerings met economisch nut' ad EUR 57,8 miljoen en de waardemutatie erfpachtgronden ad EUR 27,3 miljoen verklaren voornamelijk de toename van de materiële vaste activa met EUR 85,2 miljoen.

#### Investerings met economisch nut

De investeringen met economisch nut bestaan voornamelijk uit de vrije gronden en terreinen ad EUR 67,7 miljoen (2010: EUR 58,9 miljoen) en onderhanden investeringsprojecten ad EUR 154,4 miljoen (2010: EUR 104,9 miljoen).

## Balans

### Verfijning vaststelling bedrijfswaarde erfpachtgronden

### Stelselwijziging waardering deelnemingen

Balans per 31 december	2011	2010
EUR x 1.000		
Werkkapitaal		
Voorraden	76	66
Vorderingen	31.001	23.520
Violtende activa	31.077	23.586
Kortlopende schulden	(152.465)	(67.865)
<b>Netto werkkapitaal</b>	<b>(121.388)</b>	<b>(44.279)</b>
Vaste activa		
Investerings met economisch nut	223.144	165.304
Investering in de openbare ruimte met maatschappelijk nut	499	462
In erfpacht	124.445	97.159
Financiële vaste activa	3.356	4.373
<b>Totaal vaste activa</b>	<b>351.444</b>	<b>267.298</b>
<b>Benodigd bedrijfskapitaal</b>	<b>230.056</b>	<b>223.019</b>
Gefinancierd door		
Langlopende schulden		
Voorzieningen	29.316	30.565
Bij: liquide middelen (negatief)	(4.404)	5.083
Netto financieringschuld	24.912	35.739
Eigen vermogen	205.146	187.370
<b>Totaal financiering</b>	<b>230.056</b>	<b>223.019</b>

Bron: Jaarrekening 2011

### Toelichting

De toename van de gronden wordt verklaard door de afgeronde investeringsprojecten in de terreinen (overboeking binnen de vaste activa). De toename van de investeringsprojecten heeft met name te maken met de investeringen in Energy Park. Ultimo 2011 heeft EUR 85,0 miljoen betrekking op de lopende investeringsprojecten in Energy Park, ten opzichte van ultimo 2010 EUR 48,9 miljoen. Het totaal van de investeringen in Energy Park ligt tot op heden nog onder het budget.

### Erfpacht

Sinds 2009 wordt bij de berekening van de indirecte opbrengstwaarde (bedrijfswaarde) uitgegaan van de kosten, welke zijn toe te rekenen aan erfpachtgronden, gebaseerd op de meerjarenbegroting. Voor de opbrengsten werd daarentegen uitgegaan van de jaaropbrengsten van het afgelopen boekjaar. Deze inconsistente heeft zich geopenbaard door de omvangrijke gronduitgiftes eind 2010 en medio 2011.

Om de actuele waarde zuiver te bepalen is ook een berekening uitgevoerd van de toekomstige erfpachtopbrengsten teneinde de waardering te laten aansluiten op de gehanteerde waarderinggrondslag. De berekening van de bedrijfswaarde is gebaseerd op de netto-contante waarde van de netto-kasstromen (erfpachtopbrengsten en toegerekende kosten grondbedrijf) op basis van de looptijd van de contracten, (contractuele of verwachte) indexering en de effectieve rentevoet.

### Financiële vaste activa

De financiële vaste activa betreffen deelnemingen van EUR 1,0 miljoen (2010: EUR 1,0 miljoen) en termijndebiteuren van EUR 2,2 miljoen (2010: EUR 3,3 miljoen).

De deelnemingen werden tot en met 2010 gewaardeerd tegen de historische kostprijs. In de jaarverantwoording 2011 is een stelselwijziging doorgevoerd en worden deelnemingen thans gewaardeerd tegen de nettovermogenswaarde. Dit heeft als gevolg gehad dat waardering van de deelneming RSCG is toegenomen en de voor de waardering van de deelneming Fivelpoort BV/CV een voorziening deelneming is verantwoord. De afname van de termijndebiteuren met EUR 1,0 miljoen betreft voornamelijk contractueel overeengekomen aflossingen.

## Balans

### Stelselwijziging:

- waardering ineffactief deel derivatenportefeuille
- waardering deelnemingen

Balans per 31 december	2011	2010
EUR x 1.000		
Werkkapitaal		
Voorraden	76	66
Vorderingen	31.001	23.520
Vlottende activa	31.077	23.586
Kortlopende schulden	(152.465)	(67.865)
<b>Netto werkkapitaal</b>	<b>(121.388)</b>	<b>(44.279)</b>
Vaste activa		
Investerings met economisch nut	223.144	165.304
Investing in de openbare ruimte met maatschappelijk nut	499	462
In erfpacht	124.445	97.159
Financiële vaste activa	3.356	4.373
<b>Totaal vaste activa</b>	<b>351.444</b>	<b>267.298</b>
<b>Benodigd bedrijfskapitaal</b>	<b>230.056</b>	<b>223.019</b>
Gefinancierd door		
Langlopende schulden		
Voorzieningen	29.316	30.565
Bij: liquide middelen (negatief)	(4.404)	5.083
Netto financieringschuld	24.912	35.739
Eigen vermogen	205.146	187.370
<b>Totaal financiering</b>	<b>230.056</b>	<b>223.019</b>

Bron: Jaarrekening 2011

### Toelichting

#### Voorzieningen

In 2011 zijn als gevolg van voornoemde twee stelselwijzigingen nieuwe voorzieningen gevormd. Er is een voorziening gevormd voor de negatieve marktwaarde van de rente-instrumenten en een voorziening voor de negatieve waarde van de deelneming Fivelpoort BV/CV.

#### Voorziening derivatenportefeuille

In 2011 is meer in lijn met het maatschappelijk debat en in overeenstemming met recente uitspraken van de Commissie BBV, de marktwaarde van de rente-instrumenten die betrekking heeft op de overhedge gewaardeerd in de jaarrekening op basis van de waarderingsgrondslag 'historische kostprijs of lagere marktwaarde'. Deze waarderingsgrondslag is voor het eerst verwerkt in de jaarrekening 2011 en heeft geleid tot een neerwaartse aanpassing van het eigen vermogen primo 2010 met EUR 6,6 miljoen.

Omdat de overhedge op basis van de bestaande contracten eind 2013 ophoudt te bestaan, zal deze voorziening in 2012 en 2013 vrijvallen ten gunste van het resultaat en dienen ter afdekking van de in die jaren optredende uitgaande kasstromen ter affinanciering van de overhedge.

#### Voorziening deelneming

In 2011 heeft is een stelselwijziging toegepast voor de waardering van de deelnemingen van Groningen Seaports. De deelnemingen worden met ingang van de jaarrekening 2011, met terugwerkende kracht naar het beginvermogen van 2010, gewaardeerd op de nettovermogenswaarde in plaats van de kostprijs. Het gevolg daarvan is dat voor de deelneming Fivelpoort BV/CV een voorziening deelneming is opgenomen ter hoogte van het negatief eigen vermogen.

#### Voorziening infrastructuur en baggerkosten

De voorzieningen voor infrastructuur en baggerkosten liggen in lijn met voorgaand boekjaar. In 2011 is EUR 0,1 miljoen gedoteerd aan de voorziening voor baggerkosten en is EUR 0,2 vrijgevallen van de voorziening infrastructuur.

**Solvabiliteit 53%**

**Eigen vermogen toereikend voor risico's**

**Stelselwijziging EUR 9,1 miljoen ten laste van eigen vermogen**

Analyse vermogen					
	Stand 1/1	Resultaat voorgaand boekjaar	Resultaat huidige boekjaar	Overige mutaties	Stand 31/12
EUR 1.000					
Algemene reserve	57.446			10.512	67.958
Reserve herwaardering	61.504			17.713	79.217
Bestemmingsreserve	53.905	14.514		-10.512	57.907
Te bestemmen resultaat	14.514	-14.514	63		63
<b>Totaal</b>	<b>187.370</b>	<b>0</b>	<b>63</b>	<b>17.713</b>	<b>205.146</b>

Bron: Jaarrekening 2011

#### Eigen vermogen

Het eigen vermogen stijgt per saldo met EUR 17,8 miljoen. De toename wordt veroorzaakt door de positieve herwaardering van de erfpachtgronden ad EUR 17,7 miljoen en het positieve exploitatie resultaat over boekjaar 2011 ad EUR 0,1 miljoen, welke in het voorstel winstbestemming wordt toegevoegd aan het eigen vermogen.

#### Mutaties in het eigen vermogen

- Voornoemde stelselwijzigingen zijn -retrospectief - direct te laste van het eigen vermogen verwerkt. De in de balans en winst- en verliesrekening ter vergelijking opgenomen bedragen zijn dienovereenkomstig aangepast. Het retrospectieve effect bedraagt EUR 9,1 miljoen (negatief) per 1 januari 2010. Het resultaat 2010 is als uitvloeisel met EUR 1,2 miljoen (positief) aangepast waardoor primo 2011 nog sprake is van een retrospectief effect in het eigen vermogen ad EUR 7,9 miljoen (negatief).
- In 2011 heeft een mutatie van de herwaarderingsreserve van EUR 17,7 miljoen plaatsgevonden als gevolg van uitgegeven

erfpachtgronden welke op actuele waarde gebaseerd op bedrijfswaarde worden gewaardeerd.

#### Solvabiliteit

- De solvabiliteit bedraagt ultimo 2011 53,0% tegenover 64,4% ultimo 2010. Deze daling wordt ondanks herwaardering en ingehouden winst veroorzaakt door een sterke toename van in activa vastgelegd vermogen. Dit hangt samen met investeringen in materiële vaste activa ad EUR 64,5 miljoen (inclusief terugkoop) en een toename van de collateral (borgstelling) voor een rente-swapcontract onder de vorderingen ad EUR 7,5 miljoen. De investeringen en de collateral zijn in belangrijke mate gefinancierd door kasgeldleningen (ad EUR 130,6 miljoen, 2010 EUR 54,0 miljoen).

#### Samenstelling

- Het eigen vermogen bestaat voor een groot gedeelte, EUR 68,0 miljoen, uit vrij aanwendbaar vermogen. Hiermee wordt bedoeld dat geen concrete bestemming bestaat voor dit deel van het vermogen. Het mag duidelijk zijn dat dit deel een zeer belangrijk deel is van het vermogen en hiermee van belang voor het weerstandsvermogen.
- De reserve herwaardering heeft volledig betrekking op de herwaardering van erfpachtgronden.
- De bestemmingsreserve wordt aangehouden voor een aantal investeringsprojecten, waaronder het investeringsproject 'Energypark Eemshaven' en het investeringsproject 'Ontwikkeling Shortsea Westlob'.
- In 2011 is door AON een risico-analyse uitgevoerd met hierin als belangrijk onderdeel de bepaling van het noodzakelijk weerstandsvermogen. In samenspraak met Groningen Seaports zijn daartoe de risico's geselecteerd welke het weerstandsvermogen (kunnen) beïnvloeden. De belangrijkste bevinding hierbij is dat met een zekerheid van 99,5% kan worden gesteld dat de totale schade uit de benoemde risico's lager is dan EUR 15,0 miljoen (2010: EUR 13,8 miljoen, gebaseerd op de risico-analyse uitgevoerd door AON in 2008). Het eigen vermogen is toereikend om het risico te dragen.

# Controle- bevindingen

## Jaarrekening

**Gedurende 2011 is sprake van een mismatch tussen hedge-contract (renteswap) en onderliggende waarde (kasgeldlening)**

**Op basis van de huidige inzichten is de (negatieve) marktwaarde voor het ineffektieve gedeelte van de rente-instrumenten gewaardeerd**

### 1. Rente-instrumenten

Vanwege aantal, aard en omvang van de investeringsprojecten in de toekomst speelt de financiële sturing binnen Groningen Seaports een zeer belangrijke rol. Groningen Seaports heeft daarom een actief financierings- en treasurybeleid.

Een belangrijk onderdeel van dit financierings- en treasurybeleid is de bescherming van het vermogen en het resultaat tegen financiële risico's. Op basis van de verwachte toekomstige financieringsbehoefte en ter afdekking van het kasstroomrisico als gevolg van rentewijzigingen (waardoor tevens een discrepantie kan ontstaan met de in de kostprijscalculatie opgenomen rentepercentages), heeft Groningen Seaports een aantal renteswaps afgesloten met een overwegend lange looptijd.

Per ultimo 2011 heeft Groningen Seaports kasgeldleningen uitstaan voor een bedrag van EUR 130,6 miljoen (2010: EUR 54 miljoen) en een rekening courant vordering bij de bank van EUR 4,4 miljoen (2010: rekening courant schuld van EUR 5,1 miljoen).

De omvang van de derivatenportefeuille bedraagt excl. herstructurering EUR 210,5 miljoen (2010: EUR 168,5 miljoen).

Zowel in 2010 (EUR 112,5 miljoen) als in 2011 (EUR 85,5 miljoen) heeft Groningen Seaports aan het einde van het boekjaar haar derivatenportefeuille geherstructureerd. Door deze tijdelijke herstructurering is er ultimo boekjaar geen sprake van een overhedge. Het beoogde doel van de herstructurering is om in een situatie te komen waar de omvang van de rente-instrumenten maximaal zo hoog is als de omvang van de leningsportefeuille. Indien de omvang van de derivatenportefeuille de leningsportefeuille niet overschrijdt kan sprake zijn van een effectieve hedge, en mag volgens de BBV kostprijshedge accounting worden toegepast.

Hierbij wordt echter voorbij gegaan aan het feit dat de marktwaarde van de rente-instrumenten wordt bepaald op basis van onder andere de resterende looptijd. Dit houdt in dat ook de rente-instrumenten die geheel of gedeeltelijk zijn geherstructureerd nog een waarde hebben (in casu: negatief). Deze negatieve waarde is verslaggevingsstechnisch te beschouwen als een risico/verplichting. Omdat er sprake is van een verplichting op (delen van) de derivatencontracten zal de niet gehedged positie gewaardeerd moeten worden.

Op basis van berekeningen van ineffectiviteitsberekeningen, welke getoetst zijn door Montescquieu en KPMG Corporate Finance, heeft dit geleid tot tot een waardering van de rente-instrumenten ultimo 2011 van EUR 2,8 miljoen (2010: EUR 4,8 miljoen).

Het tot waardering brengen van de ineffectiviteit in de rente-instrumenten is een stelselwijziging. Deze stelselwijziging heeft geleid tot een correctie van het beginvermogen 2010 in de jaarrekening van 2011 van EUR 6,6 miljoen (negatief). Het resultaat 2010 en 2011 inzake de derivaten bedraagt EUR 1,9 miljoen (positief) respectievelijk EUR 1,9 miljoen (positief), als gevolg van de vrijval van de voorziening. Deze vrijval dient ter afdekking van de uitgaande kasstroom die verbonden is aan rentekosten van de renteswap waar geen leningen tegenover staan.

**Naleving Regeling Ruddo artikel 4****Niet voldaan, wel open posities gedurende het jaar****2. Naleving Regeling Ruddo artikel 4**

De maximale kortlopende financiering wordt beperkt door de relevante wet- en regelgeving die betrekking heeft op de financiering van decentrale overheden. De van toepassing zijnde wet- en regelgeving betreft de 'Wet financiering decentrale overheden (hierna: Fido) en de 'Regeling uitzettingen en derivaten decentrale overheden' (hierna: Ruddo).

Het lijkt niet onlogisch te veronderstellen dat zowel posities, ingenomen of ontstaan, ongewenst worden geacht door de wetgever. Dit is evenwel niet in de letterlijke tekst opgenomen.

In art 4. Ruddo is het volgende opgenomen: 'Derivaten worden uitsluitend gebruikt ter beperking van financiële risico's. Dit houdt in dat geen open posities worden ingenomen'.

Wij hebben de naleving van de Regeling Ruddo uitvoerig besproken. Overeenkomstig voorgaande jaren (2008 tot en met 2010) kunnen wij concluderen dat op het moment van het afsluiten van het contract geen open posities door Groningen Seaports zijn 'ingenomen'. Op dat specifieke moment was sprake van (verwachte) investeringen die door de swap zouden worden afgedekt. Wel is door annulering of vertragingen in projecten enerzijds en positieve aanbestedingsresultaten anderzijds een open positie ontstaan. Ten slotte is uit de diverse gesprekken die wij met u over deze overhedepositie hebben gehad en uit documenten die u ons heeft versprekt, gebleken dat Groningen Seaports diverse maatregelen heeft getracht te treffen ten einde de renteswapsportefeuille te herstructureren tot een aanvaardbaar niveau, zodanig dat geen sprake zou zijn van een overhedepositie.

Wij zijn van mening dat er twee methoden zijn om de overhedepositie te herstructureren.

- 1) U kunt de overhedge positie afkopen zonder een contante afrekening op het moment van afkopen. De afkoopwaarde zal door middel van een verhoging van de couponrente op het langlopende rente-swapcontract, welke ingaat op 1 januari 2014, worden verdisconteerd.  
Het voordeel van deze wijze van herstructureren van de derivatenpositie is dat er op korte termijn geen extra uitgaande kasstroom plaatsvindt. Daar staat tegenover dat de contractcondities van het langlopende rente-instrument zullen verslechteren. Bijkomend issue is dat Société Générale weigert mee te werken aan een dergelijke transactie op basis van de Regeling Ruddo indien zij niet wordt gevrijwaard van de risico's op consequenties vanuit de Regeling Ruddo.  
Een eventuele herstructurering op deze wijze zal overigens niet leiden tot aanpassing in de waardering in de jaarrekening zoals vorenstaand omschreven, maar alleen tot een situatie waarin waardering en kasstromen uiteenlopen.
- 2) U kunt de overhedge afkopen middels een kastransactie waardoor de afwikkeling van de voorziening en uitgaande kasstromen parallel lopen.  
De andere twee alternatieven die in het bestuur zijn besproken zijn mogelijk in strijd zijn met rechtmatigheidseisen ("investeren in non-core activiteiten") danwel vormen geen oplossing voor het oplossen van de overhedge ("niets doen") en zijn hier dan ook niet uitgewerkt.

### Naleving wet Fido artikel 1f en artikel 4.

Wel voldaan, geen overschrijding van het kasgeldlimiet

### Naleving wet Fido artikel 1h

Wel voldaan, geen overschrijding van de renterisiconorm

### 3. Naleving wet Fido artikel 1f- Kasgeldlimiet

Het liquiditeitsrisico van kortlopende financiering van Groningen Seaports wordt beperkt door middel van een kasgeldlimiet. Het geeft aan tot welk bedrag activiteiten met korte middelen mogen worden gefinancierd. In artikel 1f van de wet Fido is inzake de kasgeldlimiet de volgende bepaling opgenomen:

*'kasgeldlimiet: een bedrag ter grootte van een percentage van het totaal van de jaarbegroting van het openbare lichaam bij aanvang van het jaar.'*

Verder is in artikel 4 van de wet Fido bepaald dat de netto-vloттende schuld de kasgeldlimiet niet mag overschrijden

Het percentage voor de kasgeldlimiet bedraagt voor Groningen Seaports 8,2% van de supplettoire begroting. De jaarbegroting voor 2011 voor Groningen Seaports bedroeg EUR 22,8 miljoen. De kasgeldlimiet over 2011 bedraagt hiermee EUR 1,9 miljoen.

De huidige kasgeldpositie bedraagt voor Groningen Seaports circa EUR 126 miljoen, bestaande uit kasgeldleningen van EUR 130 miljoen en een positieve bankstand van EUR 4 miljoen.

Aangezien de rentetypische looptijd van de kasgeldlening is verlengd door het afsluiten van het rente-instrument, wordt feitelijk voldaan aan de bepalingen van de kasgeldlimiet, omdat de kasgeldlening niet tot de netto-vloттende schuld worden gerekend.

Wij adviseren Groningen Seaports om de financieringsbehoefte in te vullen met (middel)lang krediet in plaats van met kasgeldleningen. Hiermee voorkomt u enerzijds dat u niet voldoet aan het kasgeldlimiet van artikel 4 van Fido maar mitigeert u tevens het liquiditeitsrisico (beschikbaarheidsrisico).

### 4. Naleving wet Fido artikel 1h – Renterisiconorm

Inzake de langlopende financiering en het hieraan gerelateerde renterisico zijn tevens bepalingen in de wet Fido opgenomen. Het renterisico heeft betrekking op de vaste schuld en op het bedrag waarover renterisico wordt gelopen. Het renterisico wordt getoetst aan het bedrag van de renterisiconorm.

Het percentage voor de renterisiconorm bedraagt 20% van de supplettoire begroting. De jaarbegroting voor 2011 voor Groningen Seaports bedroeg EUR 22,8 miljoen. De renterisiconorm over 2011 bedraagt derhalve EUR 4,6 miljoen.

Uit de besprekingen welke wij met u hebben gevoerd over de naleving van zowel de wet Fido en Ruddo kan worden geconcludeerd dat deze wetgeving niet passend is voor een investeringsorganisatie als Groningen Seaports waarbij sprake is van een beperkte operatie/begroting. Wij zijn van mening dat het management van Groningen Seaports toereikende maatregelen heeft getroffen om de financiering binnen de grenzen van deze wet uit te voeren.

Wij adviseren u, mede op basis van de huidige ervaringen en de volatiliteit van uw investeringsniveau, voor komende jaren wel meer flexibiliteit in uw financieringscontracten in te bouwen, bijvoorbeeld door voornoemde herstructurering en/of door aankoop van swaptions in plaats van renteswaps met een fixed hoofdsom. Voorts adviseren wij u om tijdig de juiste expertise in te schakelen om de risico's ten aanzien van onderhedgepositie, zoals deze nu lijkt te ontstaan, tijdelijk in het eerste kwartaal van 2013 en duurzaam vanaf 1 januari 2014, te mitigeren. Ingeval van een onderhedge loopt u namelijk een belangrijk kasstroomrisico bij zich wijzigende variabele rentes en zult u bovendien zonder wijzigingen in de lenings- of derivatenportefeuille niet meer voldoen aan de renterisiconorm.



**Waardering erfpachtgronden afwijkend van de in de BBV voorgeschreven waardering**

#### 5. Waardering erfpacht terreinen

De erfpachtgronden worden in tegenstelling tot de voorgeschreven waarderinggrondslag volgens de BBV, namelijk de prijs bij eerste uitgifte danwel de registratiewaarde, gewaardeerd op de actuele waarde bepaald op basis van de bedrijfswaarde (netto-contante waarde van toekomstige kasstromen). De BBV geeft in de toelichting aan dat, vanwege de solvabiliteitsvrije status van overheden, een waardering op actuele waarde geen nut heeft en daarom niet is voorgeschreven.

**Inconsistentie in de berekening van de actuele waarde van de erfpachtgronden**

Er zijn echter twee redenen waarom Groningen Seaports bewust afwijkt van de voorgeschreven waarderinggrondslag in de BBV. Ten eerste gaat het voor Groningen Seaports om de core-business. Inzicht in de resultaten en de daaraan gerelateerde activa is van groot belang. Het tweede argument is dat Groningen Seaports aangeeft een bestendige lijn ten aanzien van deze core-business te willen hanteren.

**Rente overhedge ten onrechte geactiveerd**

Bij de toerekening van rente in 2011 was in eerste aanleg de

**Verplichte melding inzake WOPT-norm na goedkeuring van de programmaverantwoording**

verschuldigde rente uit hoofde van de rente-instrumenten volledig meegenomen. Dit houdt in dat ook de rente welke is toe te rekenen aan de overhedge is meegenomen in deze berekening. De rente over de (delen van) rente-instrumenten welke een overhedge veroorzaken kan echter niet worden toegerekend aan investeringsprojecten en is derhalve gecorrigeerd.

**7. WOPT grensbedrag overschreden**

In navolging van het algemeen beleid om vakantiesaldi terug te dringen, zijn in 2011 niet opgenomen vakantiedagen uit voorgaande jaren uitbetaald. De beloning van de bestuurder is hoger dan de WOPT-norm. De beloning is toegelicht in de programmaverantwoording de verplichte melding inzake de overschrijding van de WOPT-norm zal na goedkeuring van de programmaverantwoording worden gedaan, overeenkomstig de wettelijke eisen.

## Rechtmatigheid

### Interne rechtmatigheid goed

#### Begrotingsrechtmatigheid nog niet geformaliseerd

#### Algemeen

In het kader van onze jaarrekeningcontrole dienen wij tevens een oordeel te vormen over de financiële rechtmatigheid van de in de jaarrekening verantwoorde baten, lasten en balansmutaties over 2011 in overeenstemming met de begroting en de van toepassing zijnde wet- en regelgeving.

#### Interne audits rechtmatigheid

Wij merken op dat de uitvoering van de interne audits wederom is verbeterd ten opzichte van voorgaand jaar en thans te kwalificeren is als goed.

De kwaliteit van de rapportages is goed, waarbij tevens de opvolging van bevindingen wordt gemonitord.

De aanbevelingen die wij aan het management hebben gedaan betreffen met name het bepalen van de jaarlijkse werkzaamheden interne rechtmatigheidsaudits op basis van interne risicoanalyse. Op die manier wordt het proces dynamisch en houdt u aansluiting met de ontwikkelingen binnen uw organisatie.

Daar waar gedurende het jaar de betreffende acties niet zijn uitgevoerd, zijn deze overigens door repressieve acties voldoende hersteld en hebben wij tijdens onze controle geen feitelijke tekortkomingen geconstateerd.

#### Begrotingsrechtmatigheid

Een bijzonder onderdeel van de rechtmatigheid betreft de begrotingsrechtmatigheid. Deze begrotingsrechtmatigheid heeft een specifieke relatie met de delegatie- en mandaatregeling. Negatieve afwijkingen in de totale opbrengsten (lager), de totale kosten (hoger) en het operationele resultaat (lager) dienen afhankelijk van de omvang door de directie, het dagelijks bestuur of het algemeen bestuur te worden geautoriseerd.

Ten opzichte van de begroting zijn de werkelijke lasten (exclusief mutatie voorzieningen, afschrijvingskosten en rentelasten) van Groningen Seaports EUR 0,4 miljoen (-2,4%) lager dan de supplettoire begroting 2011.

De opbrengsten van Groningen Seaports zijn in 2011 EUR 0,1 (-0,3%) miljoen lager dan begroot.

Autorisatie heeft conform interne richtlijnen op 7 mei 2012 plaatsgevonden.

# Ontwikkeling wet- en regelgeving



**Administratieve  
organisatie en  
interne beheersing**

## Interimcontrole en geautomatiseerde gegevensverwerking

**AO/IB besproken met management**

Om onze controle efficiënt uit te voeren proberen we, waar mogelijk, te steunen op de interne beheersingsmaatregelen van Groningen Seaports. Daarom toetsen wij de administratieve organisatie en interne beheersingsmaatregelen op een effectieve opzet, het bestaan en de werking. In het verlengde van deze werkzaamheden constateren wij eventuele punten die voor verbetering vatbaar zijn. Hierbij kunt u denken aan risico's die nog onvoldoende worden afgedekt met interne beheersingsmaatregelen maar ook aanbevelingen om het proces efficiënter te laten verlopen, kortom kosten- of tijdsparingen.

Wij kunnen concluderen dat de administratieve organisatie en interne beheersing aan de daaraan te stellen eisen voldoen.

**Betrouwbaarheid en continuïteit geautomatiseerde gegevensverwerking beoordeeld**

**Algemeen**

Bij het beoordelen van de interne risicobeheersings- en controlesystemen is tevens de geautomatiseerde gegevensverwerking betrokken voor zover van belang voor de jaarrekeningcontrole.

In het kader van de jaarrekeningcontrole zijn met betrekking tot de betrouwbaarheid en continuïteit van geautomatiseerde gegevensverwerking geen aandachtspunten te melden.

**Geautomatiseerde gegevensverwerking**

**Interimcontrole**

Wij hebben onze bevindingen en aanbevelingen ten aanzien van de administratieve organisatie en interne beheersing (AO/IB) besproken met het management van Groningen Seaports. De aard van de punten hebben doorgaans een dusdanige diepgang dat deze aanbevelingen niet direct van belang zijn voor het Algemeen Bestuur. Slechts indien de punten van grote invloed zijn op de jaarrekening en/of een grote impact hebben op onze controleverklaring, rapporteren wij hierover richting het Algemeen of Dagelijks Bestuur.

Onze bevindingen over het boekjaar 2011 ten aanzien van de AO/IB bevat geen aanvullende aanbevelingen die grote invloed hebben op de jaarrekeningen of de uitkomst van onze accountantscontrole. Per aspect zijn afspraken gemaakt over de maatregelen om te komen tot verbetering en prioriteiten daarin. Tijdens onze controle over 2012, zullen wij de afgesproken acties monitoren en -indien noodzakelijk - daarover aan u rapporteren.

**Overige aspecten**

## Fraude en voldoen aan wet- en regelgeving, onafhankelijkheid

**Geen issues op gebied van compliance en onafhankelijkheid**

### Fraude en voldoen aan wet- en regelgeving

Het management is primair verantwoordelijk voor de preventie van fraude, de naleving van wet- en regelgeving en voor een cultuur van eerlijkheid en ethisch verantwoordelijk gedrag en dient zowel preventieve als repressieve beheersingsmaatregelen te nemen om de kans op fraude en overtredingen zo veel mogelijk te beperken. Het is vervolgens de taak van het Dagelijks- en Algemeen Bestuur om vast te stellen in hoeverre de ondernemingsleiding de benodigde doelgerichte beheersingsmaatregelen heeft genomen zodat de integriteit van de financiële verslaggeving is gewaarborgd.

Tijdens de controle van de jaarrekening inventariseren wij de risico's met betrekking tot fraude en overtreding van wet- en regelgeving binnen uw organisatie en beoordelen wij de interne beheersingsmaatregelen die gericht zijn op het voorkomen en ontdekken van (materiële) fraude en overtredingen van wet- en regelgeving. Voor zover relevant in het kader van de controle van de jaarrekening voeren wij gegevensgerichte controlemaatregelen uit. Volledigheidshalve wijzen wij erop dat onze controle niet specifiek gericht is op het ontdekken van fraude en/of overtredingen van wet en regelgeving.

In het kader van onze controle over boekjaar 2011 hebben wij geen bevindingen ten aanzien van (de preventie van) fraude.

### Onafhankelijkheid externe accountant

Wij willen in deze rapportage uw aandacht vragen voor een aantal aspecten inzake de onafhankelijkheid. Deze rapportage is een van de waarborgen die in de Nadere Voorschriften inzake de onafhankelijkheid van de Accountant van het Koninklijk NIVRA jaarlijks moet worden opgesteld en met u moet worden besproken.

#### Bevestiging onafhankelijke positie

Op grond van deze rapportage zijn wij van mening dat wij in relatie tot Groningen Seaports onafhankelijk, in overeenstemming met de Nadere Voorschriften inzake onafhankelijkheid van de openbaar accountant (ex artikel B1-290.1 VGC) en de Wet toezicht accountantsorganisaties artikel 24a, hebben gefunctioneerd en dat de objectiviteit van onze oordeelsvorming in het afgelopen jaar niet is aangetast.

#### Interne kwaliteitswaarborgen

KPMG heeft diverse organisatorische maatregelen getroffen om zijn onafhankelijkheid en die van zijn medewerkers te waarborgen. Deze maatregelen omvatten onder meer:

- KPMG-voorschriften en -procedures omtrent onafhankelijkheid. Deze voorschriften voor professioneel gedrag op het gebied van kwaliteit en onafhankelijkheid zijn opgenomen in de Professional Code van KPMG. Deze Professional Code geldt voor iedere medewerker van KPMG en wordt steeds geactualiseerd. Op onze website, [www.kpmg.nl](http://www.kpmg.nl) treft u de verkorte versie van onze Professional Code aan;
- jaarlijkse bevestiging van onafhankelijkheid door partners, directors, KPMG-professionals en ondersteunende stafleden;
- cliënt- en opdrachtacceptatieprocedures, waaronder een beoordeling of er sprake is van mogelijk conflicterende diensten;
- intern en extern kwaliteitsonderzoek;
- reviews door partners die niet bij de opdracht betrokken zijn, ter waarborging van een deugdelijke grondslag/deskundig oordeel.





*cutting through complexity™*

© 2012 KPMG Accountants N.V., ingeschreven bij het handelsregister in Nederland onder nummer 33263683, is een dochtermaatschappij van KPMG Europe LLP en lid van het KPMG-netwerk van zelfstandige ondernemingen die verbonden zijn aan KPMG International Cooperative ('KPMG International'), een Zwitserse entiteit. Alle rechten voorbehouden. De naam KPMG, het logo en 'cutting through complexity' zijn geregistreerde merken van KPMG International.



## Voorstel aan Algemeen Bestuur

Datum AB-vergadering 12 juli 2012

Nummer: 2012.04741

Voor akkoord		Datum	Paraaf
Afdeling BO	W.H. Boneschansker	21-06-2012	WB
Directeur	H.D. Post	21-06-2012	H.D. Post

Onderwerp: Aanbesteding accountantscontrole

### Inleiding

Het Algemeen Bestuur van Groningen Seaports is belast met het verlenen van de opdracht voor het uitvoeren van de accountantscontrole. Het huidige contract met KPMG loopt af. Derhalve zal het Algemeen Bestuur moeten besluiten tot aanwijzing van de accountant. Het Dagelijks Bestuur stelt voor daartoe een aanbestedingsronde op basis van voorselectie te houden onder drie van de grootste accountantsbureaus van Nederland. Het Dagelijks Bestuur stelt, conform besluitvorming daaromtrent in 2007, tevens voor de huidige accountant KPMG niet uit te nodigen voor deze aanbesteding. Voorgesteld wordt een contract aan te gaan voor vier jaar met één keer een optie tot verlengen van een jaar.

Het Algemeen Bestuur wordt gevraagd het Dagelijks Bestuur te mandateren de aanbesteding ten uitvoer te brengen. De resultaten van de aanbesteding zullen ter besluitvorming aan het Algemeen Bestuur in de decembervergadering worden voorgelegd.

Het Dagelijks Bestuur stelt voor de accountantsaanbesteding te laten begeleiden door een aanbestedingscommissie en vraagt het Algemeen Bestuur een delegatie uit haar geledingen daar in af te vaardigen.

### Toelichting

De opdracht voor de accountantscontrole wordt verleend voor de boekjaren 2012, 2013, 2014 en 2015 met één keer een optie tot verlengen van een jaar.

De methode van aanbesteden is de meervoudig onderhandse aanbesteding. Uitgaande van het huidige jaarlijkse kostenplaatje maal vier hoeft er niet Europees te worden aanbesteed.

### Randvoorwaarden

De volgende randvoorwaarden kunnen gelden voor de aanbesteding:

- er wordt een contract afgesproken voor een periode van vier boekjaren ingaande boekjaar 2012 met een optie tot verlengen voor één jaar;
- de controle omvat naast de interim-controle de controle op de jaarrekening en het jaarverslag, de rechtmatigheidstoets en eventuele additionele opdrachten;
- de interim-controle mondt uit in een managementletter (najaar);



- de controle van de jaarrapportage mondt uit in een, al dan niet, goedkeurende verklaring met bijbehorend verslag van bevindingen;
- voor de interim-controle en de jaarcontrole wordt een pre-audit gesprek gevoerd met minimaal aanwezig de business unit manager Business Operations en de manager Finance & Control;
- afgesproken wordt een vaste prijs met afspraken voor eventueel meer- en minderwerk;
- er worden bij het opstellen van het auditcontract goedkeurings- en tolerantiegrenzen afgesproken.

Indien daar behoefte aan bestaat kan het Algemeen Bestuur deze lijst aanvullen dan wel wijzigen.

#### *Uit te nodigen partijen*

Voorgesteld wordt om onderstaande drie accountantskantoren uit te nodigen. Deze kantoren behoren tot de grootste van Nederland:

- Ernst & Young
- PWC
- Deloitte

In de vorige aanbestedingsronde (2007) is door het Algemeen Bestuur besloten dat het accountantscontract slechts voor één gunningsperiode aan een en dezelfde accountant kan worden gegund. Dit houdt in dat onze huidige accountant KPMG voor de nieuwe periode niet mag meedingen in de nieuwe aanbestedingsronde.

#### *Gunningscriteria*

Gunning geschiedt op basis van de economisch meest voordelige inschrijving. Criteria hierbij kunnen zijn:

- prijsstelling;
- plan van aanpak en beschrijving controlewerkzaamheden (aansluitend bij onze planning & control cyclus).

Indien daar behoefte aan bestaat kan het Algemeen Bestuur deze lijst aanvullen dan wel wijzigen.

Er kan door de aanbestedingscommissie per criterium een wegingsfactor worden bepaald. Bij de beoordeling van de offertes volgt dan nog een score per criterium, wat de uiteindelijke keuze transparanter maakt. Dit is echter een keuze; het is niet voorgeschreven.

#### *Besluitvorming*

Aanwijzen van de accountant is voorbehouden aan het Algemeen Bestuur. Het Algemeen Bestuur wordt verzocht het Dagelijks Bestuur te machtigen om de aanbestedingsprocedure ten uitvoer te brengen om de uitkomst daarvan vervolgens ter besluitvorming aan het Algemeen Bestuur voor te leggen.

#### *Aanbestedingscommissie*

Voor de uit te voeren werkzaamheden wordt een aanbestedingscommissie benoemt. Deze commissie kan bestaan uit de BU manager Business Operations en de manager Financial Control en twee daartoe afgevaardigde leden van het Algemeen Bestuur.



### *Planning*

Na vaststelling van de procedure op 12 juli door het Algemeen Bestuur zal worden overgegaan tot het uitnodigen van de accountantskantoren.

De inschrijvers dienen in september middels een presentatie hun offerte toe te lichten voor de aanbestedingscommissie. Na rapportage en advisering hierover door de aanbestedingscommissie aan het Dagelijks Bestuur zal in de decembervergadering het Algemeen Bestuur dan, op voordracht van het Dagelijks Bestuur, kunnen besluiten tot aanwijzing van de nieuwe accountant.

### **Voorstel:**

Het Algemeen Bestuur wordt gevraagd het volgende te besluiten;

1. Het vaststellen van de randvoorwaarden voor de aanbesteding;
2. Het vaststellen van de selectiecriteria voor de aanbesteding;
3. Het vaststellen van de lijst van uit te nodigen accountantskantoren;
4. Het Dagelijks Bestuur te machtigen de aanbesteding te houden;
5. De BU Manager Business Operations, de manager Financial Control en twee AB-leden te benoemen in de aanbestedingscommissie.



## Voorstel aan Algemeen Bestuur

Datum AB-vergadering: 12 juli 2012

Nummer: 4729/RG/KO

**Voor akkoord**

Afdeling Staf: R.O. Genee

Directeur: H.D. Post

**Datum**

20 juni 2012

20 juni 2012

**Paraaf**

**Onderwerp: Benoeming nieuwe leden adviescommissie GSP**

Conform artikel 28 van de Gemeenschappelijke Regeling Havenschap Delfzijl/Eemshaven heeft het Algemeen Bestuur een commissie van advies ingesteld. In deze commissie is het in het beheersgebied gevestigde bedrijfsleven vertegenwoordigd, alsmede vertegenwoordigers van de Kamer van Koophandel en van de werknemersorganisaties. De commissie heeft tot taak desgevraagd of uit eigener beweging advies uit te brengen over zaken die het havenschap betreffen.

Volgens de door het Algemeen Bestuur vastgestelde statuten van deze adviescommissie worden leden van de Adviescommissie voor een periode van zes jaar benoemd door het Algemeen Bestuur op voordracht van betrokken organisaties.

Als gevolg van twee vacant gekomen posities in de commissie hebben de Samenwerkende Bedrijven Eemsdelta en de stichting Bedrijfsbelangen Eemshaven een gezamenlijke voordracht gedaan voor de heren Schaafsma en Reiffers.

**Voorstel:**

Het Algemeen Bestuur wordt gevraagd de heren Schaafsma en Reiffers te benoemen tot lid van de Adviescommissie voor de havens van Delfzijl en Eemshaven voor een periode van zes jaar.

**Voorwaarden:**

Financieel: -

Mandaat: AB (besluitvorming)

**Bijlage:** Brief SBE dd. 7 mei 2012 (SBE/12-019)



## Voorstel aan Algemeen Bestuur

Datum AB-vergadering: 12 juli 2012 Nummer: 2012.04665

Projectnr.: 1300

Budget:

Voor akkoord:

Datum:

Paraaf: *Lijf*

Afdeling PT : H.W. Sijbring

Directeur : H.D. Post

### Projectfase

INITIATIEF	DEFINITIEF	ONTWERP	VOORBEREIDING	UITVOERING	NAZORG
------------	------------	---------	---------------	------------	--------

Onderwerp: Voortgangsrapportage Energypark mei 2012

### Scope

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

### Ontwikkelingen klanten

#### NUON:

Met Nuon zijn aanvullende afspraken gemaakt over eigendom en rechten van gronden rondom de koelwaterinlaat en de Noordkade in addendum V. De gevolgen van de beslissing van Nuon om tot 2020 de centrale alleen op aardgas te stoken zijn door de Sales-afdeling verder uitgewerkt in addendum VI. Het betreft onder andere nadere afspraken over eventuele verhuur van het door Nuon voorlopig niet gebruikte terrein, de voorziene kolenopslaglocatie, aan een (logistieke) klant die direct achter de Noordkade opslag- of assemblageterrain nodig zou hebben. Dit addendum zal op korte termijn door beide partijen worden ondertekend. Daarnaast wordt nog gewerkt aan het vastleggen van afspraken voor de openbare toegangsweg naar de Noordkade, die ten gevolge van ISPS-maatregelen niet via de Oostkade zal plaatsvinden, maar over het huur/optieterrein van Nuon.

De bouw van de centrale loopt achter op schema, de hoeveelheid personeel neemt langzaam maar zeker weer af van meer dan 2500 richting 1500 medewerkers. Het non-processgebouw is inmiddels opgeleverd. Eind maart 2012 is uiteindelijk de terugvoeding via het hoogspanningsnet gerealiseerd, waardoor het mogelijk is om diverse systemen onder spanning te zetten voor de noodzakelijke testen. De koelwaterin- en uitlaatconstructies lopen achter op schema door diverse vertragingen bij de bouwers van Nuon.

De planning was dat eind mei ook de eerste gasleverantie plaats zou vinden, waarna het testen van de eerste hulpketels mogelijk is. Gasunie heeft haar werkzaamheden nagenoeg afgerond in de Eemshaven.

De planning om de eerste gasturbine in bedrijf te stellen is inmiddels uitgesteld tot augustus 2012. Naar verwachting van de bouwer zal de centrale december 2012 volledig in bedrijf zijn.



Rondom de schade van de damwand van het FishReturnSysteem (FRS) heeft diverse communicatie plaatsgevonden. De CAR-verzekeraar van Nuon neemt de directe schade aan de damwand voor zijn rekening, echter daarnaast zijn er nog veel aanvullende schadeposten.

Op dit moment, ruim 9 maanden na het incident zijn de herstelplannen volledig aangeleverd en goedgekeurd en is de aannemer van Nuon gestart met de reparatie van de schade.

De discussie met Nuon over kosten die door beide partijen zijn gemaakt met name ter plaatse van de aansluiting van de KWI en de kadeconstructie Noord is nog voor een belangrijk deel gaande. Nuon blijft van mening dat GSP een verantwoordelijkheid heeft in de kwestie over de humuslaag, een standpunt dat GSP met sterke argumenten bestrijdt. GSP heeft de kosten voor het plaatsen van een tijdelijke damwand aan Nuon vergoed, maar blijft van mening dat Nuon ook een bijdrage moet leveren in de meerkosten die voor GSP zijn ontstaan door veranderende uitgangspunten (techniek en planning) van Nuon.

Begin mei 2012 heeft Nuon wijzigingsvergunningen aangevraagd voor zowel de wet milieubeheer als de Natuurbeschermingswet. In deze aanvragen worden de wijzigingen formeel geregeld die zijn ontstaan na het besluit van Nuon om voorlopig Fase 2 niet uit te voeren. Tevens worden door Nuon enkele gegevens van een update voorzien, omdat nu betere informatie bekend is dan ten tijde van de vorige aanvraag.

#### **RWE:**

Op 23 maart jl. heeft RWE gelijktijdig met Groningen Seaports een nieuwe aanvraag voor de Natuurbeschermings-wet vergunning ingediend. Alle andere vergunningen voor RWE zijn ondertussen onherroepelijk. In de periode tot 23 juni, de datum waarop afgifte van een nieuwe vergunning wordt verwacht, heeft RWE een gedoogbeschikking ontvangen van het bevoegd gezag.

Op nationaal niveau wordt, in het kader van verlaging van de CO<sup>2</sup>-emissie, door de overheid ingezet om de bijstook van biomassa in grotere hoeveelheden plaats te laten vinden. Onlangs heeft Essent in de media laten weten de bijstook van biomassa in de toekomst te willen verhogen tot 35%.

De werkzaamheden aan de koelwaterinlaat zijn dermate vertraagd dat het vooralsnog lijkt dat GSP pas na 1 augustus 2012 haar werkzaamheden verder kan laten uitvoeren. Op 7 maart heeft een goed gesprek plaatsgevonden tussen GSP en RWE, waarbij een aantal over en weer gemaakte kosten met elkaar zijn besproken. Deze afspraken zijn op papier uitgewerkt en bevinden zich momenteel in een afrondend stadium. Naast het betaald krijgen van een aantal discussiepunten is het voor GSP belangrijk dat vast wordt gelegd dat de ontstane vertragingen geen oorzaak kennen bij activiteiten van GSP, waarmee een eventuele claim ten gevolge van stagnatie wordt voorkomen.

RWE en GSP bekijken momenteel in goede harmonie hoe zij de werkzaamheden van hun bouwers op elkaar af kunnen stemmen om de totale doorlooptijd te minimaliseren. De ingebruikname van de beide kaden zal naar verwachting op zijn vroegst in de eerste helft van 2013 zijn. RWE wil de aannemer van GSP (BAM) de afbouw van het kadeterrein bovenop de koelwaterinlaat uit laten voeren, e.e.a. voor rekening en risico van RWE. Als dit administratief goed is vastgelegd zal GSP deze opdracht aan BAM doorzetten.



RWE heeft een extra huurterrein van circa 8 ha op de huurlocatie van Nuon in gebruik genomen, nadat een contract tussen RWE, Nuon en GSP was opgesteld en ondertekend.

***Windturbines\*\*:***

Het verzekeren vanwege mogelijk falen van de windturbines M8 en M12 nabij de Magnum centrale wordt bewerkstelligd middels een aanvullende verzekering op de lopende verzekering van Growind. Dit is inmiddels aan Nuon kenbaar gemaakt, Nuon heeft op haar beurt een groot deel van het risico dat betrekking heeft op het niet in bedrijf hebben van de centrale opgenomen in haar eigen verzekering. GSP vergoedt Growind de kosten voor het verzekeren van het restrisico.

***Energypark West\*\*:***

Voor dit terrein, waarop eerder een LNG-initiatief was gepland, bestaat interesse vanuit de markt. Er vinden op dit moment diverse verkennende gesprekken plaats. Er bestaat mede door de eerder genoemde hoge gasprijzen opnieuw interesse vanuit een LNG-aanlanding al dan niet Small-, Mid-, of Large scale, maar ook de (offshore) windindustrie heeft interesse voor een test-en/of productielocatie. De binnenvaart en lijndiensten worden op de korte termijn toenemend uitgerust met LNG motoren, daarmee wordt de scheepvaart verder verduurzaamt.

***TenneT\*\*:***

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

Over het tracé naar Diemen, het NoordWest 380 KV tracé van TenneT, zal door het Ministerie EL&I nog een Tracébesluit moeten worden genomen. Het besluit tot Voorontwerp is al aangekondigd op de website van het Rijk, toch lijkt er door o.a. het uitstel van Eemsmond Energie minder nut en noodzaak te zijn om die beslissing snel te nemen. Hierin ligt een belang voor GSP; met het oog op de toekomstige ontwikkelingen dan wel het optimaliseren van hoogspannings-infrastructuur rondom de haven is er reden deze beslissing te bevorderen. Er wordt met TenneT, de Provincie Groningen en de Gemeente Eemsmond overleg gevoerd over een gezamenlijke brief.

***Typhoon (Buitengaats BV)\****

De Startnotitie Milieu Effect Studie (MES) Kabels en Leidingen Waddengebied is door de ministeries van EL&I en I&M op 25 november 2011 gepubliceerd, gelijktijdig met de startnotitie MER van Typhoon. GSP heeft een zienswijze ingediend voor beide trajecten, daarin is een voorkeur opgenomen voor de meest direct aansluiting op de haven en het beoogde converterstation, hiermee blijft er meer ruimte over in de K&L stroken. Typhoon overdenkt nog of ze gebruik maakt van wisselstroom of gelijkstroom, e.e.a. is van invloed op de uiteindelijke afname van hectares (een converter vraagt meer hectares dan een transformatorstation). GSP heeft in de Rijksbijeenkomst aangegeven tevens vanuit commercieel oogpunt naar de verhouding af te nemen grond en gebruik K&L stroken te kijken.



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

Op basis van de eerder beschreven onrust die er in de energiewereld heerst, heeft Eemsmund Energie aangegeven dat zij waarschijnlijk niet in 2012 haar investeringsbesluit zal nemen. De engineering van de koelwaterinlaat van Eemsmund Energie in de overgangsconstructie Zuid is ingewikkelder dan vooraf gedacht en is daardoor enigszins vertraagd. Op dit moment bekijkt Eemsmund Energie de mogelijkheid om de koelwaterinlaatconstructie iets westelijker te bouwen, naast de overgangsconstructie in plaats van er in. Een Recht van Opstal is over en weer al een keer besproken en wordt verder uitgewerkt als de locatiekeuze is gemaakt.

Na haar aankondiging heeft Eemsmund Energie aangegeven de vergoeding voor de gesloten optie te willen herzien, deze heronderhandeling is afgelopen week definitief afgerond en heeft beperkte invloed op onze inkomsten doordat verrekenbare vergoedingen betaald in 2009 zijn gebruikt om de huidige vergoeding te minimaliseren.

***Cobra (oorspronkelijk terrein Norned 2)\*:***

TenneT (partner in het Cobra project) heeft besloten tot aankoop van het optieterrein ten noorden van haar Norned initiatief. De koopakte is vorig jaar december gepasseerd. Toch heeft Cobra eind februari haar businesscase heroverwogen en voert momenteel onderzoek uit naar de verbinding met Denemarken in verhouding tot haar nieuwe netwerk in Duitsland en de uitbreiding van het Europese energienet richting Denemarken en Scandinavië. Hiermee is het Cobra project minimaal twee jaar uitgesteld.

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

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

**Vergunningen en procedures**

Op 31 oktober 2011 is de Nb-vergunning van GSP zonder zitting vernietigd. In de daarop volgende weken is door GSP en bevoegd gezag hard gewerkt aan afgifte van gedoogbeschikkingen. Deze beschikkingen zijn uiteindelijk medio december afgegeven voor een periode tot 23 juni 2012.

Hierna is GSP aangesloten bij de voorbereidingen van de vergunningaanvraag van RWE, omdat ook GSP uiterlijk 23 maart een nieuwe aanvraag in moest dienen. Mede omdat de uitspraak van de Raad van State enkele interpretatievrijheden in zich heeft, was het creëren van een nieuwe aanvraag een intensieve klus. Uiteindelijk is het RWE en GSP gelukt om op 23 maart jl. een vergunningaanvraag bij het bevoegd gezag in te dienen. Beide aanvragen zijn door het Bevoegd Gezag ontvankelijk verklaard.

Tussentijds heeft GSP verzet aangetekend tegen de uitspraak van de Raad van State om zonder zitting ook de Nb-vergunning van GSP te vernietigen. De zitting voor dit verzet was toevallig ook op 23 maart jl. Onlangs heeft de Raad van State het verzet van Groningen Seaports gegrond verklaard. Voor de betekenis hiervan wordt verwezen naar de over dit onderwerp apart geagendeerde notitie.

Voor de verdiepingswerkzaamheden van de winter 2012/2013 dient in Q3 van 2012 nog een werkplan bij de Provincie Groningen te worden ingediend.



### **Werkzaamheden Groningen Seaports**

In december 2011 is gezamenlijk met Nuon geconstateerd dat de Noordkade op enkele kleine herstelwerkzaamheden na volledig gereed is. Hierdoor kan in 2012 de contractueel overeengekomen kadegeldgarantie van Nuon worden geëffectueerd.

De baggerwerkzaamheden in de verlengde Wilhelminahaven zijn voor wat betreft fase 1 tot en met 3 compleet gereed. De laatste fase kan pas worden uitgevoerd als RWE het gebied rond de KWI aan GSP heeft vrijgegeven, voorlopig na 15 augustus 2012.

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

Door de vernietiging van de Nb-vergunning kon een aantal werkzaamheden geen doorgang vinden. Nadat de gedoogbeschikking was afgegeven kon met deze werkzaamheden worden gestart. Eén van deze werkzaamheden was de verdieping en verbreding van de bestaande haven. De aannemer is op 14 december 2011 in plaats van 1 november 2011 gestart met het verspreiden van slib op de daarvoor bestemde en vergunde locaties.

In april van 2012 is de BAM gestart met het heien van de Vibropalen, dit heiwerk is belangrijk om verdere afbouw van de Zuidkade mogelijk te maken zodat RWE tijdig kan starten met montagewerkzaamheden van toekomstig materieel ten behoeve van het lossen van schepen.

Een risico dat voor Groningen Seaports buiten de projectscope valt, maar wel noemenswaardig is, is het risico omtrent de vaargeulverruiming door RWS. De kans lijkt vrij groot dat de vergunningverlening en uiteindelijke uitvoering van het baggerwerk de komende jaren nog niet gereed is. Hierdoor zal een deel van de te ontvangen scheepstypen de Eemshaven voorlopig niet aan kunnen doen, met mogelijk meerkosten of kostenderving tot gevolg.

GSP zal de voortgang omtrent dit project nauwlettend blijven volgen en daar waar nodig en mogelijk druk blijven uitoefenen op een zo spoedig mogelijke realisatie van de vaarwegverruiming.

### **Financiën**

Door het Algemeen Bestuur is in december 2008 een budget van € 147,9 miljoen euro beschikbaar gesteld. In juli 2011 is dit budget bijgesteld naar € 117.500.000,-. Per mei 2012 is ruim 83 mln. euro gerealiseerd, en zijn er voor 34 mln. euro aan openstaande en te verwachten verplichtingen. De prognose realisatie einde werk komt daarmee binnen het toegekende budget uit.

### **Tijd**

De planning van de koelwaterinlaat van RWE is tussen december 2011 en heden meer vertraagd dan voorzien en uiteraard door alle partijen gewenst naar ongeveer 1 augustus 2012. Dit heeft ook consequenties voor de voortgang voor de bouw van de kaden. Op dit moment worden de laatste vibropalen in de zuidkade aangebracht. Daarnaast kunnen nog enkele kraanbanen worden gestort.

Ook de planning van Nuon is wederom enkele maanden vertraagd door langer durende bouwwerkzaamheden. Over de schade die ontstaan is bij de damwand van het fishreturnsysteem heeft GSP een verkennend gesprek gehad met de juristen van Nuon.

De kadegeldgarantie van Nuon is per 1/1/2012 van kracht.



2012.04665/6

Door de tijdsverschuivingen rond de bouw van de KWI van RWE wordt er door beide partijen nog steeds hard gewerkt aan een gezamenlijke planning.

Fase 2 van het baggerbestek voor het achterstallig onderhoud en de verdieping van de bestaande haven is van half december tot half februari uitgevoerd.

**Voorstel**

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

**Voorwaarden:**

Mandaat AB (kennisneming)

**Bijlage(n):**



## Voorstel aan Algemeen Bestuur

Datum AB-vergadering: 12 juli 2012

Nummer: 4728/RG/KO

Voor akkoord

Afdeling Staf: R.O. Genee

Directeur: H.D. Post

Datum

20 juni 2012

20 juni 2012

Paraaf

### Onderwerp: Route besluitvorming Fivelpoort

Groningen Seaports is beherend vennoot van Fivelpoort CV. Voor de ontwikkeling van het bedrijvenpark heeft Groningen Seaports in het verleden een rekening courant faciliteit geopend ten bate van Fivelpoort CV. De actuele stand van zaken medio 2012 is dat het bij aanvang van het bedrijvenpark in 2001 geprognosticeerde uitgifte patroon niet is behaald. De rekening courant faciliteit bij Groningen Seaports is daardoor opgelopen. In de rekening over 2011 van Groningen Seaports is een inschatting gemaakt van de inbaarheid van die vordering, hetgeen heeft geresulteerd in een afwaardering van de vordering.

Het Dagelijks Bestuur heeft met het oog op die afwaardering de Directie gevraagd een visie te ontwikkelen voor het Bedrijvenpark Fivelpoort. In die visie zal o.a. de positie van Fivelpoort en ook de profilering van Fivelpoort in de markt helder worden beschreven. Daartoe zal een viertal scenario's worden uitgewerkt op basis waarvan vervolgens een plan van aanpak zal worden uitgewerkt. In dit plan van aanpak worden, met argumenten omkleed, de gemaakte keuzes aangegeven, inclusief de daarbij behorende consequenties. Daarmee zal dan tevens duidelijk zijn welk scenario de voorkeur verdient.

Het plan van aanpak zal worden voorzien van een uitgewerkt exploitatiemodel, met nieuwe realistisch geachte uitgifteprognoses en bijbehorende grondprijzen. De grondprijzen zullen op concurrerend vermogen worden vergeleken met andere bedrijventerreinen.

Op basis van dit nieuwe plan zal een externe financiële toets worden gevraagd van de balans- en executiewaarde van de gronden om zo de reële kansen voor Fivelpoort te kunnen vaststellen.

De visie, scenariokeuze en plan van aanpak zullen uiteindelijk, onderbouwd met de externe toetsing, aan het Algemeen Bestuur ter besluitvorming worden voorgelegd in december 2012.

### Voorstel:

Het Algemeen Bestuur wordt gevraagd deze notitie ter bespreking tot zich te nemen.

### Voorwaarden:

Financieel: -

Mandaat: -

Bijlage: -

## Voorstel aan Algemeen Bestuur

**Datum AB-vergadering** 12 juli 2012

Nummer: 2012.04740

**Voor akkoord**

**Datum**

**Paraaf**

**Afdeling BO**

W.H. Boneschansker

21-06-2012

**Directeur**

H.D. Post

21-06-2012

### Onderwerp: Rapport Actualisatie weerstandscapaciteit

Hierbij treft u het rapport Actualisatie weerstandscapaciteit aan. De basis voor de actualisatie van de benodigde weerstandscapaciteit is het actuele risicoprofiel geweest, zoals dat momenteel binnen Groningen Seaports bestaat.

In dit rapport is de werkwijze door AON uiteengezet en zijn de risicoscenario's uitgewerkt die in de benodigde weerstandscapaciteit zijn opgenomen.

De benodigde weerstandscapaciteit bedroeg in 2008 € 13,8 mln. euro. Op basis van de actualisatie komt de benodigde weerstandscapaciteit uit op € 15,0 mln. De beschikbare weerstandscapaciteit op basis van de jaarrekening 2011 is € 67,9 mln.

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

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

Op basis van de stand per ultimo 2011 komen we uit op een ratio van  $67,9 / 15 = 5,6$ . Dit is uitstekend. Ter vergelijking: ultimo 2008 kwamen we uit op een ratio van  $57,4 / 13,8 = 4,2$ . Geconcludeerd kan worden dat de toename van de risico-omvang (van € 13,8 mln. naar € 15 mln.) ruimschoots wordt gecompenseerd door de toename van de weerstandscapaciteit (van € 57,4 mln. naar € 67,9 mln.).

Het rapport heeft betrekking op de reguliere bedrijfsvoering. Het Dagelijks Bestuur zal in het najaar een bredere visie op het weerstandsvermogen vormen en deze aan het

Algemeen Bestuur voorleggen.

Voor meer informatie over weerstandsvermogen en risicomanagement wordt verwezen naar de gelijknamige paragraaf in de Programmaverantwoording 2011. Dit is als bijlage bijgevoegd. Daarnaast is ter informatie tevens de rapportage van AON uit 2008 en de beleidsnotitie Weerstandsvermogen en risicomanagement vastgesteld door DB (d.d. 04-12-2009) en AB (d.d. 18-12-2009) toegevoegd.

**Voorstel:**

Het Algemeen Bestuur wordt verzocht deze notitie ter discussie tot zich te nemen.

**Voorwaarden:**

Financieel

Mandaat

**Bijlage:**

- AON global – Eindrapport 2012
  - Paragraaf Weerstandsvermogen en risicomanagement – programmaverantwoording 2011
  - AON global – Eindrapport 2008
  - Nota weerstandsvermogen en risicomanagement
-



**GRONINGEN SEAPORTS**

# **Nota weerstandsvermogen en risicomangement**



## INLEIDING

1	Inleiding	3
2	Risicomanagement	5
	2.1 Doel	5
	2.2 Stappen risicomanagement	5
	2.2.1 Risico's	6
	2.2.2 Risicobewustzijn	6
	2.2.3 Risico-inventarisatie	7
	2.2.4 Risicobeheersing en risicofinanciering	8
	2.2.5 Risicomonitoring	8
	2.2.6 Risico eigenaar	8
3	Weerstandscapaciteit	9
	3.1 Doel	9
	3.2 Beschikbare weerstandscapaciteit	9
	3.3 Benodigde weerstandscapaciteit	9
4	Weerstandsvermogen	10
	4.1 Doel	10
	4.2 Berekening weerstandsvermogen	10
5	Planning & control cyclus	12
	5.1 Doel	12
	5.2 Taken & bevoegdheden	12
	5.2.1 Risicomanagement	12
	5.2.2 Weerstandsvermogen	12
	5.3 Koppeling met P&C-cyclus	13
	5.3.1 Risicomanagement	13
	5.3.2 Aanpassen weerstandsvermogen	13
BIJLAGE A	Wetgeving	
BIJLAGE B	Berekening weerstandsvermogen 2008 op basis van beschikbare weerstandscapaciteit	

*Vastgesteld in MT d.d.9-11-2009*

*Vastgesteld in DB d.d. 4-12-2009*

*Besloten in AB d.d.18-12-2009*



## 1. INLEIDING

---

De aanleiding voor het opstellen van deze nota is tweeledig. Ten eerste de in december 2008 aan het Algemeen Bestuur aangeboden rapport 'Risico analyse en bepaling weerstandsvermogen' van AON Risk Consultants. In dit rapport zijn de belangrijkste risicogebieden en risico's geïdentificeerd, zijn de risicoscenario's die in aanmerking komen voor het weerstandsvermogen gedefinieerd en zijn de benodigde weerstandsvermogens per zekerheidspercentage benoemd. De uitkomsten hiervan zijn in de programmaverantwoording 2008 opgenomen. In de notitie behorende bij het rapport 'Risico analyse en bepaling weerstandsvermogen' is gesteld dat de uitgangspunten voor risicomanagement en weerstandsvermogen worden uitgewerkt in een beleidsnota. Dit geschiedt in voorliggende 'Nota weerstandsvermogen en risicomanagement'.

Een tweede reden voor het opstellen van deze nota is artikel 17 van de Financiële verordening, die in december 2004 door het Algemeen Bestuur is vastgesteld. Hierin is bepaald dat Groningen Seaports tenminste eenmaal in de vier jaar een nota weerstandsvermogen en risicomanagement aan het Algemeen Bestuur aanbiedt.

Deze nota dient er niet toe om een overzicht te geven van het actuele weerstandsvermogen. De actuele stand van zaken wordt immers weergegeven in de (verplichte) paragraaf weerstandsvermogen in de programmabegroting (art. 9 BBV) en de programmaverantwoording (art. 26 BBV). Zie bijlage A voor de genoemde BBV-artikelen.

De BBV bepaalt dat het weerstandsvermogen bestaat uit de relatie tussen:

- het geheel aan middelen en mogelijkheden (weerstandscapaciteit) waarover Groningen Seaports beschikt om niet begrote kosten die onverwachts en substantieel zijn te kunnen dekken;
- alle risico's waarvoor geen maatregelen zijn getroffen en die van materiële betekenis kunnen zijn in relatie tot de financiële positie.

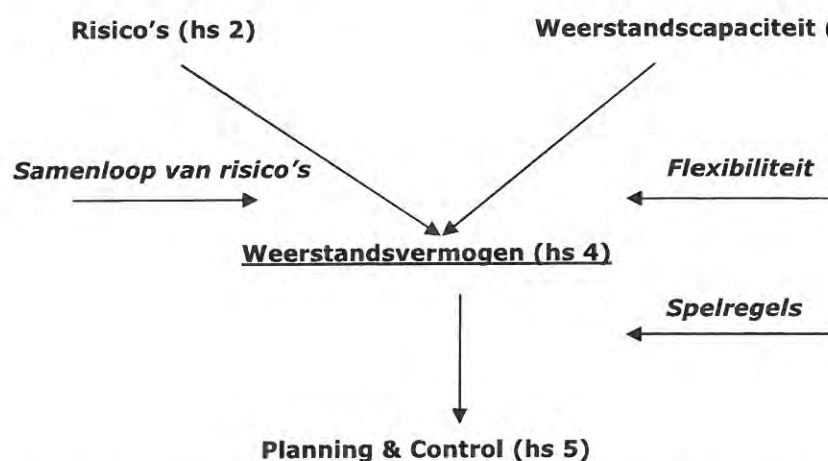
Onder risico's wordt verstaan de kans op optreden van een gebeurtenis met negatieve of positieve gevolgen voor Groningen Seaports. Het beleid omtrent risico's is verankerd in het risicomanagement, dat erop gericht is tijdig inzicht te verkrijgen in de (mogelijke) risico's. Dit is om een betere beheersing van de risico's te bewerkstelligen. Vanuit de besturingsfilosofie van integraal management ligt de primaire verantwoordelijkheid voor de risicobeheersing in de lijn. In deze nota weerstandsvermogen en risicomanagement wordt het beleid hieromtrent vastgelegd.

In hoofdstuk 2 van deze nota wordt ingegaan op risicomanagement. In hoofdstuk 3 wordt inzicht gegeven in de begrippen beschikbare en benodigde weerstandscapaciteit. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 de systematiek van het bepalen van het

weerstandsvormogen op basis van de risico-inventarisatie en de weerstandscapaciteit uiteengezet.

Om het weerstandsvormogen voor Groningen Seaports op nivo te houden, is het nodig spelregels vast te stellen. Deze spelregels worden verankerd in de planning & controlcyclus, zoals weergegeven in hoofdstuk 5.

Het verband tussen de afzonderlijke hoofdstukken is schematisch weergegeven in figuur 1.



Figuur 1. Totstandkoming van weerstandsvormogen en verankering in P&C-cyclus

## 2. RISICOMANAGEMENT

---

### 2.1 Doel

Bij het uitvoeren van haar processen en het nastreven van doelen heeft Groningen Seaports te maken met een scala aan risico's. Daarbij zijn niet alleen financiële risico's relevant, maar ook risico's op het terrein van bijvoorbeeld wet- en regelgeving/juridische kwaliteitszorg, organisatie van processen en uitvoerende werkzaamheden. Doel van risicomanagement is het minimaliseren van de effecten van die risico's op de processen en doelbereiking. Dit vereist een integrale aanpak, die zowel de breedte van de organisatie betreft als de brede schakering aan type risico's.

Tot op heden is er nog geen sprake van een integrale organisatiebrede aanpak van risico's en risicomanagement. Op individueel nivo dan wel per onderwerp krijgen risico's wel de aandacht; dit gebeurt alleen niet op een integrale wijze. Het onderzoek van AON Risk Consultants in 2008 heeft het startsein gegeven waarop nu verder moet worden gebouwd. Dit is wel van belang omdat met een Groningen Seaports brede aanpak beter gestuurd kan worden op de risico's die onze organisatie loopt en omdat Groningen Seaports hierdoor ook een verbeterslag kan maken in de onderbouwing van het weerstandsvermogen.

Met deze nota geven we vorm en inhoud aan dit integrale risicomanagement binnen Groningen Seaports. Het belangrijkste doel dat we als Groningen Seaports met risicomanagement willen bereiken is dan ook:

*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.*

### 2.2 Stappen risicomanagement

Professioneel risicomanagement bestaat uit een aantal bouwstenen waar we in deze nota verder op ingaan. In het kort gaat het om:

- Risico's;
- Risicobewustzijn;
- Risico-inventarisatie;
- Risicobeheersing en risicofinanciering;
- Risicomonitoring;
- Risico eigenaar.

Het weerstandsvermogen is onderdeel van het bredere risicomanagement. Het wordt in deze nota separaat in hoofdstuk 4 behandeld.

### 2.2.1 Risico's

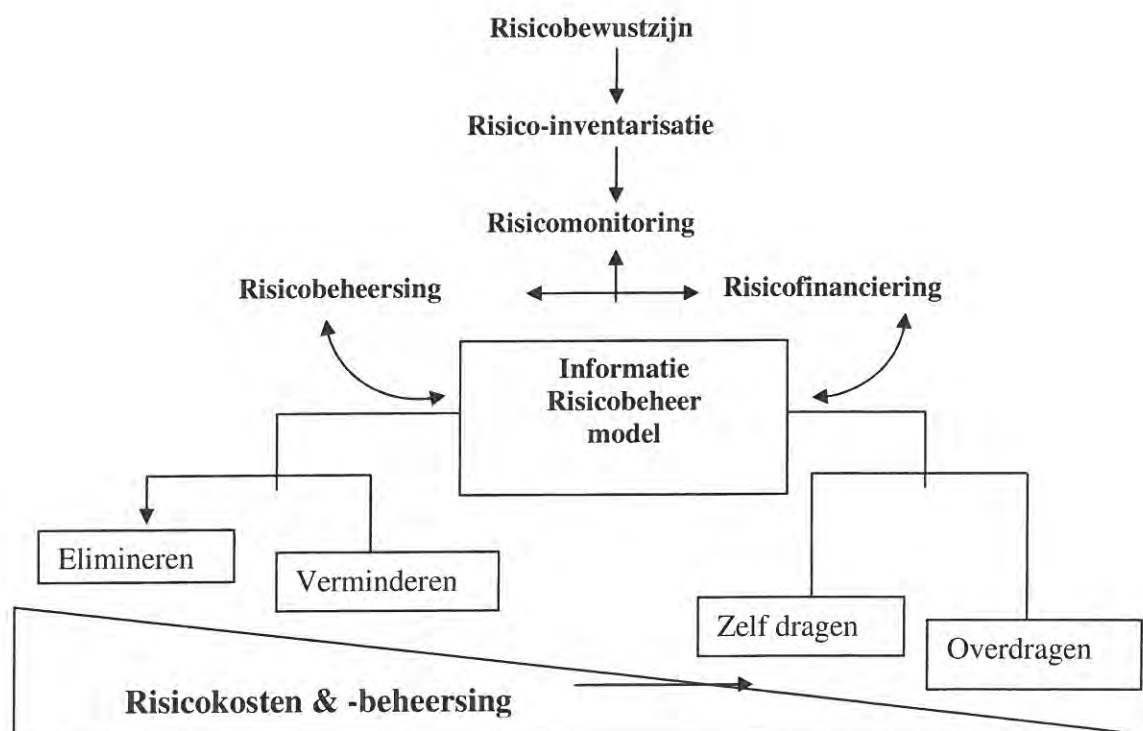
Het hanteren van een eenduidige *definitie van het begrip risico*. In deze nota gaan we uit van "de kans op optreden van een gebeurtenis met negatieve of positieve gevolgen voor Groningen Seaports". Een risico kan worden ervaren als een fenomeen dat "verborgen" aanwezig is en dat met een bepaalde kans tot (negatieve of positieve) gevolgen kan leiden en de continuïteit of doelrealisatie van de organisatie in gevaar kan brengen.

Uit de definitie van een risico volgt dat een goede omschrijving twee elementen bevat:

- a. Een kans op het optreden van een gebeurtenis  
Het gaat hier dus om een mogelijke gebeurtenis. Als iets 100% zeker is, is het geen risico meer.
- b. Negatief of positief gevolg  
De gebeurtenis moet een negatief danwel positief gevolg hebben. Deze gevolgen van een risico kunnen zowel financieel als niet-financieel (bijvoorbeeld politiek, imago) van aard zijn.

### 2.2.2 Risicobewustzijn

Inzicht in de risico's die Groningen Seaports loopt, begint bij het *risicobewustzijn* van de medewerkers in de organisatie. Als zij risicobewust zijn in hun dagelijkse werkzaamheden, zal het inzicht in de risico's toenemen. Risicobewustzijn is het startpunt van risicomangement. In figuur 2 is schematisch weergegeven welke stappen daarna achtereenvolgens doorlopen moeten worden om te komen tot een goed risicomangement.



Figuur 2: Stappen in risicomangement

### 2.2.3 Risico-inventarisatie

Om te komen tot een *risico-inventarisatie* waarbij we alle risico's in beeld krijgen, hanteren we tijdens het opstellen van de P&C-producten (zie voor het wie doet wat, wanneer, etc. hoofdstuk 5) een transparant en toegankelijk systeem, waarbij met een systematische aanpak alle relevante risicogebieden periodiek op eenzelfde manier worden doorgelicht en ingeschat. Hiertoe wordt de risico-inventarisatie, die in 2008 door AON is uitgevoerd, als basis gebruikt voor actualisatie.

Voor de berekening van de benodigde weerstandscapaciteit worden de in kaart gebrachte risico's geanalyseerd. Zowel de financiële gevolgen die het risico met zich meebrengt als de kans dat een risico zich manifesteert wordt bepaald. Voor de kans, financiële en imago gevolgen hanteren we 4 klassen.

<b>Kans</b>	
1	Zeer onwaarschijnlijk (minder dan 1 x per 10 jaar)
2	Onwaarschijnlijk (minder dan 1 x per 5 jaar)
3	Waarschijnlijk (minder dan 1 x per jaar)
4	Zeer waarschijnlijk (1 of meerdere keren per jaar)

<b>Financiële gevolgen</b>	
1	Klein (EUR 0 - EUR 250.000)
2	Middelgroot (EUR 250.000 - EUR 1.000.000)
3	Groot (EUR 1.000.000 - EUR 5.000.000)
4	Catastrofaal (> EUR 5.000.000)

<b>Imago gevolgen</b>	
1	Klein (medewerker en direct betrokkenen Groningen Seaports)
2	Middelgroot (beheersgebied)
3	Groot (regio)
4	Catastrofaal (landelijk)

#### *Risicoscore*

Met behulp van een risicoscore kunnen risico's worden geprioriteerd en wordt inzichtelijk welke risico's het meest belangrijk zijn om te worden beheerst. De risicoscore wordt bepaald door de klassen van kans en gevolg te vermenigvuldigen volgens onderstaande formule.

**Risicoscore = kans x (financieel gevolg + imago gevolg) / 2**

#### **2.2.4 Risicobeheersing en risicofinanciering**

*Risicobeheersing* bestaat uit het – op basis van een beoordeling van de risico's – nemen van maatregelen. De eerste maatregel is het elimineren van het risico, zodat aanvullende maatregelen overbodig zijn, omdat het risico niet meer bestaat. Hierbij moet de bedreiging bij de bron worden aangepakt, bv. door het 'dichtschrœien' van een open eind regeling, of door bepaalde bevoegdheden in te trekken. De tweede mogelijkheid is het risico verminderen (kans & financieel en imago gevolg), zodat de waarschijnlijkheid van het optreden van een risico (en dus ook de frequentie hiervan) wordt verkleind. Dit kan door bijvoorbeeld extra controles en drempels in te bouwen of veiligheidsmaatregelen te nemen. Het dan nog resterende risico dienen we vervolgens ofwel zelf te dragen ofwel over te dragen. In het eerste geval moeten voldoende middelen binnen Groningen Seaports beschikbaar te zijn om de risico's te dragen (zie hoofdstuk 4 over weerstandsvermogen). In het tweede geval worden activiteiten wel uitgevoerd, zonder het bijbehorende risico te dragen, bijvoorbeeld door het afsluiten van een verzekering.

#### **2.2.5 Risicomonitoring**

*Risicomonitoring* dient tijdens het opstellen van de P&C-producten (zie voor het wie doet wat, wanneer, etc. hoofdstuk 5) plaats te vinden op zowel de realisatie en effectiviteit van de beheersingsmaatregelen, als op het restrisico dat resteert ná het nemen van die maatregelen.

#### **2.2.6 Risico eigenaar**

Identificatie en beheersing van de risico's is een decentrale verantwoordelijkheid van de unitmanager/projectleider. In lijn met de mandatering van beslissingsbevoegdheid over uitvoering van beleid zijn de unitmanagers/projectleiders eerstverantwoordelijk voor het nemen van actie. Elk risico heeft daarmee een "eigenaar" in de organisatie (de *risico eigenaar*).

### **3. WEERSTANDSCAPACITEIT**

---

#### **3.1 Doel**

De benodigde weerstandscapaciteit is de hoeveelheid financiële middelen dat op basis van de geïventariseerde risico's nodig is om risico's financieel op te vangen (zie ook hoofdstuk 2). De financiële middelen die Groningen Seaports tot haar beschikking heeft om risico's op te kunnen vangen wordt de beschikbare weerstandscapaciteit genoemd.

#### **3.2 Beschikbare weerstandscapaciteit**

Doelstelling voor het hebben/aanhouden van beschikbare weerstandscapaciteit is dat we als Groningen Seaports over een buffer beschikken om financiële tegenvallers op te vangen zodra risico's werkelijkheid worden.

Voor de vaststelling van de beschikbare weerstandscapaciteit wordt binnen Groningen Seaports de algemene reserve als beschikbare weerstandscapaciteit aangeduid.

#### **3.3 Benodigde weerstandscapaciteit**

De benodigde weerstandscapaciteit wordt bepaald op basis van het risicoprofiel (zie hoofdstuk 2). Op basis van de inschatting van kans en gevolg wordt per risico berekend hoeveel geld er benodigd is om de risico's financieel af te kunnen dekken. De kans dat alle risico's met het maximale gevolg zullen optreden is namelijk erg klein. Dat rechtvaardigt het reserveren van een geringer bedrag om die risico's op te vangen.

Het bepalen van de benodigde weerstandscapaciteit wordt uitgevoerd met behulp van de Monte Carlo methode, waarbij gebruik wordt gemaakt van kansverdelingen en gevolgen zoals die per risico zijn aangegeven. Op basis van de risicosimulatie wordt berekend welk bedrag er benodigd is om de geïdentificeerde risico's in financiële zin af te dekken. Hierbij wordt gerekend met een zekerheidspercentage. In het Algemeen Bestuur van december 2008 is besloten dat 99,5% als zekerheidspercentage wordt gehanteerd voor de businessplan periode t/m 2013.

De Monte Carlo simulatie wordt in ieder geval 1 keer per 4 jaar uitgevoerd. Het is altijd mogelijk om de benodigde weerstandscapaciteit vaker te actualiseren dan 1 keer per 4 jaar, bijvoorbeeld als er tussentijds een groot risico geïdentificeerd wordt, die naar verwachting grote gevolgen heeft voor de benodigde weerstandscapaciteit. En andersom kan natuurlijk ook voorkomen.

## 4. WEERSTANDSVERMOGEN

---

### 4.1 Doel

Het *weerstandsvermogen* is onderdeel van het bredere risicomanagement. Het vormt als beheersmaatregel het sluitstuk van risicomanagement, een laatste vangnet om de risicokosten op te vangen. Daarnaast geeft het een indicatie in welke mate Groningen Seaports in staat is onvoorziene tegenvallers op te vangen. Inzicht in het weerstandsvermogen van Groningen Seaports is dus bijzonder belangrijk om de continuïteit van de organisatie te kunnen garanderen.

Het weerstandsvermogen kan worden bepaald als het risicoprofiel bekend is. Het risicoprofiel omvat alle onderkende risico's voor Groningen Seaports, waarbij per risico de mate van beheersing is vastgesteld om inzicht te verkrijgen in hoeverre een risico daadwerkelijk kan optreden. Vervolgens kan een relatie worden gelegd tussen de financieel gekwantificeerde risico's, waarvoor we geen maatregelen hebben getroffen (de benodigde weerstandscapaciteit, zie hoofdstuk 3) en de middelen en mogelijkheden die we als Groningen Seaports beschikbaar hebben om niet begrote, substantiële kosten financieel op korte termijn af te kunnen dekken (de beschikbare weerstandscapaciteit, zie hoofdstuk 3). Het verschil tussen de *benodigde* weerstandscapaciteit en *beschikbare* weerstandscapaciteit geeft inzicht in het weerstandsvermogen van Groningen Seaports.

### 4.2 Berekening weerstandsvermogen

De benodigde weerstandscapaciteit die uit de risicosimulatie voortvloeit is afgezet tegen de beschikbare weerstandscapaciteit (zie hoofdstuk 3). De uitkomst van die berekening vormt het weerstandsvermogen.

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

De benodigde weerstandscapaciteit is de weerstandscapaciteit die benodigd is bij een financiële impact van de risico's bij een zekerheidspercentage van 99,5%.

Om het weerstandsvermogen te kunnen beoordelen, is vastgesteld welke ratio Groningen Seaports nastreeft. Hiertoe is gebruik gemaakt van onderstaande waarderingstabel.



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

Als Groningen Seaports streven we na om de impact van de risico's te minimaliseren. Dit betekent dat we een weerstandsvermogen beogen dat tenminste voldoende is. Dat komt neer op een ratio weerstandsvermogen tussen de 1,0 en 1,4 met als waarderingscijfer C. Ter illustratie is in bijlage B de berekening van het weerstandsvermogen over 2008 bijgevoegd op basis van de beschikbare weerstandscapaciteit.

## 5. PLANNING & CONTROL CYCLUS

---

### 5.1 Doel

Om de gewenste doelen te bereiken ten aanzien van het weerstandsvermogen is het van belang om het brede risicomanagement inclusief weerstandsvermogen op een heldere en verantwoorde manier in de organisatie te verankeren. Op het moment dat zich bijvoorbeeld nieuwe risico's aandienen, moeten deze namelijk worden meegenomen in de risico-inventarisatie. Op deze wijze blijft de benodigde weerstandscapaciteit periodiek inzichtelijk en beheerst.

Er is gekozen om spelregels voor risicomanagement en weerstandsvermogen te beleggen in de P&C-cyclus. De verantwoording geschiedt in de reguliere rapportages. Dit betekent dat er minder kans is op fouten, vergissingen en andere storingen die mogelijk leiden tot een onverantwoorde financiële positie van Groningen Seaports.

### 5.2 Taken en bevoegdheden

#### 5.2.1 Risicomanagement

Identificatie en beheersing van risico's is een decentrale verantwoordelijkheid van de unitmanager/projectmanager. In lijn met de mandatering van beslissingsbevoegdheid over uitvoering van beleid zijn de unitmanagers/projectmanagers als eerste verantwoordelijk voor het nemen van actie. Elk risico heeft daarmee een "eigenaar" in de organisatie (de *risico eigenaar*). Om de effectiviteit van risicomanagement te bevorderen wordt binnen Groningen Seaports gewerkt met een coördinator. De medewerker Treasury is verantwoordelijk voor de coördinatie van het risicomanagement binnen Groningen Seaports. De manager Financial Control is verantwoordelijk voor het opstellen van het beleid, kaders en richtlijnen.

#### 5.2.2 Weerstandsvermogen

Unitmanagers/projectleiders moeten veranderingen in risico's signaleren en melden. Dit gebeurt via de P&C-cyclus in de programmabegroting en -verantwoording voor wat betreft de risico's die betrekking hebben op de benodigde weerstandscapaciteit en in periodieke rapportages waarin de risico's en risicobeheersing in bredere zin wordt opgenomen. Financial Control heeft de verantwoordelijkheid om het weerstandsvermogen voor Groningen Seaports te bewaken, maar is hiervoor afhankelijk van informatie vanuit de organisatie.

### **5.3 Koppeling met P&C cyclus**

#### **5.3.1 Risicomanagement**

Voor een effectieve verankering van risicomanagement in de organisatie is goede communicatie van belang. Een inhoudelijke communicatie over de risico's zal plaatsvinden middels de planning & control producten. Door de koppeling van het risicomanagement aan de P&C-cyclus worden de risico's periodiek onder de aandacht gebracht.

Tweemaal per jaar wordt een risico-inventarisatie uitgevoerd. Hierover wordt als volgt gerapporteerd. In de programmabegroting gaat het om de mogelijke risico's die het begrotingsbeeld kunnen verstoren en de verwachte omvang van het weerstandsvermogen.

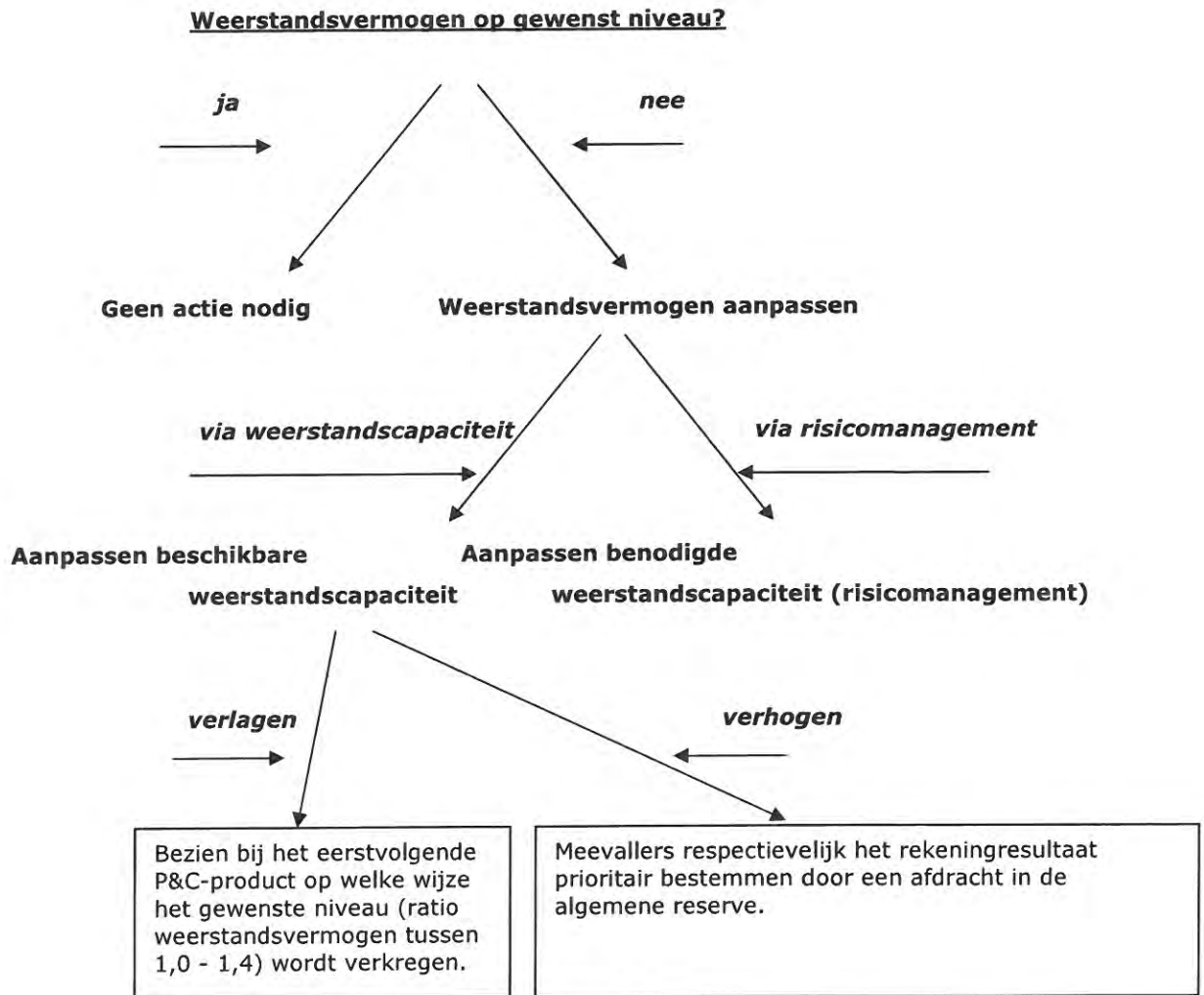
Ten tweede vindt in de programmaverantwoording een update plaats van de risico's zoals die in de programmabegroting zijn benoemd. De invloed hiervan op het weerstandsvermogen komt tevens in de programmaverantwoording aan bod.

Ten derde in de periodieke rapportages. Hierin worden de risico's, risicobeheersing, risicofinanciering en monitoring in brede zin besproken.

De rapportage over risico's is direct gekoppeld aan de planning & control producten tenzij materieel wezenlijke zaken zich voor (dreigen te) doen. Alsdan kan worden besloten een separate notitie aan het Algemeen Bestuur aan te bieden. De coördinatie hiervan loopt via de Manager Financial Control.

#### **5.3.2 Aanpassen weerstandsvermogen**

Mocht bij het opstellen van een P&C product worden geconcludeerd dat er geen sprake is van een financieel verantwoord niveau van het weerstandsvermogen (categorie C, zie paragraaf 4.2), dan zal de beslisboom in figuur 4 worden gebruikt om te bepalen welke actie nodig is om het weerstandsvermogen op het gewenste niveau te brengen:



Figuur 4: Beslisboom aanpassing weerstandsvermogen

## **BIJLAGE A Wetgeving**

### **BBV**

Een wettelijke basis om aan risicomanagement te doen ligt verscholen in het Besluit Begroting en Verantwoording Provincies en Gemeenten (BBV). Hieronder worden de relevante artikelen vermeld.

#### **Artikel 9 BBV**

1. In de begroting worden in afzonderlijke paragrafen de beleidslijnen vastgelegd met betrekking tot relevante beheersmatige aspecten, alsmede tot de lokale heffingen.
2. De begroting bevat ten minste de volgende paragrafen, tenzij het desbetreffende aspect bij de provincie onderscheidenlijk gemeente niet aan de orde is:
  - lokale heffingen;
  - weerstandsvermogen;
  - onderhoud kapitaalgoederen;
  - financiering;
  - bedrijfsvoering;
  - verbonden partijen;
  - grondbeleid.

#### **Artikel 11 BBV**

1. Het weerstandsvermogen bestaat uit de relatie tussen:
  - a. de weerstandscapaciteit, zijnde de middelen en mogelijkheden waarover de provincie onderscheidenlijk gemeente beschikt of kan beschikken om niet begrote kosten te dekken;
  - b. alle risico's waarvoor geen maatregelen zijn getroffen en die van materiële betekenis kunnen zijn in relatie tot de financiële positie.
2. De paragraaf betreffende het weerstandsvermogen bevat ten minste:
  - a. een inventarisatie van de weerstandscapaciteit;
  - b. een inventarisatie van de risico's;
  - c. het beleid omtrent de weerstandscapaciteit en de risico's.

#### **Artikel 26 BBV**

Het jaarverslag bevat de paragrafen die ingevolge artikel 9 in de begroting zijn opgenomen. Ze bevatten de verantwoording van hetgeen in de overeenkomstige paragrafen in de begroting is opgenomen.

### **Financiële verordening**

Het Algemeen Bestuur heeft er voor gekozen om naast de vereiste paragrafen bij de begroting en de rekening ook periodiek een (bijgestelde) nota weerstandsvermogen en risicomanagement op te stellen. Dit is vastgelegd in artikel 17 Financiële Verordening. Groningen Seaports.

### **Artikel 17. Weerstandsvermogen en risicomanagement**

1. De directie van Groningen Seaports biedt tenminste eenmaal in de vier jaar een nota weerstandsvermogen en risicomanagement aan. In deze nota wordt ingegaan op het risicomanagement, het opvangen van risico's door verzekeringen, voorzieningen, het weerstandsvermogen of anderszins. In de nota wordt tevens de gewenste weerstandscapaciteit bepaald. Het Algemeen Bestuur stelt de nota vast.
2. De directie van Groningen Seaports geeft in de paragraaf weerstandsvermogen van de begroting en van de jaarstukken de risico's van materieel belang aan en een inschatting van de kans dat deze risico's zich voordoen. Zij brengen hierbij in elk geval de risico's in beeld en actualiseren de risico's genoemd in de nota bedoeld in het eerste lid.
3. De directie van Groningen Seaports geven in de paragraaf weerstandsvermogen van de begroting en van de jaarstukken de weerstandscapaciteit aan en in hoeverre schade en verliezen als gevolg van de risico's van materieel belang met de weerstandscapaciteit kunnen worden opgevangen.

## BIJLAGE B

### **Berekening weerstandsvermogen 2008 op basis van beschikbare weerstandscapaciteit**

Beschikbare weerstandscapaciteit = 57,4 mln (algemene reserve)

Benodigde weerstandscapaciteit = 13,8 mln (op basis van 99,5% zekerheidspercentage)

Ratio weerstandsvermogen:  $57,4 / 13,8 = 4,2$

> 2,0 met waarderingscijfers A.





## Groningen Seaports

*Risicoanalyse en bepaling weerstandsvermogen*

EINDRAPPORT (DB)

*Projectnummer: 328630-00001*

*mr. J.G.W.M. Waterschoot - Managing Consultant*  
*J. Kerskes - Consultant*

## Management samenvatting

### Risico-identificatie

Ter bepaling van de benodigde weerstandscapaciteit heeft Groningen Seaports aan AGRC gevraagd een onderzoek te doen naar de risico's van de organisatie alsmede eventuele schadescenario's die hierbij van toepassing zijn. Bij het onderzoek zijn in totaal 57 risico's geïdentificeerd, waarvan onderstaande 10 de meest belangrijke zijn op dit moment:

	<i>Risico</i>	<i>Risicoscore</i>
1	Hoge werkdruk	8
2	Verwijderen windturbines op last van andere onderneming	7,5
3	Veranderende wet- en regelgeving	6
4	Faillissement ondernemer op bedrijventerrein GSP in geval van erfpacht	6
5	Niet nakomen van contractuele verplichtingen door GSP	6
6	Onjuist ontwerp/bestek i.c.m. verwachtingen van de klant	6
7	Onjuiste aanbesteding	6
8	Stijging grondstofprijzen	6
9	Onvoldoende contractmanagement	6
10	Arbeidsongevallen bij de bouw	6

De scores van deze risico's zijn bepaald aan de hand van een stemming binnen de workshop en een toetsing van deze uitkomsten door AGRC naderhand.

### Weerstandsvermogen

Ter bepaling van het weerstandsvermogen van Groningen Seaports wordt per geïdentificeerd risico de huidige financiering in kaart gebracht. Voor een deel van deze risico's, te weten 13 van de totaal 57 stuks, wordt de financiering gevormd door de weerstandscapaciteit. Voor 6 van deze risico's geldt dat zij goed beheerst kunnen worden door (verdere) implementatie van operationele maatregelen. Voor de overige 7 risico's dient Groningen Seaports weerstandscapaciteit (algemene reserves) aan te houden. Voor de berekening hiervan zijn onderstaande risico's inclusief de verwachte financiële impact (verwacht minimum, verwacht gemiddelde, verwacht maximum) gehanteerd.

<b>Omvang (EUR)</b>			
<b>Risico</b>	<b>Minimale omvang</b>	<b>Verwachte omvang</b>	<b>Maximale omvang</b>
Niet nakomen contractuele verplichtingen	1.000.000	5.500.000	10.000.000
Faillissement ondernemer op bedrijventerrein GSP	25.000	50.000	75.000
Verontreiniging baggerspecie	800.000	1.000.000	1.200.000
Aanvaring van een schip met een kade	750.000	1.000.000	1.250.000
Verwijderen windturbines op last van andere onderneming	500.000	1.000.000	1.500.000
Extreme weersomstandigheden	3.000.000	4.500.000	6.000.000
Rentestijging op de markt	500.000	700.000	1.000.000
Bezitten van vervuilde grond	7.500.000	10.000.000	12.500.000

Met behulp van de Monte Carlo simulatie (simulatie van 50.000 gebeurtenissen) is een verdeling van de maximum verwachte schadelast opgesteld. Hierbij is voor verschillende zekerheidsniveaus voor Groningen Seaports vastgesteld wat deze schadelast is.

### Groningen Seaports

Jaarlijkse schadelast - Weerstandsvormogen Resultaten simulatie (EUR)		
Scenario	Zekerheidspercentage	Maximum verwachte schadelast
Gemiddeld		2.000.000
Negatief scenario eens in 5 jaar	80,00%	2.200.000
Negatief scenario eens in 10 jaar	90,00%	5.600.000
Negatief scenario eens in 20 jaar	95,00%	9.500.000
Negatief scenario eens in 50 jaar	98,00%	11.700.000
Negatief scenario eens in 100 jaar	99,00%	12.700.000
Negatief scenario eens in 200 jaar	99,50%	13.800.000

De keuze van het gewenste zekerheidsniveau en daarbij behorende aan te houden weerstandscapaciteit is een beleidsbeslissing die door Groningen Seaports gemaakt moet worden.

Daarnaast is de aan te houden weerstandscapaciteit een bedrag dat aan veranderingen onderhevig is en eigenlijk periodiek (bijvoorbeeld jaarlijks) opnieuw bekeken zou moeten worden. Hierbij kunnen dan opnieuw de van toepassing zijnde risico's in beeld gebracht worden en kan aansluitend opnieuw de weerstandscapaciteit bij de verschillende zekerheidsniveaus bepaald worden.

#### Verzekeringportefeuille

Naast de berekening van het weerstandsvormogen heeft tijdens het onderzoek ook een scan van de verzekeringportefeuille van Groningen Seaports plaatsgevonden. Hieronder treft u de belangrijkste aandachtspunten in dit geval:

- Geen dekking voor vermogens-/gevolgschade;
- Te lage dekking aansprakelijkheidsverzekering;

Een toelichting op deze aandachtspunten is terug te vinden in paragraaf 4.1.2 van het rapport.

#### Operationele aanbevelingen

- Optimaliseren contractmanagement:
  - Contractmanagement centraal beleggen;
  - Altijd een aansprakelijkheidsclausule opnemen in het contract;
  - Eenduidige contractformuleringen;
- Opstellen procedures en/of werkbeschrijving;
- Introduceren agressietraining;
- Opstellen beleid "Agressie, geweld en seksuele intimidatie";
- Opstellen beleid "Samenwerken met onderaannemers";
- Optimaliseren continuïteit navigatieapparatuur.

Een verdere toelichting op deze operationele aanbevelingen is opgenomen in paragraaf 5.2 van het rapport.

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>1</b>
1.1	Aanleiding .....	1
1.2	Doel .....	1
1.3	Plan van aanpak .....	1
1.4	Werkwijze .....	2
1.5	Leeswijzer .....	3
<b>2</b>	<b>Organisatieprofiel Groningen Seaports</b> .....	<b>4</b>
2.1	Algemeen .....	4
2.2	Cijfers .....	4
2.3	Samenstelling haven en industriegebieden .....	4
2.3.1	Delfzijl .....	4
2.3.2	Eemshaven .....	4
2.3.3	MKB Terreinen .....	5
2.4	Toekomstige ontwikkelingen .....	5
<b>3</b>	<b>Risicogebieden</b> .....	<b>6</b>
3.1	Inleiding .....	6
3.2	Niet voldoen aan wet- en regelgeving/juridische kwaliteitszorg .....	7
3.3	Arbeidsrisico's .....	9
3.4	Organisatie van processen .....	9
3.5	Gebouwen en middelen .....	10
3.6	Uitvoerende werkzaamheden .....	11
3.7	Financiën .....	13
3.8	Bestuur .....	15
<b>4</b>	<b>Risicofinanciering</b> .....	<b>16</b>
4.1	Analyse verzekeringsportefeuille .....	16
4.1.1	Beschrijving verzekeringsportefeuille .....	16
4.1.2	Belangrijkste aandachtspunten m.b.t. de verzekeringsportefeuille .....	17
4.2	Risicosimulatie ter bepaling van het weerstandsvermogen .....	18
<b>5</b>	<b>Conclusie en aanbevelingen</b> .....	<b>20</b>
5.1	Conclusie .....	20
5.2	Aanbevelingen .....	20
	Bijlage I: Risicoprofiel .....	22

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Groningen Seaports is een dynamische organisatie, die actief is in sterk ontwikkelende havens. Deze activiteiten brengen risico's en onzekerheden voor de organisatie met zich mee, die een bedreiging vormen voor het realiseren voor de organisatiedoelstellingen van Groningen Seaports.

Sommige van deze risico's zijn operationeel goed te beheersen en andere kunnen worden overgedragen aan bijvoorbeeld een verzekeraar. De overige risico's, waarvoor deze opties geen mogelijkheid zijn, komen direct ten laste van de reserves van Groningen Seaports als zij zich voordoen. Voor Groningen Seaports is het dan ook zeer belangrijk om ook deze risico's in kaart te hebben en op basis hiervan het weerstandsvermogen van de organisatie te bepalen.

Om dit inzicht in risico's te verkrijgen binnen de organisatie heeft Groningen Seaports eind 2006 Aon Global Risk Consulting (nader AGRC genoemd) gevraagd een risicoanalyse uit te voeren en aansluitend het benodigde weerstandsvermogen te berekenen.

## 1.2 Doel

De doelstelling van het project is dan ook de bepaling van het weerstandsvermogen van Groningen Seaports. Om deze doelstelling te bereiken, dienen de volgende stappen te worden genomen:

- Het in kaart brengen van de belangrijkste risico's;
- Het in kaart brengen van de getroffen beheersmaatregelen (zowel operationeel als financieel);
- Het geven van adviezen ten aanzien van eventuele hiaten in de risicobeheersing;
- Het financieel doorrekenen van risicoscenario's ten behoeve van de paragraaf weerstandsvermogen voor de programmabegroting 2009.

De uitkomsten van het onderzoek vormen een beslisinstrument voor het bestuur ten aanzien van aan te houden reserves en het benoemen van speerpunten tot het beheersen van de risico's (het risicomangementbeleid van Groningen Seaports). Daarnaast bieden de uitkomsten een basis voor Groningen Seaports om risicomangement in te bedden in haar bedrijfsprocessen.

## 1.3 Plan van aanpak

Het plan van aanpak van het onderzoek zag er als volgt uit:

- **Fase 1: Opstellen strategisch plan**
  - Fase 1.1: Vaststellen van de risicocategorieën en processen die leidend zijn voor de risico-inventarisatie;
  - Fase 1.2: Classificatie van risico's;
  - Fase 1.3: Opstellen van een handzame risicotabel.
- **Fase 2: Uitvoeren risicoanalyse**
  - Fase 2.1: Documentenstudie;
  - Fase 2.2: Vaststellen risicoprofiel;
  - Fase 2.3: Bepalen van de financieringsvorm van de risico's;
  - Fase 2.4: Bepalen van reële schadescenario's.
- **Fase 3: Financiële doorrekening ter bepaling weerstandsvermogen**
- **Fase 4: Rapportage**

## 1.4 Werkwijze

### **Fase 1: Opstellen strategisch plan**

In deze fase van het onderzoek zijn tijdens een bijeenkomst met de werkgroep Verzekeringen de kaders voor het onderzoek opgesteld. Hierbij is bepaald aan de hand van welke categorieën de risico's ingedeeld worden en hoe de risico's geïnclassificeerd worden. Vervolgens is op basis van de uitkomsten een risicotabel opgesteld waarin de risico's voor Groningen Seaports opgenomen worden en geschaald worden.

### **Fase 2: Uitvoeren risicoanalyse**

#### *Fase 2.1: Documentenstudie*

In deze voorbereidende fase van het onderzoek heeft een verdere kennismaking met Groningen Seaports en haar activiteiten plaatsgevonden. Hierbij zijn onder andere de volgende documenten gebruikt:

- Programmabegroting 2008;
- Port Handbook & Nautical Directory;
- Mandaatregeling;
- Aanbestedingsbeleid;
- Havenverordening Groningen Seaports 2006;
- RI&E 2000 en 2004;
- Verzekeringsportefeuille;
- Diverse contracten.

#### *Fase 2.2: Vaststellen risicoprofiel*

Aan de hand van de database van Aon, alsmede aan de hand van diverse interviews met verschillende verantwoordelijken binnen Groningen Seaports zijn de risico's en getroffen beheersmaatregelen verder in kaart gebracht. Tevens is tijdens de interviews (technische) informatie verzameld die van belang is bij het vaststellen van maximale schadescenario's.

Om een zo compleet mogelijk beeld van de risico's en getroffen beheersmaatregelen te krijgen zijn in overleg met de werkgroep Verzekeringen onderstaande verantwoordelijken binnen Groningen Seaports geïnterviewd:

- De heer S.P. de Boer (Manager Beleid, Overheid en Milieu);
- De heer G. van IJsselmuiden (Account Manager Energy);
- De heer R. Genee (Directie secretaris / Public Affairs);
- De heer H.W. Sijbring (Director Port Technology);
- De heer P. van der Wal (Chief Port Operations / PFSO);
- Mevrouw M. Quanjel (Manager P&O);
- Mevrouw drs. C. Heijnen (Manager Financial Control);
- De heer K. Poort (Manager Project Control);
- De heer M. Kuiper (Manager Information Services);
- De heer J. Stokroos (Business Unit Manager Sales & Shipping);
- De heer ir. L. Bourgonjen (Project Manager Eemshaven).

Daarnaast hebben er ook gesprekken plaatsgevonden met vertegenwoordigers vanuit de participanten:

- De heer H. Rietman (provincie Groningen);
- De heer G. Kriek (gemeente Delfzijl);
- Mevrouw M. van Beek (gemeente Eemsmond);
- De heer J. Dobma (gemeente Eemsmond).

#### *Fase 2.3: Bepalen van de financieringsvorm van de risico's*

Na de inventarisatie in de eerdere fasen zijn in deze fase van het onderzoek de financieringsvormen bij de geïdentificeerde risico's in kaart gebracht. Hierbij zijn de huidige verzekeringsportefeuille en de programmabegroting 2008 gebruikt.

#### *Fase 2.4: Bepalen reële schadescenario's*

In deze fase zijn voor de risico's die voor het weerstandsvermogen meegenomen moeten worden, reële schadescenario's bepaald aan de hand van een workshop. Hierbij is een inschatting gemaakt van de kans van optreden, alsmede van de mogelijke schade.

Tevens zijn tijdens de workshop de speerpunten met betrekking tot de risicobeheersing binnen Groningen Seaports aangeduid.

#### **Fase 3: Financiële doorrekening ter bepaling weerstandsvermogen**

Met behulp van de uitkomsten van de workshop is door AGRC aan de hand van een statistisch model een simulatie uitgevoerd van de eerder opgestelde schadescenario's. Hierbij wordt gekeken naar de impact van de individuele risico's, maar ook van alle risico's gezamenlijk. Met behulp van dit model (de Monte Carlo simulatie) kan een uitspraak gedaan worden van de gemiddelde verwachte schade voor Groningen Seaports, maar ook van de schadelast in een extreem slecht schadejaar. De uitkomst kan een hulpmiddel zijn om een gefundeerde keuze te maken met betrekking tot de aan te houden reserves.

#### **Fase 4: Rapportage**

Onderliggend rapport bevat de uitkomsten van het onderzoek, zowel de risicoanalyse als de bepaling van het weerstandsvermogen. Daarnaast is er aan Groningen Seaports een risicotabel opgeleverd, die kan dienen als werkdocument voor risicomanagement binnen de organisatie.

## 1.5 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van Groningen Seaports als organisatie. In hoofdstuk 3 zal het risicoprofiel van Groningen Seaports beschreven worden, waarin de risico's en de reeds getroffen beheersmaatregelen zijn opgenomen. Tevens zijn hier per risicogebied de voor de weerstandscapaciteit van toepassing zijnde scenario's opgenomen, beschreven en berekend. Daarna zal in hoofdstuk 4 een analyse van de risicofinanciering opgenomen worden. Hierbij zal een deel gevormd worden door de verzekeringsportefeuille en een ander deel door de simulatie ten behoeve van de weerstandscapaciteit. Tenslotte zullen in het laatste hoofdstuk van het rapport aanbevelingen worden opgenomen ter optimalisatie van het risicomanagement binnen Groningen Seaports.

## 2 Organisatieprofiel Groningen Seaports

### 2.1 Algemeen

Groningen Seaports is een gemeenschappelijke regeling vanuit twee gemeenten, de gemeente Delfzijl en de gemeente Eemshaven, en daarnaast de provincie Groningen. Het bestuur van de organisatie wordt gevormd door het algemeen bestuur en het dagelijks bestuur. In deze besturen zijn de deelnemers aan de gemeenschappelijke regeling vertegenwoordigd.

Het doel dat de organisatie haarzelf op dit moment gesteld heeft, is het op een verantwoorde en duurzame wijze stimuleren van de economische activiteiten en daarmee samenhangend de werkgelegenheid in de direct onder haar beheer dan wel regie vallende havens, industrieterreinen en andere logistieke knooppunten.

### 2.2 Cijfers

Groningen Seaports heeft de laatste jaren een sterke ontwikkeling doorgemaakt. Hieronder een aantal cijfers ter ondersteuning en verduidelijking hiervan.

	2005	2006	2007
<b>Productie- en verkoopcijfers</b>			
Overslag (tonnen x 1.000)	7.101	7.721	7.805
Gronduitgifte (ha)	19,1	14,1	17,6
<b>Bedrijfseconomische cijfers</b>			
Omzet	EUR 11.700.000	EUR 14.300.000	EUR 18.300.000
Winst	EUR 800.000	EUR 2.000.000	EUR 5.100.000

Met betrekking tot de uitgifte van grond heeft Groningen Seaports op dit moment nog ca. 700 ha industrieterrein te vergeven. Hiervan is ongeveer 370 ha al in optie bij verschillende klanten. Ook deze cijfers onderschrijven de sterke groei van de activiteiten van Groningen Seaports.

### 2.3 Samenstelling haven en industriegebieden

Tot het aandachtsgebied van Groningen Seaports worden de haven en het industriegebied van Delfzijl gerekend, de Eemshaven en bijbehorend industrieterrein en verder nog enkele MKB terreinen. Hieronder treft u een beknopt overzicht van de industrie die zich aldaar bevindt.

#### 2.3.1 Delfzijl

Tot de haven en het industrieterrein van Delfzijl behoren onder andere:

- Chemie Park;
- Logistiek;
- Metal Park;
- Mera Park.

#### 2.3.2 Eemshaven

Tot de Eemshaven en bijbehorend industrieterrein behoren onder andere:

- Een bulk area;
- Een ro-ro area;
- Logistiek;
- Energypark.



### 2.3.3 MKB Terreinen

Tot de MKB terreinen van Groningen Seaports behoren onder andere:

- Fivelpoort (Groningen Seaports heeft hier een deelneming in);
- De Delta;
- Farsumerpoort;
- MKB-park Eemshaven.

## 2.4 Toekomstige ontwikkelingen

De mogelijke vestiging van meerdere grote bedrijven leidt ook tot additionele problemen voor Groningen Seaports. Hierbij valt te denken aan bijvoorbeeld de mogelijke capaciteitsproblemen die het hoogspanningsnet kan ervaren bij vestiging van teveel energiecentrales. Een aanpassing van dit netwerk is dus noodzakelijk als de vestiging van deze energiecentrales daadwerkelijk plaats gaat vinden.

Daarnaast zijn ook ontwikkelingen op het gebied van wet- en regelgeving van grote invloed op de bedrijfsvoering van Groningen Seaports. Een voorbeeld hiervan is de steeds strenger wordende milieuwetgeving in Nederland. Deze wetgeving zorgt ervoor dat Groningen Seaports bij vestiging van milieuvervuilende bedrijven of industrie een milieucompensatie moet leveren. De kosten van deze compensatie lopen steeds verder op bij het strenger worden van de wetgeving.

## 3 Risicogebieden

### 3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste risicogebieden voor Groningen Seaports beschreven. Deze risicogebieden zijn gedistilleerd uit het in de bijlage weergegeven complete risicoprofiel van Groningen Seaports. Hieronder zijn de risicogebieden opgenomen:

- Niet voldoen aan wet- en regelgeving/juridische kwaliteitszorg;
- Arbeidsrisico's;
- Organisatie van processen;
- Gebouwen en middelen;
- Uitvoerende werkzaamheden;
- Financiën;
- Bestuur.

Deze risico's, die opgenomen zijn in de tabellen, zijn gewaardeerd volgens de zogenaamde Proutymethode ( $\text{kans} \times (\text{financieel gevolg} + \text{imago gevolg})/2 = \text{risicoscore}$ ) en vormen een goede basis om prioriteiten te stellen ten aanzien van de (mogelijk) te treffen beheersmaatregelen. Tevens kan uit de tabel worden gedistilleerd welke risico's in aanmerking komen om te worden meegenomen voor de paragraaf weerstandsvermogen.

In overleg met Groningen Seaports zijn de volgende klassen gehanteerd voor de indeling van de kans van optreden en het mogelijk financieel en imago gevolg:

Kans	Aantal keren per jaar
Laag (L) / Zeer onwaarschijnlijk	Minder dan 1 x per 10 jaar
Midden (M) / Onwaarschijnlijk	Minder dan 1 x per 5 jaar
Hoog (H) / Waarschijnlijk	Minder dan 1 x per jaar
Zeer Hoog (ZH) / Zeer waarschijnlijk	1 of meerdere keren per jaar

Financiële gevolgen	Maximale financiële gevolgen
Laag (L) / Klein	< € 250.000
Midden (M) / Middelgroot	€ 250.000 - € 1.000.000
Hoog (H) / Groot	€ 1.000.000- € 5.000.000
Catastrofaal (C)	> € 5.000.000

Imago gevolgen	Maximale imago gevolgen
Laag (L) / Nihil tot klein	Groningen Seaports
Midden (M) / Middelgroot	Regionale pers
Hoog (H) / Groot	Landelijke pers
Catastrofaal (C)	Europese/internationale pers

De beoordeling van de risico's is weer te geven in de onderstaande tabel.

Kans \ Fin. Gevolgen	Laag (< 1 keer per 100 jaar)	Midden (< 1 keer per 10 jaar)	Hoog (ongeveer 1 keer per jaar)	Zeer hoog (ongeveer 10 keer per jaar)
Catastrofaal (> 50.000.000)	Rood	Rood	Rood	Rood
Hoog (5.000.000 – 50.000.000)	Geel	Geel	Rood	Rood
Midden (500.000- 5.000.000)	Groen	Geel	Geel	Rood
Laag (< 500.000)	Groen	Groen	Geel	Geel

Rood = Zeer groot risico  
 Geel = Gemiddeld risico  
 Groen = Beperkt risico

*De financieringsvorm van het financiële gevolg van het risico is bepaald aan de hand van de volgende criteria:*

Verzekerd: hetgeen verzekerd is onder een van de huidige polissen van Groningen Seaports;  
 Weerstandscapaciteit: grote, niet structurele (éénmalige) risico's die niet verzekerd zijn;  
 Geen separate financiering noodzakelijk (lopende middelen/budgetteren).

In de navolgende paragrafen wordt ingegaan op de belangrijkste risicogebieden. Tevens wordt ingegaan op de risicobeheersing en risicofinanciering<sup>1</sup>. Daar waar van toepassing worden adviezen gegeven ter optimalisatie van de risicobeheersing. Met betrekking tot de risico's die in de paragraaf weerstandsvermogen dienen te worden opgenomen, worden de schadescenario's weergegeven. Per risicogroep/overkoepelende categorie zal aan de hand van de nummering zoals deze in de Excel sheet (het risicoprofiel) gehanteerd is, worden aangegeven welke specifieke risico's hieronder vallen.

### 3.2 Niet voldoen aan wet- en regelgeving/juridische kwaliteitszorg

#### **Risico's** (nrs. 1, 6, 7, 13, 21 en 32)

Zoals reeds eerder is aangegeven is de ontwikkeling van nieuwe wet- en regelgeving voor Groningen Seaports een risico dat altijd aanwezig is en vaak grote invloed heeft op haar bedrijfsvoering. Daarnaast is de juridische kwaliteitszorg binnen de organisatie ook een risico dat aandacht verdient. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het afstemmen van ontwikkelplannen van Groningen Seaports op de bestemmingsplannen van de gemeenten en provincie en onvoldoende contractmanagement binnen Groningen Seaports. Daarnaast valt het niet voldoen aan de aanbestedingsregels en het niet nakomen van contractuele verplichtingen ook onder de risico's in dit kader. Voorbeelden van dit laatste risico zijn bijvoorbeeld te late levering van diensten of onjuiste levering. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het te laat opleveren van de infrastructuur op het Nuon terrein. Deze verplichting is wel opgenomen in het contract. Bovendien kent het contract daarnaast ook nog geen beperking voor de aansprakelijkheid van Groningen Seaports hiervoor.

<sup>1</sup> Bij het toetsen van de risicofinanciering/verzekeringportefeuille zijn wij uitgegaan van de dekking onder 'normale omstandigheden'. De verzekeraar zal in ieder individueel schadegeval de schade op zijn eigen merites, met alle bijzondere omstandigheden beoordelen.

### **Belangrijkste beheersmaatregelen**

Groningen Seaports is zich terdege bewust van het feit dat veranderende wet- en regelgeving een groot risico vormt voor de organisatie en heeft hiertoe dan ook diverse beheersmaatregelen ingezet, zoals het aanstellen van een manager Beleid, Overheid en Milieu en het uitvoeren van diverse lobbyactiviteiten.

Voor wat betreft de juridische kwaliteitszorg komt dit besef steeds meer, maar is nog niet sterk geworteld in de organisatie. Hierbij gaat het dan met name om de nieuwere en sterk in ontwikkeling zijnde activiteiten. Voor activiteiten zoals het aanbesteden van werk en de handhavingactiviteiten zijn wel beheersmaatregelen geïmplementeerd, respectievelijk een beleid en diverse procedures. Met betrekking tot de contractvorming zijn er inmiddels algemene inkoopvoorwaarden opgesteld en wordt steeds vaker gewerkt met een aansprakelijkheidsclausule in het contract, waarmee de mogelijkheid op claims beperkt wordt.

### **Financiering**

Het merendeel van de hierboven genoemde risico's kan door Groningen Seaports redelijk ingeschat worden en daarmee opgenomen worden in de budgetten. Voor wat betreft het niet nakomen van de contractuele verplichtingen (bijv. te late levering) die zij zijn aangegaan is dit moeilijker vooraf te bepalen. Hiervoor zou Groningen Seaports dan ook weerstandscapaciteit kunnen aanhouden. Hieronder treft u een uitwerking van een dergelijk voorbeeld, waarbij gebruik is gemaakt van het RWE contract.

#### **SCHADESCENARIO “NIET NAKOMEN CONTRACTUELE VERPLICHTINGEN”**

GSP levert de toegezegde infrastructuur 3 maanden te laat aan RWE op.

##### **Feitelijke gevolgen:**

- RWE lijdt bedrijfsschade en stelt GSP aansprakelijk;
- Beperking van aansprakelijkheid opgenomen in het contract.

##### **Financiële gevolgen:**

Max. EUR 10 miljoen

##### **Kans:**

1 x per 25 jaar

### **Advies**

In ieder geval is het aan te bevelen om de reeds getroffen beheersmaatregelen te continueren. Daarnaast is belangrijk om de mogelijkheid op aansprakelijkheidsclaims te beperken en/of de omvang van mogelijke aansprakelijkheidsclaims te beperken. In dit kader is het dus aan te bevelen om altijd een aansprakelijkheidsclausule op te nemen in een contract, waarin staat welke partij wanneer en tot welk bedrag aansprakelijk is. Met betrekking tot het risico van te late levering zou overwogen kunnen worden om een boeteclausule in het contract op te nemen.

Tevens zouden wij willen adviseren om het contractmanagement verder te optimaliseren. Op dit punt heeft Groningen Seaports al binnen afzienbare tijd acties gepland, zoals het verdubbelen van de juridische capaciteit, waarbij een van de medewerkers verantwoordelijk wordt contracten en Groningen Seaports is voornemens een Commercieel medewerker binnendienst aan te stellen, die per contract zal toezien op de naleving van de gemaakte afspraken en het onderhouden van het contact met de klant. Bovendien zou de communicatie tussen de verschillende afdelingen binnen Groningen Seaports die bij de contractvorming betrokken zijn, verbeterd moeten worden. Een voorbeeld hiervan is de afstemming tussen Sales & Shipping en Port Technology. De afspraken die Sales & Shipping in het contract laten opnemen, moeten bij Port Technology duidelijk zijn en slechts op een manier te interpreteren zijn, zodat een onjuiste levering voorkomen kan worden.

### 3.3 Arbeidsrisico's

#### **Risico's** (nrs. 11, 27, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42 en 56)

Op het gebied van mogelijke arbeidsrisico's zijn tijdens het onderzoek meerdere risico's naar voren gekomen. Een aantal hiervan zijn toe te rekenen aan de omvang van de organisatie zoals deze op dit moment is, zoals de werkdruk en de vele kritische eenmansfuncties. Daarnaast heeft Groningen Seaports net als andere meer administratief georganiseerde organisaties ook te maken met het risico van RSI of andere aandoeningen aan het bewegingsapparaat. Tevens heeft Groningen Seaports een aantal medewerkers die in direct contact staat met de bedrijven die zich aldaar vestigen of een van hun onderaannemers. Deze medewerkers lopen het risico om geconfronteerd te worden met agressie vanuit deze groepen.

#### **Belangrijkste beheersmaatregelen**

Om de arbeidsomstandigheden en de tevredenheid van medewerkers te meten binnen Groningen Seaports worden periodiek RI&E's, MTO's en PAGO's uitgevoerd. Met deze laatste twee onderzoeken wordt ook getracht het verloop onder het personeel te beperken. Bovendien voldoen alle werkplekken binnen de organisatie aan wettelijke arbo-normen, eventuele specifieke aanpassingen van een werkplek zijn ook mogelijk. Daarnaast beschikt de medewerker over een werkplekinstructie (opgenomen in het introductieboekje) en de mogelijkheid tot het installeren van RSI software. Ter verlaging van de werkdruk en het mogelijk dreigende ziekteverzuim dat hierbij verwacht wordt door de organisatie, wordt binnen afzienbare tijd het personeelsbestand uitgebreid met 10%.

#### **Financiering**

Eventuele claims vanuit de medewerkers op het gebied van werkgeversaansprakelijkheid zijn gedekt onder de aansprakelijkheidsverzekering van Groningen Seaports. Voor de overige risico's kan gesteld worden dat of zij redelijk voorspelbaar zijn en dus te budgetteren zijn of van kleinschalige aard zijn en daarmee ten laste kunnen komen van de lopende middelen.

#### **Advies**

Voor de borging van kennis en de mogelijkheid van onderlinge vervanging van medewerkers zijn er op dit moment zogenaamde "product-markt-combinaties" opgericht. In deze groepen zijn medewerkers van verschillende afdelingen met verschillende achtergronden samengevoegd. Naast dit initiatief is het aan te bevelen om zoveel mogelijk werkzaamheden vast te leggen in werkprocedures en op zijn minst voor elke redelijk kritische functie een vervanger te benoemen.

Daarnaast zouden wij willen adviseren om de medewerkers die mogelijk geconfronteerd worden met agressie hiervoor een training te laten volgen. Tevens zou het aan te bevelen zijn om binnen Groningen Seaports een algemeen beleid op te stellen voor geweld, agressie en (seksuele) intimidatie.

### 3.4 Organisatie van processen

#### **Risico's** (nrs. 18 en 55)

Hieronder vallen een tweetal risico's die zeer verschillend zijn van aard, namelijk:

- Kritische uitspraken die Groningen Seaports zouden kunnen schaden;
- Selectie tijdens het aanbestedingsproces voornamelijk gericht op prijs.

#### **Belangrijkste beheersmaatregelen**

Ten einde nadelige uitspraken van Groningen Seaports te beperken of uit te sluiten, is er een communicatiemedewerker aangesteld en worden er diverse lobbyactiviteiten uitgevoerd.

Voor wat betreft de selectie van onderaannemers tijdens een aanbestedingsproces is nu geen centraal beleid opgesteld en wordt per aanbesteding bekeken op basis van welke criteria geselecteerd wordt.

### **Financiering**

Bovenstaande risico's zijn niet te verzekeren en zullen dan ook ten laste komen van de lopende middelen van de organisatie. Aangezien de financiële gevolgen bij optreden beperkt zullen zijn, dienen zij niet meegenomen te worden voor de bepaling van de weerstandscapaciteit van Groningen Seaports.

### **Advies**

In dit kader zouden wij Groningen Seaports willen adviseren om een algemeen beleid op te stellen met betrekking tot de selectie van en de samenwerking met onderaannemers. Hiermee kan Groningen Seaports vooraf voor haarzelf bepalen welke aspecten van een (onder)aannemer belangrijk zijn en waar deze dan ook minimaal aan dient te voldoen. Daarnaast kan er op deze manier binnen de organisatie van Groningen Seaports, alsmede in de samenwerking met de aannemer duidelijkheid gecreëerd worden over de verdeling van de taken en bevoegdheden van de samenwerkende partijen.

## 3.5 Gebouwen en middelen

### **Risico's** (nrs. 8, 12, 16, 25, 26, 29, 33, 52, 53 en 57)

Gebouwen en andere middelen die onder het eigendom en/of beheer van Groningen Seaports vallen, vormen een risico voor de organisatie zodra zij hierover niet (meer) kan beschikken door bijvoorbeeld een totaal verlies, een beschadiging of uitblijven van investeringen door overheid en/of bedrijven. Als je deze risico's enigszins groepeerd, dan zouden onderstaande groepen geïdentificeerd kunnen worden:

1. Uitblijven van rijkssubsidies in de aanleg en ontwikkeling van het havengebied;
2. Uitblijven van vestiging van bedrijven na gedane investeringen door Groningen Seaports;
3. Verlies of uitval van navigatieapparatuur voor scheepvaartbegeleiding en andere ICT middelen;
4. Verlies of beschadiging van eigendommen, zoals gebouwen en dijken;
5. Uitval van NUTS-voorzieningen.

### **Belangrijkste beheersmaatregelen**

In relatie tot de risico's zoals die hierboven genoemd zijn, kunnen onder andere onderstaande belangrijke beheersmaatregelen genoemd worden:

1. Ook in relatie tot het risico van uitblijven van rijkssubsidies onderneemt Groningen Seaports lobbyactiviteiten;
2. Ter beperking van mogelijke schade voor Groningen Seaports als het gevolg van het uitblijven van vestiging van bedrijven, rekent zij de kosten van voorinvestering door aan de klant (opgenomen in het contract) door middel van een vergoeding voor rentederving en/of het opnemen van een laadgarantie;
3. Bij uitval van navigatieapparatuur op het kantoor van Groningen Seaports beschikt zij over een radarboot waarmee een van beide havens alsnog voorzien kan worden van scheepvaartbegeleiding. Met betrekking tot de overige ICT middelen wordt er dagelijks een full back up uitgevoerd. Bovendien is het haveninformatiesysteem dubbel uitgevoerd;
4. Beschadigingen van eigendommen van Groningen Seaports (zoals gebouwen en dijken) worden zoveel mogelijk beperkt door de meerjarenonderhoudsplanung. Bovendien worden onverwachte schades aan het pand en/of de dijken gerepareerd. Ter verdere bescherming van de dijken, worden deze voortaan ontworpen met inachtneming van de wijzigingen van de weersomstandigheden, zodat de kans op schades als gevolg van het weer verkleind wordt.

### **Financiering**

De financiering voor bovenstaande risico's is uiteenlopend. De middelen zijn over het algemeen verzekerd onder de opstal- of inventarisverzekering van Groningen Seaports. Echter dat geldt niet voor de dijken, deze zijn onverzekerd.

Verder kan een groot deel van de risico's gebudgetteerd worden of vanuit lopende middelen gefinancierd worden. Daarentegen is de schade als gevolg van extreme weersomstandigheden niet gedekt op de polis en brengt dit vaak enorme kosten met zich mee. Om deze redenen raden wij Groningen Seaports aan om dit risico mee te nemen voor de bepaling van de benodigde weerstandscapaciteit.

### SCHADESCENARIO “EXTREME WEERSOMSTANDIGHEDEN”

Een zware najaarsstorm in combinatie met een hoge waterstand beschadigt de infrastructuur en dijken van GSP.

**Feitelijke gevolgen:**

- Extra kosten voor reconstructie van infrastructuur en dijken.

**Financiële gevolgen:**

EUR 4,5 miljoen (op basis van ervaringscijfers van GSP).

**Kans:**

1 x per 20 jaar

#### Advies

Tijdens het onderzoek is naar voren gekomen dat de navigatieapparatuur niet meer optimaal functioneert. De up-time doelstelling wordt wel gehaald, maar er is wel steeds regelmatig uitval van het systeem. Bovendien is voor deze apparatuur geen noodstroomvoorziening beschikbaar, indien Groningen Seaports geconfronteerd wordt met bijvoorbeeld een uitval van energie. Met inachtneming van deze situatie en de importantie van het systeem voor de bedrijfsvoering van Groningen Seaports willen wij adviseren na te gaan in hoeverre het systeem aangepast of vervangen kan worden, zodat een optimaal gebruik ervan weer mogelijk is.

Daarnaast achten wij het van groot belang voor Groningen Seaports dat zij nagaat in hoeverre de aanschaf van een noodstroomvoorziening mogelijk is. Bij energie-uitval is er in de huidige situatie geen dienstverlening meer mogelijk, hetgeen onwenselijk is voor wat betreft de havenbegeleiding en communicatie met schepen in en om de haven.

### 3.6 Uitvoerende werkzaamheden

#### Risico's (nrs. 2, 4, 5, 9, 14, 15, 20, 23, 24, 28, 30 en 31)

De risico's in deze paragraaf hebben een relatie met de feitelijke activiteiten die Groningen Seaports ontplooid. Hierbij kan gedacht worden aan onder andere de volgende activiteiten:

- Uitgifte van grond (uitgifte van vervuilde grond);
- Baggerwerkzaamheden (verontreiniging van baggerspecie, achterstand in baggerwerkzaamheden);
- Scheepvaartbegeleiding (aanvaring van een schip binnen de havens van GSP, onjuist advies van een verkeersleider als gevolg van een grove fout, onnodige lange stremming van de haven);
- Onderhoud infrastructuur (achterstanden);
- Opstellen ontwerp/bestek ter inrichting van een industrieterrein (fout in het ontwerp/bestek i.c.m. verwachtingen van de klant);
- Checken douanedocumentatie (onvoldoende checken);
- Vergunningverlening en –handhaving (onterecht verstrekte vergunning).

#### Belangrijkste beheersmaatregelen

De risico's die zich met de uitoefening van deze activiteiten kunnen voordoen, worden door Groningen Seaports zoveel mogelijk ook operationeel beheerst. Hieronder treft u een aantal van de belangrijkste beheersmaatregelen die al geïmplementeerd zijn binnen de organisatie.

- Uitgifte van grond: voor de uitgifte wordt een bodeminspectie uitgevoerd;
- Baggerwerkzaamheden: onderhoudswerkzaamheden worden middels een jaarlijkse aanbesteding uitbesteed aan derden;

- Scheepvaartbegeleiding: verkeersbegeleiders hebben de beschikking over een Haveninformatiesysteem, schepen worden aangespoord op voldoende verzekering en wordt eventueel om financiële zekerheden gevraagd;
- Onderhoud infrastructuur: er is een werkgroep ingericht om onderzoek te doen naar schades als gevolg van calamiteiten met infrastructuur;
- Opstellen ontwerp/bestek: opstellen van bestekken vindt plaats op basis van het gesloten contract en wordt meestal uitbesteed aan derden. Groningen Seaports controleert opgestelde bestekken nog wel op uitvoerbaarheid;
- Checken douanedocumentatie: controle wordt uitgevoerd door de afdeling Verkeersdienst;
- Vergunningverlening en –handhaving: er is een werkprocedure geïmplementeerd en er is een mandatering van kracht.

### **Financiering**

Eventuele achterstanden in baggerwerkzaamheden en mogelijke schaarste van grondstoffen en aannemers zijn bekend binnen de organisatie en zouden dan ook middels budgetteren gefinancierd kunnen worden. Gevolgen van achterstallig onderhoud in de infrastructuur wordt gedekt door de aansprakelijkheidsverzekering.

De overige risico's hebben een dermate eenmalig karakter en mogelijke schadeomvang dat wij adviseren deze mee te nemen voor de bepaling van de weerstandscapaciteit van Groningen Seaports.

#### **SCHADESCENARIO “UITGEVEN VAN VERVUILDE GROND”**

21 ha (ca. 3% van 700 ha.) van de grond van GSP kunnen vervuild zijn en zouden bij verkoop gereinigd moeten worden.

##### **Feitelijke gevolgen:**

- GSP moet reinigingskosten betalen;
- Reinigingskosten = EUR 45,-/m<sup>3</sup>.

##### **Financiële gevolgen:**

21 ha x 1 meter diep x EUR 45,- = EUR 10 miljoen

##### **Kans:**

1 x per 20 jaar

#### **SCHADESCENARIO “VERONTREINIGING VAN BAGGERSPECIE”**

Baggerspecie mag niet meer in het water geloosd worden (geen vergunning).

##### **Feitelijke gevolgen:**

- 10.000 m<sup>3</sup> is in enig jaar vervuild;
- Reinigen van baggerspecie is noodzakelijk;
- Reinigen kost EUR 100,00 per m<sup>3</sup>
- Bij opslag dervingskosten terrein i.v.m. niet uitgeven van het terrein de komende jaren.

##### **Financiële gevolgen:**

- 10.000 m<sup>3</sup> x EUR 100,00 = EUR 1 miljoen

##### **Kans:**

1 x per 3 jaar



### SCHADESCENARIO “AANVARING VAN EEN SCHIP MET DE KADE”

Aanvaring van een schip met een van de kades in een haven van GSP.

**Feitelijke gevolgen:**

- Kade is beschadigd en 1 maand niet bereikbaar/te gebruiken.

**Financiële gevolgen:**

Max. EUR 1 miljoen (uitkomst workshop)

**Kans:**

1 x per 25 jaar

### SCHADESCENARIO “INDELING VAN HET HAVENGEBIED”

Verplaatsing van 1 windmolen van Growind op en rond het terrein van Nuon.

**Feitelijke gevolgen:**

- GSP krijgt extra kosten voor het verplaatsen van de windmolen op basis van het gesloten contract (max. EUR 1 miljoen per windmolen, aangezien een alternatieve locatie reeds ter beschikking is voor GSP).

**Financiële gevolgen:**

EUR 1 miljoen.

**Kans:**

1 x per 3 jaar

#### **Advies**

Tijdens het onderzoek is naar voren gekomen dat er regelmatig op kleine en middelgrote schaal last ondervonden wordt van het niet overeenkomen van de verwachtingen van de klant op basis van het sales proces en de uitvoerende werkzaamheden op basis van het opgestelde bestek/contract. Tevens hebben dergelijke voorvallen ook tot extra kosten voor Groningen Seaports geleid. In aansluiting hierop adviseren wij de feitelijke omschrijving van de te realiseren objecten zo uitgebreid mogelijk op te nemen in de contracten. Daarnaast is het aan te bevelen de afdeling Port Technology zo snel mogelijk te betrekken in het sales proces, zodat eventuele verwachtingen en wensen van de klant gelijk (gedeeltelijk) getoetst kunnen worden op de technische haalbaarheid.

### 3.7 Financiën

#### **Risico's (nrs. 3, 10, 22, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50 en 51)**

Er zijn diverse financiële risico's voor Groningen Seaports geïdentificeerd. Hierbij is een onderscheid te maken in risico's waarmee Groningen Seaports geconfronteerd wordt, die van buiten komen en risico's die ontstaan door interne organisatie en processen. Hieronder treft een opsomming van de belangrijkste financiële risico's.

#### *Externe risico's*

- Negatieve conjuncturele ontwikkelingen (meer faillissementen van gevestigde bedrijven, minder inkomsten, stijging uitblijvende betalingen);
- Stijging marktprijzen (van grondstoffen en/of diensten);
- Negatieve renteontwikkelingen;
- Faillissement van een organisatie waar Groningen Seaports een deelneming in heeft.

#### *Interne risico's*

- Overschrijding budget (raming vooraf is onjuist, onjuiste/onvolledige vastlegging van facturen);
- Niet voldoen aan subsidievoorwaarden;
- Onjuiste of geen vastlegging van betaalafspraken in het administratiesysteem.

#### **Belangrijkste beheersmaatregelen**

De operationele beheersmaatregelen om externe risico's te verkleinen en/of beperken zijn zeer beperkt, hetgeen ook geldt voor Groningen Seaports. Zij tracht middels het opstellen van een programmabegroting zoveel mogelijk van deze risico's te voorspellen en hierop in te spelen, maar dit blijft altijd lastig. Voor mogelijke rentestijgingen heeft Groningen Seaports derivaten ingekocht, echter dit brengt weer extra risico's met zich mee in het geval van een rentedaling. Met betrekking tot de deelnemingen in externe organisaties vraagt Groningen Seaports periodiek voortgangsrapportages op, alsmede data met betrekking tot de financiële positie van de organisatie, zodat ook hier negatieve ontwikkelingen zoveel mogelijk op voorhand te identificeren zijn.

Met betrekking tot interne risico's is het voor een organisatie altijd makkelijker om operationele beheersmaatregelen in te zetten. In het geval van Groningen Seaports blijkt dat bijvoorbeeld budgetoverschrijdingen onder andere tegengegaan worden door het opnemen van een post onvoorzien en door regelmatige check van de ontwikkelingen van een projectbudget.

In relatie tot het risico van het niet voldoen aan subsidievoorwaarden, waardoor mogelijke subsidiegelden niet of slechts gedeeltelijk toegekend zullen worden, is er binnen Groningen Seaports een proces vastgelegd. Hierin worden alle voorwaarden voor de betreffende subsidie opgenomen op projectniveau en intern bewaakt.

#### **Financiering**

Een deel van de conjunctuurrisico's kunnen door Groningen Seaports gebudgetteerd worden. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de onderdelen die direct haar organisatie raken. Echter de onderdelen waarmee zij indirect te maken krijgt, zoals bijvoorbeeld extra faillissementen van gevestigde bedrijven, daar zou zij weerstandscapaciteit voor kunnen aanhouden.

Risico's die een minder grote impact op de organisatie hebben, zullen over het algemeen meegenomen worden in de lopende middelen of budgetten van Groningen Seaports. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om kleine budgetoverschrijdingen bij projecten, stijging van uitblijvende betalingen door debiteuren en faillissementen van organisaties waarin zij deelnemingen kent. Daarentegen zijn bijvoorbeeld rentestijgingen en het niet voldoen aan gestelde subsidievoorwaarden risico's die een grotere impact op de organisatie hebben en derhalve het beste meegenomen kunnen worden ter bepaling van de weerstandscapaciteit van Groningen Seaports.

#### **SCHADESCENARIO "FAILLISSEMENT ONDERNEMER"**

Faillissement van een ondernemer die gevestigd is op een bedrijventerrein van GSP en een periodieke erfpacht betaalt een GSP.

##### **Feitelijke gevolgen:**

- GSP kan geconfronteerd worden met extra kosten voor het opruimen en saneren van de locatie;
- GSP zal geconfronteerd worden met het mislopen van inkomsten uit erfpacht.

##### **Financiële gevolgen:**

EUR 500.000,-

##### **Kans:**

1 x per 5 jaar

### SCHADESCENARIO “RENTESTIJGING OP DE MARKT”

In enig jaar zal de rente op het aantrekken van vreemd vermogen nominaal 1% op jaarbasis stijging in afwijking van de verwachte renteontwikkelingen.

**Feitelijke gevolgen:**

- Aantrekken van vreemd vermogen wordt duurder voor GSP;
- Niet gehedged kapitaal bedraagt EUR 70 miljoen.

**Financiële gevolgen:**

EUR 70 miljoen x 1% = EUR 700.000,- op jaarbasis

**Kans:**

1 x per 20 jaar

#### **Advies**

Over het algemeen achten wij de operationele beheersing van de financiële risico's binnen Groningen Seaports goed, echter er zou wel meer aandacht besteed kunnen worden aan de beheersing van de interne risico's. Hierbij zou gedacht kunnen worden aan het beter vastleggen van procedures omtrent het indienen en registreren van facturen op projectniveau en het registreren van betaalafspraken met klanten.

### 3.8 Bestuur

#### **Risico's (nrs. 17 en 19)**

Groningen Seaports wordt aangestuurd door een directie met daarboven een dagelijks en een algemeen bestuur. Deze opzet brengt aanvullende risico's met zich. Een voorbeeld hiervan is mogelijke onjuiste besluitvorming. Daarnaast geldt in het geval van Groningen Seaports dat de kennis van het bestuur, de personen die de organisatie aansturen en strategische besluiten nemen, sterk afhankelijk is van de persoonlijke kennis die de gekozen wethouders en vertegenwoordigers hebben van het aansturen van havenbedrijf.

#### **Belangrijkste beheersmaatregelen**

In het kader van mogelijke onjuiste besluitvorming is er binnen Groningen Seaports voor het bestuur een mandaatregeling van toepassing en zijn er statuten opgesteld, waarin het besluitvormingsproces inclusief de vereisten is opgenomen.

In het kader van mogelijk kennisgebrek binnen het bestuur over het aansturen van een havenbedrijf wordt door het bestuur bij twijfel van voldoende kennis een extern adviseur ingeschakeld. Daarnaast wordt momenteel bekeken binnen het bestuur of dit uitgebreid zou kunnen worden met een of meerdere vaste externe adviseurs op verschillende aandachtsgebieden. Ten tijde van het opstellen van dit rapport is hierover nog geen definitief besluit genomen.

#### **Financiering**

Claims van derden voor geleden schade als gevolg van de genomen onterechte besluiten kunnen worden gefinancierd vanuit een aansprakelijkheidsverzekering.



### **Clarification to Rule 25 verzekering**

De dekking van deze polis omvat:

- Opruimen van wrakstukken → tot een maximum van EUR 22.689,-
- Letselschade bij derden, inclusief vervuiling
- Boetes in het kader van "Rule 25"
- Overlijden of letselschade in relatie tot "Rule 25"

Deze verzekering is een secundaire verzekering en komt derhalve boven op de verzekeringen die door de organisatie bij verzekeraars is uitgenomen.

De verzekering kent een dekkingslimiet van EUR 5 miljoen en een eigen risico van EUR 750,-.

### **Casco / machinerieën**

#### **Elektronicaverzekering**

De dekking van deze verzekering omvat materiële schade op apparatuur en/of installaties en/of informatiedragers en/of reserveonderdelen, welke genoemd en aangemeld zijn. De dekking omvat dan een dekking voor materiële schade, extra kosten en reconstructiekosten. Hierbij geldt een maximum van EUR 2.894.000,- met een eigen risico van EUR 1.134,45.

### **Doorlopende reisverzekering**

#### **4.1.2 Belangrijkste aandachtspunten m.b.t. de verzekeringsportefeuille**

In aansluiting op de dekkingen zoals die hierboven beschreven zijn, zijn een aantal aandachtspunten aan te geven.

- **Geen dekking voor vermogens-/gevolgschade**

In de verzekeringsportefeuille van Groningen Seaports is geen dekking opgenomen voor eventuele vermogensschade die derden kunnen lijden, welke aan Groningen Seaports toegerekend kan worden. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld opbrekingen van de infrastructuur en de dienstverlening die Groningen Seaports aanbiedt in het kader van haar bedrijventerreinen. Een voorbeeld van deze dienstverlening is de centrale inkoop van diensten voor het gehele bedrijventerrein, zoals de inkoop van beveiliging.

Het niet tijdig leveren of onjuist leveren van bijvoorbeeld de benodigde infrastructuur (zie contract Nuon) is eveneens niet verzekerd. Een dergelijke dekking is op dit moment ook niet verzekeraar in de huidige markt. Dit risico wordt gezien als een commercieel risico. Door de omvang van het risico en de onverzekeraarheid ervan hebben wij geadviseerd om boeteclausules op te nemen in contracten voor dergelijke verplichtingen. Hiermee kunnen dan de financiële gevolgen van het niet nakomen van een dergelijke verplichting voor Groningen Seaports beperkt worden.

- **Te lage dekking aansprakelijkheidsverzekering**

Groningen Seaports heeft de dekking op haar aansprakelijkheidsverzekering gemaximeerd op EUR 2,2 miljoen, terwijl in contracten, bijvoorbeeld in het contract met Nuon, een maximale aansprakelijkheid voor personen- en zaakschade geaccepteerd wordt van EUR 5 miljoen.

Bovendien zou een eventuele vermogensschadedekking op de aansprakelijkheidsverzekering voor Groningen Seaports ook hoger dienen te zijn dan het huidige maximum, aangezien de exposure op dit vlak vele malen groter is.

Inmiddels heeft Groningen Seaports de verzekerde som verhoogd naar EUR 5.000.000 naar aanleiding van de uitkomsten van dit onderzoek.

## 4.2 Risicosimulatie ter bepaling van het weerstandsvermogen

Om een uitspraak te kunnen doen over de hoogte van de aan te houden reserves (de benodigde weerstandscapaciteit) zijn in samenspraak met Groningen Seaports de risico's geselecteerd die in aanmerking komen om voor het weerstandsvermogen. Deze selectie heeft plaatsgevonden op basis van het totale risicoprofiel zoals dat in de bijlage is opgenomen.

In een plenaire workshop met de geïnterviewde personen binnen Groningen Seaports zijn de meest belangrijke risico's alsmede de financieringsmethodiek van de risico's besproken (zie eveneens hoofdstuk 3).

Voor de risico's waarvan is vastgesteld dat ze voor het weerstandsvermogen dienen te worden opgenomen, zijn de volgende risicoscenario's gedefinieerd:

- Niet nakomen van contractuele verplichtingen: de infrastructuur wordt 3 maanden te laat opgeleverd aan RWE;
- Klimatologische veranderingen veroorzaken een zware najaarsstorm, welke in combinatie met een hoge waterstand leidt tot schade aan de infrastructuur en dijken van Groningen Seaports;
- Bezitten en uitgeven van vervuilde grond: ca. 3% van de resterende 700 ha. grond kan vervuild zijn en moet bij verkoop door Groningen Seaports gereinigd worden;
- Verontreiniging van de baggerspecie, waardoor deze niet meer in het water geloosd mag worden;
- Aanvaring van een schip met een van de kades in een haven van Groningen Seaports;
- Negatieve indeling van het havengebied, waardoor een windmolen van Growind, welke op het Nuon terrein staat, verplaatst moet worden;
- Faillissement van een ondernemer die op een bedrijventerrein van Groningen Seaports gevestigd is en hiervoor middels een periodieke betaling erfpacht afdraagt;
- Rentestijgingen op de markt zorgen ervoor dat het aantrekken van vreemd vermogen in enig jaar nominaal 1% duurder is voor niet gehedged kapitaal.

Voor de hierboven beschreven risicoscenario's is vervolgens een inschatting gemaakt van de kans dat zich een incident voordoet en van de mogelijke financiële gevolgen daarvan. Zie voor een beschrijving van de risicoscenario's hoofdstuk 3. Bij dit laatste is verder onderscheid aangebracht naar de minimale impact, de verwachte impact en de maximale impact van een bepaald scenario.

In de tabel op de volgende pagina zijn deze risicoscenario's samengevat. Deze variabelen vormen de

Omvang (EUR)			
Risico	Minimale omvang	Verwachte omvang	Maximale omvang
Niet nakomen contractuele verplichtingen	1.000.000	5.500.000	10.000.000
Faillissement ondernemer op bedrijventerrein GSP	25.000	50.000	75.000
Verontreiniging baggerspecie	800.000	1.000.000	1.200.000
Aanvaring van een schip met een kade	750.000	1.000.000	1.250.000
Verwijderen windturbines op last van andere onderneming	500.000	1.000.000	1.500.000
Extreme weersomstandigheden	3.000.000	4.500.000	6.000.000
Rentestijging op de markt	500.000	700.000	1.000.000
Bezitten van vervuilde grond	7.500.000	10.000.000	12.500.000

input voor de risicosimulatie, waarin de gezamenlijke impact van de gedefinieerde risicoscenario's wordt bepaald.

Met behulp van een simulatie (een statistisch model) wordt vervolgens een uitspraak gedaan over de financiële gevolgen van de gedefinieerde risico's voor Groningen Seaports. Door de modellering in de risicosimulatie wordt op de juiste wijze rekening gehouden met het 'portfolio effect', met andere woorden het effect, dat wanneer je een portfolio hebt van een aantal ongecorrleerde risico's het totale risico lager

is dan de som van de individuele risico's. Met behulp van het simulatiemodel kan een uitspraak worden gedaan over de *gemiddelde* verwachte schade en de verwachte schadelast in een extreem slecht schadejaar (bijvoorbeeld één keer in de 25 jaar of één keer in de 100 jaar). In de onderstaande tabel is de totale verwachte schade op basis van de simulatie weergegeven. De tabel geeft inzicht in de verwachte schadeomvang bij verschillende zekerheidsniveaus.

Groningen Seaports		
Jaarlijkse schadelast - Weerstandsvermogen		
Resultaten simulatie (EUR)		
Scenario	Zekerheidspercentage	Maximum verwachte schadelast
Gemiddeld		2.000.000
Negatief scenario eens in 5 jaar	80,00%	2.200.000
Negatief scenario eens in 10 jaar	90,00%	5.600.000
Negatief scenario eens in 20 jaar	95,00%	9.500.000
Negatief scenario eens in 50 jaar	98,00%	11.700.000
Negatief scenario eens in 100 jaar	99,00%	12.700.000
Negatief scenario eens in 200 jaar	99,50%	13.800.000

Op basis van de output in deze fase kan Groningen Seaports een gefundeerde keuze maken omtrent de aan te houden reserves in relatie tot de gedefinieerde risicoscenario's. Hierbij dient een koppeling te worden gelegd met de beschikbare, vrij aanwendbare reserves. Uit de bovenstaande tabel kan bijvoorbeeld worden afgeleid, dat met een zekerheid van 99% kan worden gezegd dat de totale schade lager is dan € 12.700.000,- in een willekeurig jaar. Eenmaal per 100 jaar is de totale schade groter dan dit bedrag en zullen de reserves dan ook onvoldoende zijn om de schades af te dekken.

Op basis van deze gegevens heeft het bestuur een instrument in handen om een beleid te formuleren ten aanzien van de aan te houden reserves. Er kan immers met een bepaalde betrouwbaarheid worden bepaald welke reserves Groningen Seaports zou moeten aanhouden om zelfs in uitzonderlijke situaties over voldoende financiële middelen te kunnen beschikken. Dit is in grote mate afhankelijk van de risico attitude van Groningen Seaports.

## 5 Conclusie en aanbevelingen

### 5.1 Conclusie

Groningen Seaports is een organisatie die de laatste jaren sterk in ontwikkeling is geweest. De komende jaren zal deze ontwikkeling zich nog verder voortzetten. Hierbij gaat het niet alleen om ontwikkelingen van de activiteiten en diensten, maar ook om interne organisatieontwikkelingen. Deze sterke groei en verandering brengen met zich mee dat de aandacht voor verschillende beheersmaatregelen en procedures niet de hoogste prioriteit heeft gekregen de afgelopen periode. Daarentegen brengen zij wel andere en extra risico's met zich mee, waarmee de exposure voor de organisatie groeit. Een bewustwording van de organisatie van deze situatie heeft zich inmiddels voorgedaan en Groningen Seaports heeft dan ook besloten om diverse risicobeperkende maatregelen te implementeren of in te brengen.

Uit het onderzoek zijn een aantal thema's naar voren gekomen, waarbinnen de risicobeheersing nog onvoldoende is meegenomen en waardoor de risico's voor Groningen Seaports ongewenst groot zijn. In de volgende paragrafen zullen met name deze onderwerpen naar voren komen.

### 5.2 Aanbevelingen

In deze paragraaf zullen wij een aantal aanbevelingen doen richting Groningen Seaports, die haar risicomanagement verder kunnen optimaliseren.

- **Optimaliseren contractmanagement**

Binnen Groningen Seaports is duidelijk waarneembaar dat contractmanagement nog niet uitontwikkeld is en zeker nog de nodige aandacht verdient in de toekomst. Hieronder zullen wij een drietal subthema's benoemen waaraan hierbij gedacht kan worden:

- Contractmanagement centraal beleggen  
Goed contractmanagement kan een organisatie enerzijds geld opleveren en anderzijds geld besparen. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het actief toepassen van contractmanagement bij aflopen en verlengen van contracten, maar ook om het bewaken van het nakomen van contractuele verplichtingen, waarmee claims en eventuele boetes zoveel mogelijk voorkomen worden.
- Altijd een aansprakelijkheidsclausule opnemen in het contract  
Om de aansprakelijkheid van Groningen Seaports tegenover haar contractspartijen zoveel mogelijk te beperken, is het aan te bevelen om altijd een aansprakelijkheidsclausule in het contract op te nemen. In deze clausule kan de aansprakelijkheid van Groningen Seaports dan beperkt worden tot een nominaal bedrag. Dit bedrag kan gerelateerd zijn aan de aansprakelijkheidspolis, echter bij voorkeur dient deze relatie niet genoemd te worden in het contract.
- Eenduidige contractformuleringen  
In een contract dienen de werkzaamheden en verplichtingen van de contractpartijen eenduidig geformuleerd te worden. Hiermee wordt voorkomen dat de wederzijdse verwachtingen niet corresponderen en er onenigheid met de klant ontstaat over wat er geleverd moet worden, waarbij Groningen Seaports wellicht extra kosten moet gaan maken om de klanttevredenheid te behouden.



- **Opstellen procedures en/of werkbeschrijvingen**  
Het is aan te bevelen om zoveel mogelijk processen en werkzaamheden vast te leggen in procedures. Hiermee wordt een regulering van de werkzaamheden (meer standaardiseren) beter mogelijk en is onderlinge vervanging van collega's ook beter in te vullen.
- **Introduceren agressietraining**  
Tijdens het onderzoek is naar voren gekomen dat verschillende groepen medewerkers binnen Groningen Seaports geconfronteerd (kunnen) worden met agressie tijdens hun werk. Voor deze groepen (en eventueel voor het gehele personeelsbestand) is het aan te bevelen om een training "Omgaan met Agressie" te volgen. De medewerker is dan beter voorbereid op dergelijke situaties, waardoor eventueel verzuim als gevolg hiervan ook beperkt of zelfs achterwege blijft.
- **Opstellen beleid "Agressie, geweld en seksuele intimidatie"**  
In aansluiting op het voorgaande punt is het aan te bevelen om binnen Groningen Seaports een organisatiebeleid op te stellen voor agressie, geweld en seksuele intimidatie. Zodra het standpunt van de organisatie onder de medewerkers bekend wordt, kan hieraan ook getoetst worden door de medewerkers en kan de eventuele aanwezigheid van dergelijke situaties gemeld worden.
- **Opstellen beleid "Samenwerking met onderaannemers"**  
Aangezien Groningen Seaports steeds vaker met onderaannemers samenwerkt, is het belangrijk om hier een organisatiebreed beleid voor te formuleren. In dit beleid dienen bijvoorbeeld specificaties opgenomen te worden die belangrijk zijn voor Groningen Seaports bij de selectie van een onderaannemer, tijdens het aanbestedingsproces. Daarnaast kunnen er ook procedures in opgenomen over hoe te handelen in een dergelijke samenwerking als de onderaannemer zijn afspraken niet nakomt en/of zich niet aan de regels houdt. Een algemeen beleid kan voor de medewerkers van Groningen Seaports duidelijkheid bieden met betrekking tot hun manier van optreden richting deze groep in bepaalde situaties.
- **Optimaliseren continuïteit navigatieapparatuur**  
Tijdens het onderzoek is naar voren gekomen dat de continuïteit van de navigatieapparatuur op dit moment niet goed is. Het systeem valt steeds vaker uit (echter voldoet nog aan de norm) en er is geen noodstroomvoorziening beschikbaar die uitkomst kan bieden bij energie-uitval. In aansluiting hierop willen wij Groningen Seaports adviseren om deze continuïteit verder te verbeteren door te overwegen een nieuw systeem aan te schaffen en/of een noodstroomvoorziening.

## Bijlage I: Risicoprofiel

Rotterdam, 11 november 2008

mr. J.G.W.M. Waterschoot  
Managing Consultant

J. Kerskes  
Consultant

Dit rapport is uitsluitend bestemd voor de opdrachtgever. De inhoud van dit rapport is gebaseerd op omstandigheden bij en informatie ter beschikking gesteld door de opdrachtgever. Op geen enkele wijze kan worden gegarandeerd dat beschreven omstandigheden volledig in overeenstemming zijn met van toepassing zijnde wet- en regelgeving, noch mag worden aangenomen dat de inhoud van dit rapport volledig is ten aanzien van de onderzochte risico's. Derden die van dit rapport kennisnemen kunnen aan dit rapport geen rechten ontleen.

Aon Groep Nederland bv geeft geen juridische adviezen en/of adviezen op het terrein van belastingen of accounting. Geadviseerd wordt om met betrekking tot deze onderwerpen contact op te nemen met gespecialiseerde raadgevers, alvorens definitieve beslissingen worden genomen.

© 2008 Aon Groep Nederland bv

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze rapportage mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Aon Groep Nederland bv.



# Groningen Seaports

Actualisatie weerstandscapaciteit

*12 januari 2012*

*Eindrapport*

## Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	1
<b>1 Inleiding .....</b>	<b>1</b>
<b>2 Schadescenario's .....</b>	<b>2</b>
2.1 Verschil t.o.v. 2008 .....	2
2.1.1 Afgevallen scenario's .....	2
2.1.2 Bijgekomen scenario's .....	3
2.2 Uitwerking scenario's 2011 .....	4
<b>3 Benodigde weerstandscapaciteit.....</b>	<b>8</b>
Contactgegevens .....	10
Over Aon .....	11



- Inzicht in verbetermogelijkheden van de risicobeheersing bij de hiervoor genoemde risico's.
3. *Simulatie*. Met behulp van de input uit de workshop heeft AGRC met behulp van een op maat gemaakt statistisch model (Monte Carlo simulaties) een uitspraak gedaan over de financiële gevolgen van de gedefinieerde risico's voor de GR. De impact van alle individuele risico's is bepaald, maar ook van alle risicoscenario's gezamenlijk. Met behulp van het model kan een uitspraak worden gedaan over de *gemiddelde* verwachte schade en ook van de verwachte schadelast in een extreem slecht schadejaar (bijvoorbeeld eens in de 25 jaar of eens in de 100 jaar).

## 2 Schadescenario's

Om een risicosimulatie van de risico's ten behoeve van de weerstandscapaciteit van Groningen Seaports uit te voeren, is het van belang dat voor elk risico een mogelijk schadescenario in kaart gebracht wordt. Met de input van de documentenstudie en de workshop zijn onderstaande scenario's opgesteld:

1. Uitgeven van vervuilde grond;
2. Faillissement ondernemer;
3. Verontreiniging baggerspecie;
4. Aanvaring van een schip met de kade;
5. Extreme weersomstandigheden;
6. Veranderende wet- en regelgeving;
7. Stremming haven door grove fout verkeersleiding GSP;
8. Ontwerpfout door ingenieursbureau.

### 2.1 Verschil t.o.v. 2008

#### 2.1.1 Afgefallen scenario's

Ten opzichte van 2008 zijn de vorige scenario's afgefallen:

- A. Niet nakomen van contractuele verplichtingen;
- B. Verwijderen windturbine op last van andere onderneming;
- C. Rentestijging op de markt.

#### **Ad A Niet nakomen van contractuele verplichtingen**

In 2008 is onder deze noemer het scenario opgenomen dat GSP de toegezegde infrastructuur 3 maanden te laat aan RWE oplevert. Bij de actualisatie zijn twee actuelere scenario's doorgenomen. Na evaluatie van deze scenario's bleek echter dat geen van de twee in aanmerking komt voor de berekening van de weerstandscapaciteit.

De actuele scenario's zijn:

- *Verdieping Eemshaven wordt niet toegestaan.*  
Dit scenario is feitelijk aan de hand: de vergunning vanuit de Natuurwet is vernietigd. GSP heeft in de betreffende contracten echter een voorbehoud opgenomen van het verkrijgen van de vergunning. JZ stelt in een MT-notitie: "De consequenties van het vernietigen van de Nbw-vergunningen op onze contractuele verplichtingen zijn beperkt en zullen niet leiden tot toewijsbare claims van klanten." (2011.04577). Dit scenario wordt daarom niet meegenomen voor de berekening van de weerstandscapaciteit.



- *Leiding in eigendom van GSP (stoom, perslucht, stikstof, zout afvalwater scheidingsleiding) is kapot. Hierdoor vallen de bedrijfsprocessen van de klant tijdelijk stil.*

In de contracten met de betreffende bedrijven zijn ofwel de onderhoudsverplichtingen aan de leiding overgenomen door de wederpartij ofwel is contractueel vastgelegd:

- Dat de klant recht heeft op vermindering van een deel van de huurprijs voor de periode dat zij geen gebruik heeft kunnen maken van een deel van de pijpleidingen;
- Schade als gevolg van stagnatie in de bereikbaarheid van de leidingen en schade als gevolg van storingen in installaties van derden niet voor rekening van GSP komt;
- De aansprakelijkheid van GSP beperkt is tot EUR 217.764,- per gebeurtenis waarbij een reeks van gebeurtenissen geldt als één gebeurtenis
- Dat GSP niet aansprakelijk is voor indirecte cq gevolgschade, daaronder begrepen gederfde winst, gemiste besparingen en/of schade door bedrijfsstagnatie (aldus art. 9.2 jo. 9.3 huurovereenkomst).

Omdat GSP het risico contractueel voldoende heeft beheerst, wordt dit scenario niet meegenomen voor de berekening van de weerstandscapaciteit.

#### **Ad B Verwijderen windturbine op last van andere onderneming**

In 2008 is onder deze noemer het scenario opgenomen dat GSP verplicht wordt vanuit het gesloten contract om één windmolen van Growind op en rond het terrein van Nuon te verplaatsen. Het verplaatsen zou nodig zijn om schade van de windturbine aan eigendommen van Nuon te voorkomen.

Inmiddels is een oplossing gevonden voor dit probleem. Er is het volgende afgesproken:

- GSP / Growind kan aansprakelijk worden gehouden bij schade door de windturbine aan eigendommen van Nuon voor het eigen risico op de brandverzekering van Nuon. Dit eigen risico bedraagt EUR 40 miljoen;
- Dit risico is verzekerd op de verzekering van Growind;
- Nuon stelt een verklaring op dat zij geen regres zullen plegen op GSP.

Dit scenario wordt dan ook niet meegenomen voor de berekening van de weerstandscapaciteit.

#### **Ad C Rentestijging op de markt**

In de jaren 2012 en 2013 is er geen sprake van niet gehedged kapitaal, GSP is juist overhedged. In de jaren 2014 en 2015 is de huidige verwachting van GSP dat de vreemd vermogen behoefte hoger zal zijn dan dat GSP momenteel heeft gehedged voor die jaren. Echter, GSP heeft nog t/m 2013 om deze verwachte 'underhedge' weg te nemen middels het aantrekken van rentederivaten. GSP stelt dat het risico daarmee in zijn geheel is geëlimineerd.

### **2.1.2 Bijgekomen scenario's**

Ten opzichte van 2008 zijn de vorige scenario's toegevoegd:

- A. Stremming haven door grove fout verkeersleiding GSP;
- B. Ontwerpfout door ingenieursbureau

#### **Ad A Stremming haven door grove fout verkeersleiding GSP**

In 2008 is daarover besloten dat dit risico operationeel te beheersen is of zou moeten zijn en daarom niet werd meegenomen voor de berekening van de weerstandscapaciteit. Nu is besloten om dit scenario wel mee te nemen, maar wel met een zeer kleine kans.

### Ad B Ontwerpfout door ingenieursbureau

Dit scenario is opgenomen omdat een deel van de activiteiten van GSP het onder haar verantwoordelijkheid laten aanleggen van kades, bedrijfsterrein, etc. betreft. Omdat bij een ontwerpfout van een ingenieursbureau de daardoor ontstane schade te verhalen is tot de opdrachtsom wordt een dergelijk scenario meegenomen in de berekening van de weerstandscapaciteit.

## 2.2 Uitwerking scenario's 2011

Voor de hierboven genoemde risicoscenario's is een inschatting gemaakt van de kans dat zich een incident voordoet en van de mogelijke financiële gevolgen daarvan. Bij dit laatste is verder onderscheid aangebracht naar de minimale impact, de verwachte impact en de maximale impact van een bepaald scenario. Hierna worden de verschillende scenario's verder toegelicht.

### SCHADESCENARIO 1: "Uitgeven van vervuilde grond"

10 ha van de grond van GSP is vervuild zijn en moet bij verkoop gereinigd worden.

**Feitelijke gevolgen:**

- GSP moet reinigingskosten betalen;
- Reinigingskosten = EUR 45,-/m<sup>3</sup>

**Financiële gevolgen:**

- Minimaal: EUR 3.000.000,- (uitgifte vervuilde aantal ha minder)
- Verwacht: 10 ha x 1 m diep x EUR 45,- = 100.000 m<sup>3</sup> x EUR 45 = EUR 4.500.000
- Maximaal: EUR 6.000.000,- (uitgifte vervuilde aantal ha meer)

**Kans:**

1 x per 5 jaar

### SCHADESCENARIO 2: "Faillissement ondernemer"

Faillissement van een ondernemer die gevestigd is op het bedrijventerrein van GSP onder erfpacht.

**Feitelijke gevolgen:**

- GSP moet extra kosten maken voor het opruimen en saneren van de locatie.

**Financiële gevolgen:**

- Minimaal: 3 ha x 1m<sup>3</sup> x EUR 45 = EUR 1.350.000
- Verwacht: EUR 2.250.000,- (stel 5 ha x 1m<sup>3</sup> x EUR 45 = EUR 2.250.000,-)
- Maximaal: 7 ha x 1m<sup>3</sup> x EUR 45 = EUR 3.150.000

**Kans:**

1 x per 10 jaar

**SCHADESCENARIO 3: "Verontreiniging baggerspecie"**

Baggerspecie mag niet meer in het water geloosd worden (geen vergunning).

**Feitelijke gevolgen:**

- 10.000 m<sup>3</sup> is in enig jaar vervuild;
- Reinigen van de baggerspecie is noodzakelijk;
- Reinigen kost EUR 100,- per m<sup>3</sup>;
- Bij opslag volgen dervingskosten van het terrein, omdat het terrein de komende jaren niet gebruikt kan worden.

**Financiële gevolgen:**

- Minimaal: EUR 800.000,-
- Verwacht: 10.000 m<sup>3</sup> x EUR 100,- = EUR 1.000.000,-
- Maximaal: EUR 1.200.000

**Kans:**

1 x per 10 jaar

**SCHADESCENARIO 4: "Aanvaring van een schip met de kade"**

Aanvaring van een schip met een van de kades in een haven van GSP.

N.B.1: GSP heeft geen garantie afgegeven dat de haven te allen tijde beschikbaar moet zijn. Kosten voor een alternatieve manier van opslag hoeven niet gemaakt te worden.

N.B.2: We gaan er in dit scenario vanuit dat de schade niet te verhalen is.

**Feitelijke gevolgen:**

- Kade is beschadigd en 1 maand niet bereikbaar/te gebruiken.

**Financiële gevolgen:**

- Minimaal: EUR 750.000,-
- Verwacht: EUR 1.000.000,-
- Maximaal: EUR 1.250.000,-

**Kans:**

1 x per 25 jaar

**SCHADESCENARIO 5: "Extreme weersomstandigheden"**

Zware najaarsstorm en een hoge waterstand beschadigen de infrastructuur en dijken van GSP.

**Feitelijke gevolgen:**

- Extra kosten voor reconstructie van infrastructuur en dijken.

**Financiële gevolgen:**

- Minimaal: EUR 3.000.000,-
- Verwacht: EUR 4.500.000,-
- Maximaal: EUR 6.000.000,-

**Kans:**

1 x per 20 jaar

**SCHADESCENARIO 6: "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

**Feitelijke gevolgen:**

- Extra kosten om te voldoen aan de gewijzigde wet- en regelgeving.

**Financiële gevolgen:**

- Minimaal: 0 (geen financiële gevolgen)
- Verwacht: EUR 5.000.000,-
- Maximaal: EUR 10.000.000,-

**Kans:**

1 x per 5 jaar

**SCHADESCENARIO 7: "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.

**Feitelijke gevolgen:**

- Minder inkomsten GSP
- Kosten voor berging
- Vergoeden schade aan schip / schepen
- Eventuele milieuschade

**Financiële gevolgen:**

- Kosten voor berging: EUR 600.000,- (2 schepen)
- Vergoeden schade aan schip: EUR 2.000.000,- (2 schepen)
- Verwachting: EUR 2.600.000,-
- Minimaal: EUR 1.000.000,- (lichtere schade aan schepen)
- Maximaal: EUR 4.000.000,- (er treedt letselschade op, 1 zwaargewonde)

**Kans:**

1 x per 100 jaar

**SCHADESCENARIO 8: "Ontwerpfout door ingenieursbureau"**

Door een ontwerpfout van het ingenieursbureau is een constructiefout gemaakt bij de aanleg van een kade. Hierdoor verzakt de kade.

**Feitelijke gevolgen:**

- Materiele schade aan bijvoorbeeld kraan
- Letselschade: 1 zwaargewonde
- Herstelkosten kade
- Deel van de schade is te verhalen op het ingenieursbureau (stel opdrachtsom EUR 120.000,-)

**Financiële gevolgen:**

- Materiele schade aan bijvoorbeeld kraan: EUR 3.500.000,-
- Letselschade: 1 x EUR 1.000.000,-
- Herstelkosten kade: 100 m x EUR 40.000 = EUR 4.000.000,-
- Totaal: EUR 8.500.000,- -/- EUR 120.000 = EUR 8.380.000,-
- Minimaal: EUR 4.000.000,- -/- EUR 120.000,- = EUR 3.880.000,-
- Maximaal: EUR 9.500.000,- (2 zwaargewonden) -/- EUR 120.000,- = EUR 9.380.000,-

N.B. Wij gaan er in dit scenario vanuit dat maximaal EUR 120.000,- verhaald kan worden op het ingenieursbureau.

**Kans:**

1 x per 50 jaar

### 3 Benodigde weerstandscapaciteit

Met behulp van een simulatie (een statistisch model) wordt een uitspraak gedaan over de financiële gevolgen van de gedefinieerde risicoscenario's voor Groningen Seaports. Door de modellering in de risicosimulatie wordt op de juiste wijze rekening gehouden met het 'portfolio effect'. Met andere woorden het effect, dat wanneer je een portfolio hebt van een aantal ongecorreleerde risico's het totale risico lager is dan de som van de individuele risico's. Met behulp van het simulatiemodel kan een uitspraak worden gedaan over de *gemiddelde* verwachte schade en de verwachte schadelast in een extreem slecht schadejaar (bijvoorbeeld één keer in de 25 jaar of één keer in de 100 jaar).

In de volgende tabel is de samenvatting van de scenario's weergegeven:

Omvang (EUR)				
Risico	Eens in X aantal jaar	Minimale omvang	Verwachte omvang	Maximale omvang
Uitgeven van vervuilde grond	5	3.000.000	4.500.000	6.000.000
Faillissement ondernemer	10	1.350.000	2.250.000	3.150.000
Verontreiniging baggerspecie	10	800.000	1.000.000	1.200.000
Aanvaring van een schip met de kade	25	750.000	1.000.000	1.250.000
Extreme weersomstandigheden	20	3.000.000	4.500.000	6.000.000
Veranderende wet- en regelgeving	5	0	5.000.000	10.000.000
Stremming haven	100	1.000.000	2.600.000	4.000.000
Uitvoeringsfout van aannemer	50	3.660.000	6.360.000	9.360.000

In 2008 is de volgende input meegenomen voor de simulatie:

Omvang (EUR)				
Risico	Eens in X aantal jaar	Minimale omvang	Verwachte omvang	Maximale omvang
Niet nakomen contractuele verplichtingen	25	1.000.000	5.500.000	10.000.000
Faillissement ondernemer op bedrijventerrein GSP	5	25.000	50.000	75.000
Verontreiniging baggerspecie	3	800.000	1.000.000	1.200.000
Aanvaring van een schip met een kade	25	750.000	1.000.000	1.250.000
Verwijderen windturbines op last van andere onderneming	3	500.000	1.000.000	1.500.000
Extreme weersomstandigheden	20	3.000.000	4.500.000	6.000.000
Rentestijging op de markt	20	500.000	700.000	1.000.000
Bezitten van vervuilde grond	20	7.500.000	10.000.000	12.500.000

In de onderstaande tabel is de totale verwachte schade op basis van de simulatie weergegeven. De tabel geeft inzicht in de verwachte schadeomvang bij verschillende zekerheidsniveaus.

Groningen Seaports			
Jaarlijkse schadelast - Weerstandsvermogen			
Resultaten simulatie 2011 (EUR)			
Scenario (Zekerheidspercentage)	Scenario	Zekerheidspercentage	Maximum verwachte schadelast
Gemiddeld	Gemiddeld		3.300.000
Negatief scenario eens in 5 jaar (80%)	Negatief scenario eens in 5 jaar	80,00%	6.000.000
Negatief scenario eens in 10 jaar (90%)	Negatief scenario eens in 10 jaar	90,00%	6.300.000
Negatief scenario eens in 20 jaar (95%)	Negatief scenario eens in 20 jaar	95,00%	10.300.000
Negatief scenario eens in 50 jaar (98%)	Negatief scenario eens in 50 jaar	98,00%	12.300.000
Negatief scenario eens in 100 jaar (99%)	Negatief scenario eens in 100 jaar	99,00%	13.600.000
Negatief scenario eens in 200 jaar (99,50%)	Negatief scenario eens in 200 jaar	99,50%	15.000.000

Op basis van de output in deze fase kan Groningen Seaports een gefundeerde keuze maken omtrent de aan te houden reserves in relatie tot de gedefinieerde risicoscenario's. Hierbij dient een koppeling te

worden gelegd met de beschikbare, vrij aanwendbare reserves. Uit de bovenstaande tabel kan bijvoorbeeld worden afgeleid, dat met een zekerheid van 99,5% kan worden gezegd dat de totale schade lager is dan EUR 15.000.000,- in een willekeurig jaar. Eenmaal per 100 jaar is de totale schade groter dan dit bedrag en zullen de reserves dan ook onvoldoende zijn om de schades af te dekken. In 2008 bedroeg het bedrag bij een zekerheid van 99,5% EUR 13.800.000,-

Het hogere bedrag van EUR 15.000.000,- wordt met name veroorzaakt door het scenario Veranderende wet- en regelgeving. De maximale schade is vrij fors (EUR 10.000.000,-) en de kans vrij hoog (eens in de 5 jaar).

Op basis van deze gegevens heeft het bestuur een instrument in handen om een beleid te formuleren ten aanzien van de aan te houden reserves. Er kan immers met een bepaalde betrouwbaarheid worden bepaald welke reserves Groningen Seaports zou moeten aanhouden om zelfs in uitzonderlijke situaties over voldoende financiële middelen te kunnen beschikken. Dit is in grote mate afhankelijk van de risico attitude van Groningen Seaports.

## Contactgegevens

**J.G.W.M. Waterschoot**  
Managing Consultant  
Aon Risk Solutions  
Global Risk Consulting | Risk Management  
010-4487548  
jolande.waterschoot@aon.nl

**S.M. Mees- van Gent**  
Consultant  
Aon Risk Solutions  
Global Risk Consulting | Risk Management  
010-4487046  
selma.mees@aon.nl



## Over Aon

Aon Nederland, toonaangevend adviseur in risicomanagement, employee benefits en verzekeringen, draagt bij aan het realiseren van de ambities van zijn cliënten. In Nederland heeft Aon 10 vestigingen met 1.900 medewerkers. Het bedrijf maakt deel uit van Aon Corporation, Chicago, USA. Het wereldwijde Aon-netwerk omvat circa 600 kantoren in meer dan 120 landen en telt ruim 61.000 medewerkers. Hiermee is Aon een van de grotere financiële dienstverleners ter wereld. Aon Corporation is gespecialiseerd in financiële en verzekeringsdienstverlening en staat genoteerd aan de effectenbeurs van New York (NYSE). Aon is hoofdsponsor van Manchester United, lees hierover op [www.aon.com/manchesterunited](http://www.aon.com/manchesterunited).

Meer informatie: [www.aon.nl](http://www.aon.nl)

Dit rapport is uitsluitend bestemd voor de opdrachtgever. De inhoud van dit rapport is gebaseerd op omstandigheden bij en informatie ter beschikking gesteld door de opdrachtgever. Op geen enkele wijze kan worden gegarandeerd dat beschreven omstandigheden volledig in overeenstemming zijn met van toepassing zijnde wet- en regelgeving, noch mag worden aangenomen dat de inhoud van dit rapport volledig is ten aanzien van de onderzochte risico's. Derden die van dit rapport kennisnemen kunnen aan dit rapport geen rechten ontleen.

Aon Nederland cv geeft geen juridische adviezen en/of adviezen op het terrein van belastingen of accounting. Geadviseerd wordt om met betrekking tot deze onderwerpen contact op te nemen met gespecialiseerde raadgevers, alvorens definitieve beslissingen worden genomen.

© 2012 Aon Nederland cv

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze rapportage mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Aon Nederland cv.



## **B. WEERSTANDSVERMOGEN EN RISICOMANAGEMENT**

---

### **Inleiding**

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

### **Beleid inzake het weerstandsvermogen en risicomanagement**

#### **Risicomanagementbeleid**

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

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

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

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

#### **Wat is weerstandsvermogen?**

Het weerstandsvermogen bestaat uit:

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

### Voorwaarden in een continu proces

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

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

### Risico-inventarisatie

#### Uitkomsten inventarisatie

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

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

#	Risico
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.

### Wijzigingen in risicoprofiel

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

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

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

### Weerstandsvermogen: koppeling weerstandscapaciteit en financiële risico's

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

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

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

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

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

### Beoordeling weerstandsvermogen

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

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

Als Groningen Seaports streven we na om de impact van de risico's te minimaliseren. Dit betekent dat we in het risicobeleid hebben aangegeven een weerstandsvermogen te beogen dat tenminste voldoende is. Dat komt neer op een ratio weerstandsvermogen tussen de 1,0 en 1,4 met als waarderingcijfer C. Op basis van de stand per ultimo 2011 komen we uit op een ratio van 5,6. Dit is op basis van bovenstaande tabel uitstekend.



## Voorstel aan Algemeen Bestuur

Datum AB-vergadering: 12 juli 2012

Nummer: 4727/RG/KO

**Voor akkoord**

Afdeling Staf: R.O. Genee

Directeur: H.D. Post

**Datum**

20 juni 2012

20 juni 2012

**Paraaf**

### Onderwerp: Stand van Zaken Natuurbeschermingswetvergunning GSP

Het Algemeen Bestuur heeft in zijn vergadering van 16 december jl. ingestemd met het aantekenen van verzet tegen het buiten rechte vernietigen van de Natuurbeschermingswetvergunning van Groningen Seaports door de Raad van State.

Buiten rechte vernietigen van de vergunning betekent dat e.e.a. door de Raad van State (RvS) zonder zitting, en dus ook zonder hoor- en wederhoor is gedaan. De desbetreffende uitspraak is door de RvS gedaan op 28 oktober 2011. De RvS deed dit omdat eerder, op 24 augustus 2011, de Natuurbeschermingswetvergunning van RWE was vernietigd, onder andere omdat de bij de centrale horende koelwaterinlaat wordt aangelegd in een te realiseren uitbreiding van de Eemshaven. Op grond hiervan concludeerde de Raad van State dat RWE in zijn aanvraag rekening had moeten houden met de verruiming van de Eemshaven.

Omgekeerd heeft de Raad van State net zo geredeneerd inzake de vergunning van Groningen Seaports. Er werd door de RvS vanuit gegaan dat de verruiming van de Eemshaven geen autonome ontwikkeling is, maar werkzaamheden betreffen die het mogelijk maken om de vergunde centrale te bouwen. De RWE-centrale en de havenverruiming dienen dus voor de beoordeling op grond van de Natuurbeschermingswet als één project te worden beschouwd, was de gedachtegang van de Raad van State. Omdat Groningen Seaports daar in de vergunningaanvraag geen rekening mee heeft gehouden is de vergunning dus als gevolg van de eerdere uitspraak over RWE buiten rechte vernietigd.

Zoals gezegd heeft Groningen Seaports verzet aangetekend tegen deze uitspraak buiten rechte. Aanleiding voor het indienen van dat verzet is dat de Raad van State er geen rekening mee heeft gehouden dat het overgrote deel van de havenverruiming geen directe relatie heeft met RWE, maar betrekking heeft op totaal andere projecten.

Onmiddellijk na de vernietiging van de vergunningen hebben bevoegde gezagen aan zowel RWE als GSP gedoogbeschikkingen afgegeven op grond waarvan kon worden doorgewerkt in de aanloop naar verkrijging van nieuw aan te vragen vergunningen.

Het verzet van Groningen Seaports is door de Raad van State op 23 maart jl. behandeld. De Raad van State buigt zich bij zo'n behandeling alleen over de vraag of er terecht door de Raad van State tot "vereenvoudigde behandeling is over gegaan" (lees: buiten rechte vernietigen). Op 30 mei 2012 heeft de Raad van State in zijn uitspraak het verzet van Groningen Seaports gegrond verklaard.

De consequenties hiervan is dat de vernietigde Natuurbeschermingswetvergunning van Groningen Seaports herleeft evenals de daartegen ingebrachte beroepen.

Er zal nu op 17 juli as. een vervolgzitting bij de Raad van State plaats vinden waar uitsluitend de bezwaren worden behandeld met betrekking tot het één project definitie (m.a.w. de koppeling tussen uitbreiding Eemshaven en de centrale RWE). De overige bezwaren die tegen de "herleefde" Natuurbeschermingswetvergunning zijn ingebracht kunnen tijdens deze zitting niet aan de orde worden gesteld.

Er bestaat een kans dat de Raad van State naar aanleiding van hetgeen op de zitting van 17 juli as. wordt besproken alsnog besluit tot vernietiging van de Natuurbeschermingswetvergunning. In dat geval zal Groningen Seaports verder dienen te gaan met de aanvraag voor een nieuwe vergunning. Maar ook is het mogelijk dat de vergunningen niet wordt vernietigd op basis van de één-project discussie. In dat geval zal er nog een tweede zitting bij de Raad van State volgen waar de overige inhoudelijke bezwaren van bezwaarmakers zullen worden behandeld.

**Voorstel:**

Het Algemeen Bestuur wordt gevraagd deze notitie ter informatie tot zich te nemen.

**Voorwaarden:**

Financieel: -

Mandaat: -

**Bijlage:** -

---