



Jaarbericht 2012

Inhoudsopgave

Deel 1. Jaarverslag

Voorwoord van de directie

Verslag van het havenbedrijf

Hoofdstuk 1 De haven in cijfers

Hoofdstuk 2 Over Zeeland Seaports

Hoofdstuk 3 Zeeland Seaports als exploitant

Bericht van de Raad van Commissarissen

Deel 2. Jaarrekening

Vennootschappelijke balans per 31 december 2012

Vennootschappelijke winst- en verliesrekening 2012

Kasstroomoverzicht over 2012

Grondslagen voor de financiële verslaglegging

Toelichting op de vennootschappelijke balans per 31 december 2012

Toelichting op de vennootschappelijke winst- en verliesrekening 2012

Geconsolideerde balans per 31 december 2012

Geconsolideerde winst- en verliesrekening 2012

Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2012

Grondslagen voor de financiële verslaglegging

Toelichting op de geconsolideerde balans per 31 december 2012

Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening 2012

Ondertekening van de jaarrekening

Deel 3. Overige gegevens

Resultaatbestemming

Controleverklaring accountant

Deel 1 Jaarverslag

Voorwoord van de directie

Inleiding

Het jaar 2012 was een bijzonder en intensief jaar voor Zeeland Seaports. We kijken hier met gemengde gevoelens op terug.

Positief waren de logistieke ontwikkelingen in de havens. De zeeoverslag bleef goed overeind met 34 miljoen ton en de binnenvaart groeide sterk. De watergebonden overslag steeg tot een record. Er is door veel bedrijven geïnvesteerd in faciliteiten voor overslag en opslag. De omzet van Zeeland Seaports vanuit erfpacht en havengelden ontwikkelde zich positief.

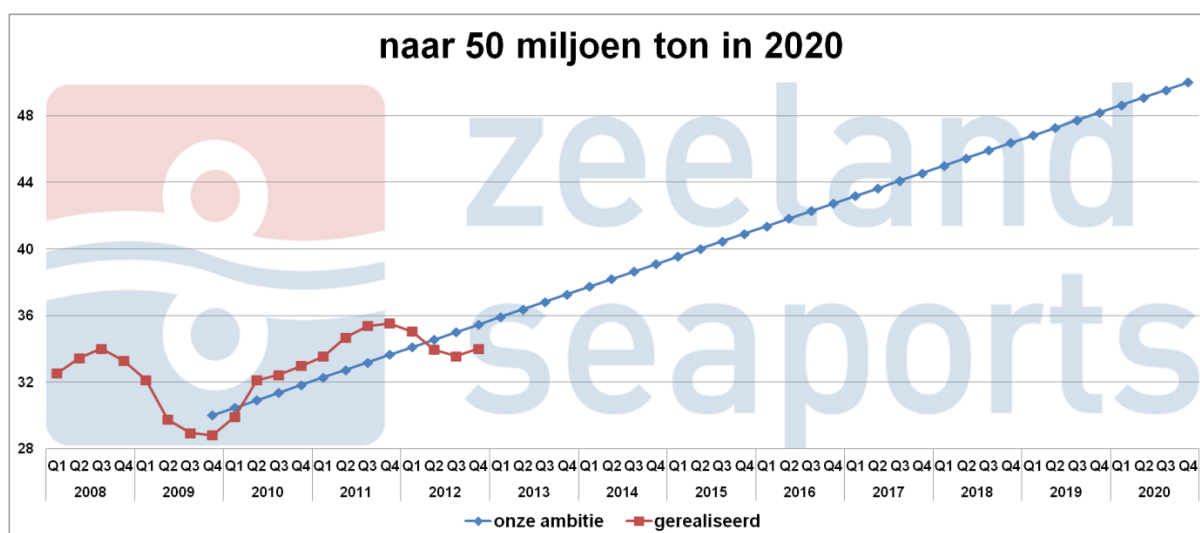
Daar tegenover staat dat ook Zeeland Seaports in 2012 te maken kreeg met de gevolgen van het huidige moeilijke economische klimaat. Een voorbeeld is fosforproducent Thermphos die eind 2012 failliet ging. Daarnaast moest ook Zeeland Seaports een aantal afwaarderingen doen waardoor het uiteindelijke financieel resultaat negatief was in 2012.

Goede eindsprint zeeoverslag Zeeuwse havens

Na het recordjaar 2011 voor wat betreft de zeeoverslag in de Zeeuwse havens, was begin 2012 al direct duidelijk dat dit record niet zou worden geëvenaard. Incidentele overslag droeg in 2011 in belangrijke mate bij aan dit hoge overslagcijfer. De wereldwijde economische situatie daar bij opgeteld maakte dat wij ons voor 2012 behoudend hebben opgesteld.

Gedurende een groot deel van het jaar kende de zeeoverslag een forse min ten opzichte van 2011. Uiteindelijk kon in het najaar nog een behoorlijke eindsprint worden ingezet waardoor 2012 afgesloten kon worden met een zeeoverslag van 33,9 miljoen ton. Dit was 4 procent minder dan de zeeoverslag van 2011, maar nog altijd meer dan de overslag in 2010, zodat we wat betreft 2012 kunnen concluderen dat de groei van de zeeoverslag richting de door ons ten doel gestelde 50 miljoen ton in 2020 heeft doorgezet.

Grafiek 1. Prognose ontwikkeling zeeoverslag tot en met 2020



Recordoverslag binnenvaart

Zeeland Seaports wil groeien naar een binnenvaartoverslag van 40 miljoen ton in 2020. Deze groei, die voor een groot deel ten koste zal gaan van het wegtransport, is nodig om het multimodaal transport van en naar onze havens duurzamer te maken. In 2012 zijn we als haven dichterbij deze doelstelling gekomen met een overslag via de binnenvaart van 34,1 miljoen ton. Dit resultaat, een groei van 12 procent ten opzichte van 2011, is een absoluut record voor de Zeeuwse havens.

Bedrijven blijven investeren

Binnen de Zeeuwse havens is in 2012 tegen de crisis in door diverse bedrijven geïnvesteerd. In uitbreiding en nieuwbouw. Deze investeringen geven aan dat de bedrijven vertrouwen blijven houden in de toekomst en in onze havens. Daar tegenover staat natuurlijk dat, vooral in de energie intensieve industrie in onze havens, duidelijk zichtbaar is dat de crisis haar tol vraagt. Begin 2012 speelde de afwikkeling van het faillissement van aluminiumproducent Zalco en eind 2012 werd bekend dat fosforfabriek Thermphos faillissement had aangevraagd. Gebeurtenissen die een grote impact hadden voor de Zeeuwse economie en werkgelegenheid. Gelukkig kon halverwege 2012 gemeld worden dat voor de helft van het Zalco-complex kopers waren gevonden door Zeeland Seaports waardoor een deel van de werkgelegenheid behouden kon blijven. Hoe dan ook blijkt dat de Zeeuwse havens voor wat betreft de industrie kwetsbaar zijn, maar dat op het gebied van logistiek nog veel kansen voor de nabije toekomst aanwezig zijn.

Afwaarderingen

In 2012 heeft Zeeland Seaports last gehad van de aanhoudend slechte economische omstandigheden. Net als veel bedrijven en overheden met onroerende zaken in portefeuille heeft Zeeland Seaports te maken met afwaarderingen. Van een aantal activa hebben we geconcludeerd dat de boekwaarde verlaagd moet worden. Voor de gronden voor natuurontwikkeling en voor de glastuinbouw is de marktwaarde onder boekwaarde gedaald. Ook bij de deelneming WarmCO₂ was sprake van een grote afwaardering. Uiteindelijk is in totaal 33 miljoen afgewaardeerd op onbebouwde gronden.

Thermphos

Op 21 november is Thermphos failliet verklaard. Hierdoor verloren honderden mensen hun baan. Zeeland Seaports is eigenaar van de grond die Thermphos in erfpacht heeft. Op het terrein zijn afvalstoffen opgeslagen, is bodemvervuiling aanwezig en ook in de opstallen bevinden zich milieugevaarlijke stoffen en materialen. De verplichting tot sanering is een boedelverplichting en ligt bij de curatoren. Zeeland Seaports is in beginsel niet aansprakelijk voor de milieukosten en heeft eventuele risico's in de jaarrekening toegelicht.

Financieel resultaat

Het financieel resultaat in 2012 is 15,6 miljoen euro negatief, vooral het gevolg van afwaarderingen ter grootte van 33 miljoen euro.

In 2012 was wel sprake van een positieve kasstroom. Hiermee kon bereikt worden dat de schulden onder garantie van de aandeelhouders verder werden afgebouwd. Door de schuldpositie te verlagen van 424 miljoen euro naar 389 miljoen euro is per saldo sprake van een toename van de aandeelhouderswaarde.

In paragraaf 1.7. worden de financiële resultaten en de financiële ratio's nader toegelicht.

Tenslotte

Dit voorwoord eindigt met dank aan de medewerkers van Zeeland Seaports, aan de leden van de Raad van Commissarissen en aan de Ondernemingsraad. Zeeland Seaports ligt nog steeds op koers om in 2020 het doel van 50 miljoen ton zeeoverslag te behalen.

Terneuzen, 2013

Hans van der Hart
CEO

Verslag van het havenbedrijf

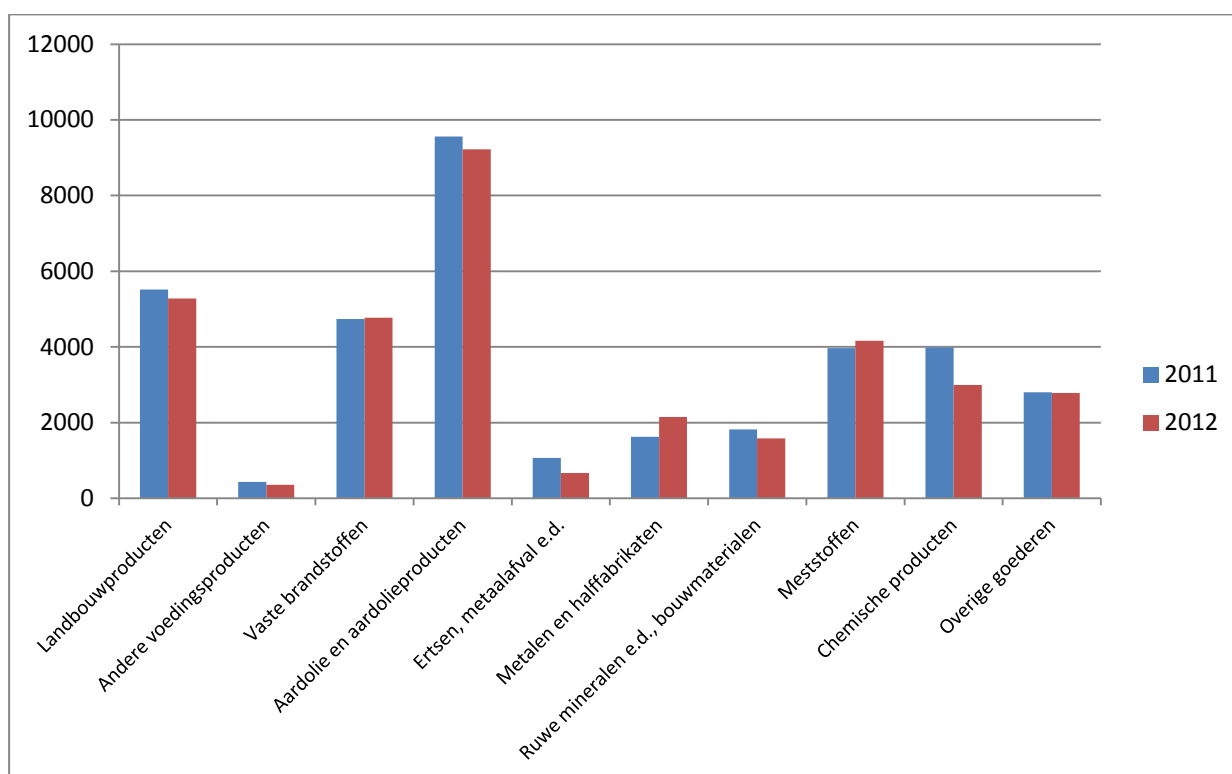
Hoofdstuk 1 DE HAVEN IN CIJFERS

Zeeoverslag Zeeuwse havens

Tabel 1. Aan- en afvoer over zee naar goederensoort x 1.000 ton

Goederensoort	Aanvoer		Afvoer		Totaal		Verschil %
	2011	2012	2011	2012	2011	2012	
Landbouwproducten	4.402	4.463	1.115	817	5.517	5.280	-4%
Andere voedingsproducten	211	211	225	147	436	358	-18%
Vaste brandstoffen	4.371	3.972	368	800	4.739	4.773	1%
Aardolie en aardolieproducten	8.020	7.162	1.537	2.056	9.557	9.218	-4%
Ertsen, metaalafval e.d.	968	595	99	78	1.067	673	-37%
Metalen en halffabricaten	1.436	1.647	188	504	1.624	2.152	33%
Ruwe mineralen e.d., bouwmaterialen	1.714	1.408	109	179	1.824	1.587	-13%
Meststoffen	1.294	1.260	2.672	2.905	3.966	4.165	5%
Chemische producten	2.461	1.777	1.530	1.221	3.991	2.998	-25%
Overige goederen	1.505	1.419	1.296	1.371	2.800	2.789	0%
Totaal	26.382	23.915	9.138	10.078	35.520	33.993	-4%

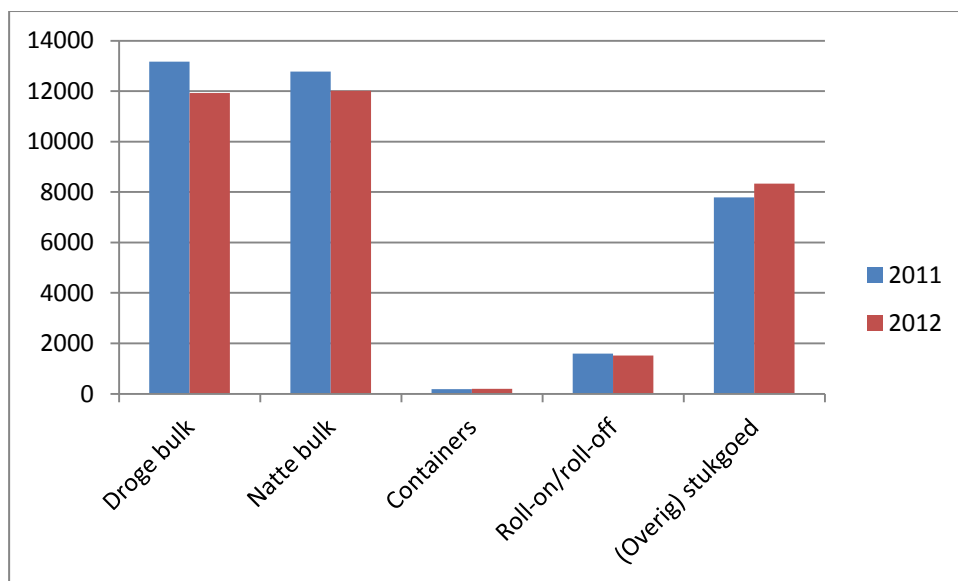
Grafiek 2. Zeeoverslag naar goederensoort x 1.000 ton



Tabel 2. Aan- en afvoer over zee van goederen naar verschijningsvorm x 1.000 ton

Verschijningsvorm	Aanvoer		Afvoer		Totaal	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Droge bulk	10.018	8.104	3.151	3.827	13.170	11.931
Natte bulk	9.338	8.429	3.440	3.585	12.778	12.014
Containers	83	83	106	119	190	202
Roll-on/roll-off	721	652	868	864	1.589	1.516
(Overig) stukgoed	6.221	6.647	1.572	1.683	7.793	8.330
Totaal	26.381	23.915	9.138	10.078	35.520	33.993

Grafiek 3. Zeeoverslag naar verschijningsvorm x 1.000 ton



1.2 Toelichting zeeoverslagcijfers

Het totaal aan overslagvolume van Zeeland Seaports per zeeschip is met 4% gedaald vergeleken met 2011. Een belangrijk deel van de daling kan toegeschreven worden aan het wegvallen van incidentele ladingbehandeling in met name de droge en natte bulk.

Duidelijk is dat ook de economische crisis een rol heeft gespeeld bij het terugvallen van de overslag. Binnen de haven zelf viel de productie bij Zalco weg maar ook ontwikkelingen buiten de haven speelden een rol zoals de malaise in de bouw en lagere verkopen van personenwagens.

Tegenover deze tegenvallers stonden gelukkig ook positieve ontwikkeling in met name de overslag van cellulose, aluminium, petrochemische producten, vaste en vloeibare brandstoffen.

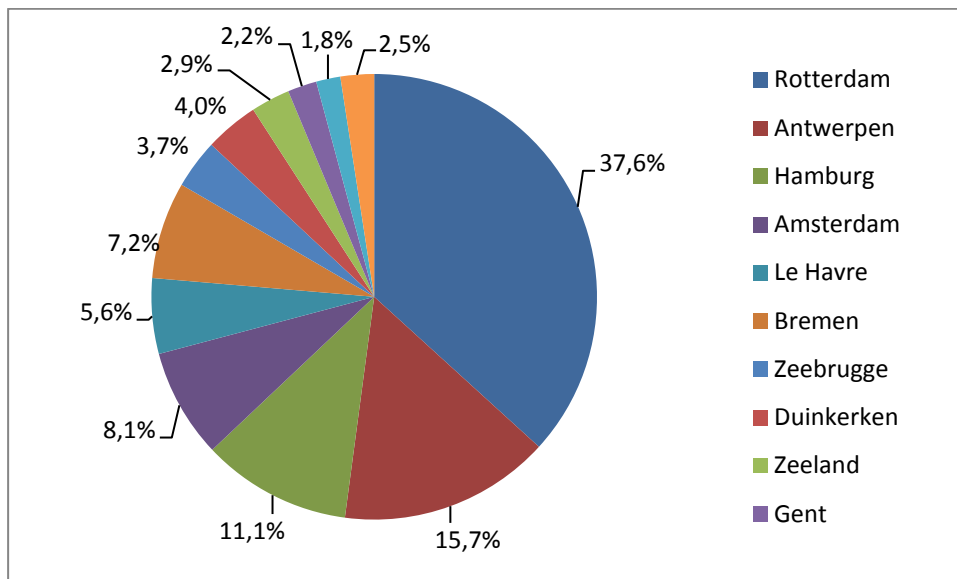
1.3 Marktaandeel Zeeland Seaports

Binnen de Hamburg – Le Havre range zijn de posities redelijk stabiel gebleven voor wat betreft de posities die de verschillende havens innemen. Als gevolg van de daling in overslag nam het marktaandeel van Zeeland Seaports licht af.

Tabel 3. Marktaandeel Hamburg – Le Havre range

Haven	2011		2012	
	ton	%	ton	%
Rotterdam	435	36,0	442	37,6
Antwerpen	187	15,5	184	15,7
Hamburg	132	10,9	131	11,1
Amsterdam	92	7,6	95	8,1
Le Havre	69	5,7	66	5,6
Bremen	81	6,7	85	7,2
Zeebrugge	47	3,9	44	3,7
Duinkerken	48	4,0	47	4,0
Zeeland	36	3,0	34	2,9
Gent	27	2,2	26	2,2
Rouen	25	2,1	21	1,8
Wilhelmshaven	30	2,5	n.n.b.	n.n.b.
Totaal	1209	100,0		100,0

Grafiek 4. Marktaandelen Hamburg-Le Havre range

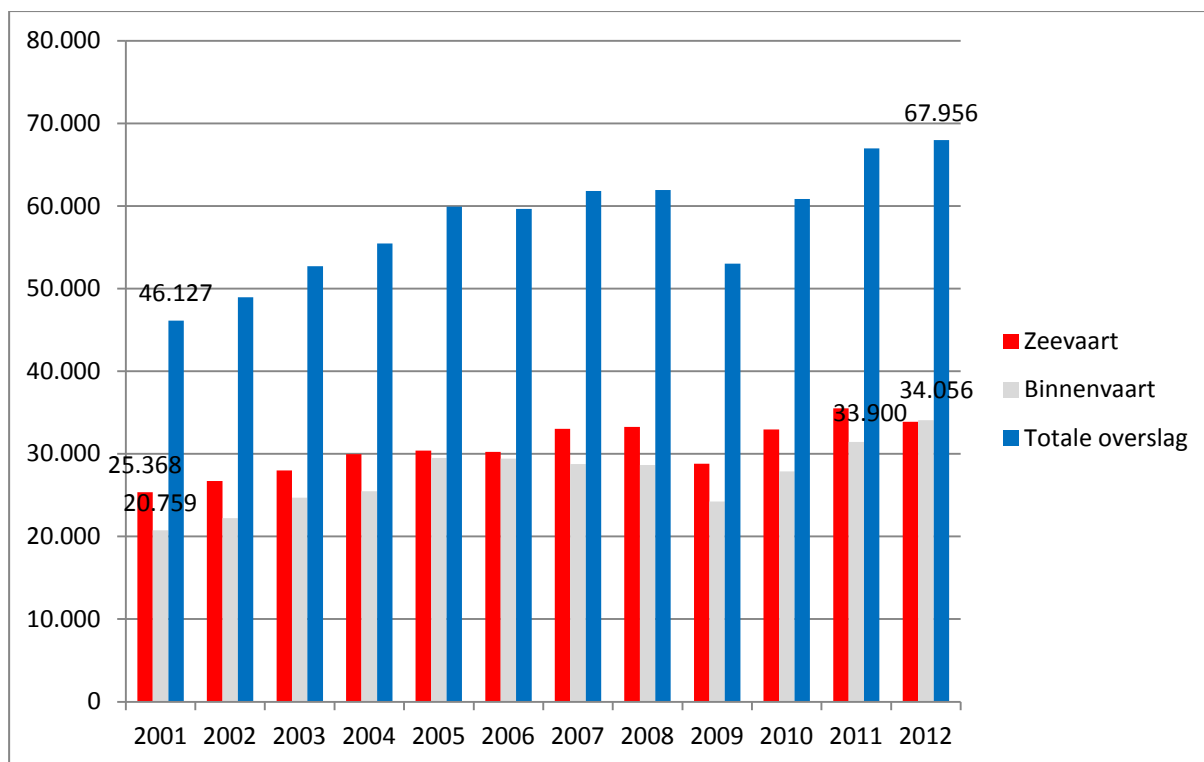


1.4 Ontwikkeling Binnenvaart

In tegenstelling tot de zeeoverslag kende de binnenvaart in de Zeeuwse havens een goed jaar. In totaal werd er 34,1 miljoen ton aan goederen via deze transportvorm aan- en afgevoerd. Dit is een absoluut record. Ook 2011 was een recordjaar, dus kan gesteld worden dat ons streven, om meer goederen via de binnenvaart af te handelen ten koste van vooral wegvervoer, lijkt te lukken. Ook de doelstelling van 40 miljoen ton overslag via de binnenvaart in 2020 komt dichterbij.

1.5 Watergebonden overslag bereikt record in 2012

De volgende grafiek toont aan dat 2012 weliswaar een minder jaar was voor de zeeoverslag ten opzichte van 2011. Echter in de tijd gemeten kunnen we constateren dat 2012 nog steeds een van de sterkere jaren was voor de Zeeuwse havens.



1.6 Ontvangen schepen

In de afgelopen jaren is er onder meer als gevolg van de schaalvergroting in de scheepvaart sprake geweest van een afnemend aantal schepen dat onze havens aandeed. Het aantal schepen nam af terwijl de lading per schip toenam. De kentering die in 2011 is ingezet lijkt standvastig aangezien net als in dat jaar, ook afgelopen jaar het aantal zeeschepen weer is toegenomen.

Tabel 4. Aantal schepen

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Zeeschepen	6.390	6.700	6.867	6.770	6.572	6.417	5.476	6.114	6.224	6.258
Binnenvaartschepen	22.259	22.880	23.272	23.453	21.056	21.468	18.430	19.813	21.265	20.690

1.7 Financieel resultaat en financiële ratio's

Het financieel resultaat over 2012 bedraagt € 15,6 miljoen negatief en is als volgt opgebouwd (bedragen in miljoenen euro's):

	2012	2011
Bedrijfsresultaat	22,001	13,062
Resultaat deelnemingen	-27,207	-5,299
Operationeel resultaat	-5,204	7,763
Financiële baten en lasten	-10,441	-11,422
Resultaat boekjaar	-15,645	-3,659

De totale omzet is ten opzichte van 2011 toegenomen met 24%. Dit wordt vooral veroorzaakt door incidentele baten uit de afwisseling van het faillissement van Zalco en een vergoeding voor afkoop van een erfpachtovereenkomst. De havengelden zijn toegenomen met € 1,8 miljoen Euro, maar de omzet erfpacht en huur is gedaald met € 0,6 miljoen Euro voornamelijk door toedoen van faillissementen.

Tevens zijn in het bedrijfsresultaat en het resultaat deelnemingen bijzondere afwaarderingen opgenomen van € 33 miljoen. Dit betreft afwaardering gronden t.b.v. glastuinbouw en natuurcompensatie en een afwaardering op de infrastructuur van WarmCO₂.

Resumerend zijn in het resultaat van 2012 zijn de volgende grotere bijzondere posten begrepen (bedragen in miljoenen euro's)

Afwikkeling Zalco en ontbinding van een erfpachtovereenkomst	+12,0
Afwaarderingen gronden en infrastructuur WarmCO ₂	-33,0
Vrijval reservering kosten infrastructuur	+4,7
Totaal bijzondere posten 2012	-16,3

Exclusief deze bijzondere posten is dan het beeld over 2012 als volgt:

	2012
Bedrijfsresultaat	18,001
Resultaat deelnemingen	-6,907
Operationeel resultaat	11,094
Financiële baten en lasten	-10,441
Resultaat boekjaar	653

Financiële ratio's

De belangrijkste financiële ratio's hebben zich in 2012 als volgt ontwikkeld:

	31-12-2012	31-12-2011
Solvabiliteit	24%	26%
DSCR	1,4	0,7
ICR	4,2	1,8
Net Debt/EBITDA (in jaren)	10,5	19,0

Door de afwaarderingen neemt het eigen vermogen van Zeeland Seaports af en is de solvabiliteit gedaald naar 24%. De overige ratio's hebben zich wel positief ontwikkeld. De reden is dat de kasstroom positief was. De omzet heeft zich positief ontwikkeld en ook de € 12 miljoen extra overige opbrengsten hebben bijgedragen aan een positieve kasstroom. Hiermee heeft Zeeland Seaports extra vreemd vermogen afgelost, hetgeen de schuldratio's positief beïnvloed.

Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar de jaarrekening 2012.

Hoofdstuk 2 OVER ZEELAND SEAPORTS

2.1 Inleiding

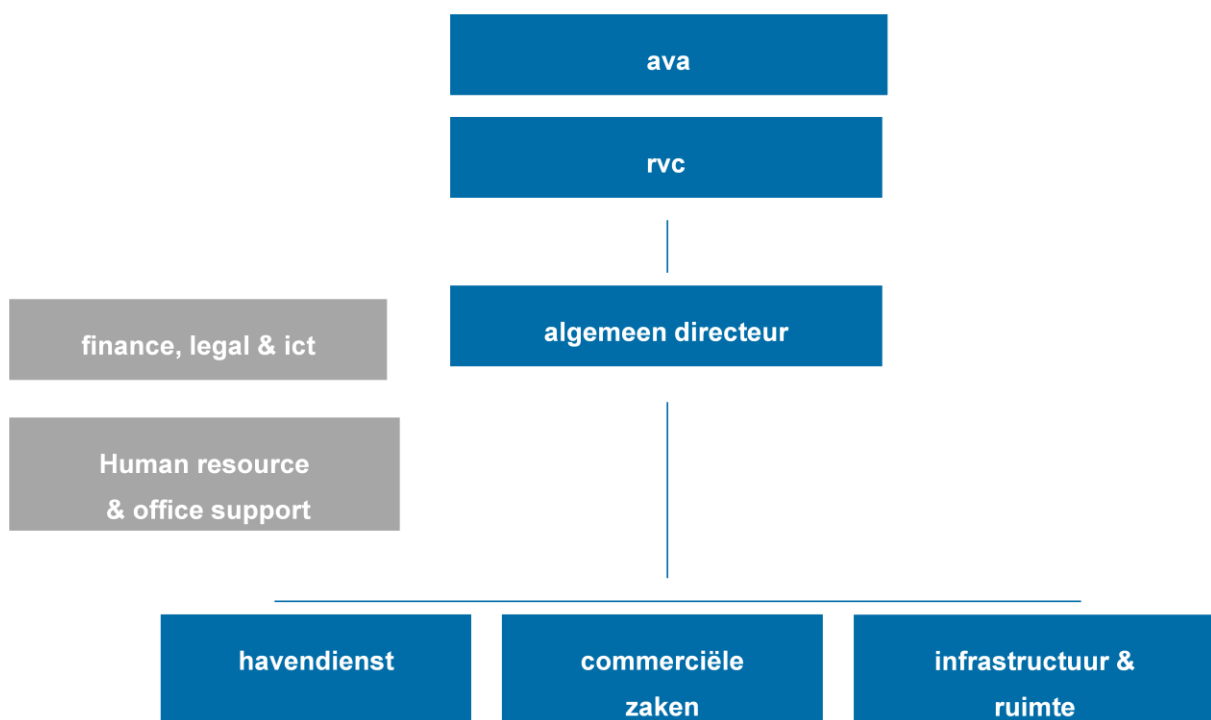
In 1998 is Zeeland Seaports ontstaan door een fusie van Havenschap Terneuzen en Havenschap Vlissingen. In 2011 is het havenbedrijf verzelfstandigd naar een overheids N.V. Toen is ook de fusie op business unit niveau afgerond wat inhoudt dat overslagcijfers en financiële resultaten enkel nog op totaalniveau (Terneuzen en Vlissingen samen) worden gerapporteerd.

In het Strategisch Masterplan 2009-2020 is als missie de instandhouding en ontwikkeling van de havenclusters van Vlissingen en Terneuzen opgenomen.

De kernwaarden betrouwbaar, respect, toewijding, samen en resultaatgericht staan hierbij centraal. De ambitie is om te groeien van 34 miljoen ton overslag zeevaart in 2012 naar 50 miljoen ton in 2020.

2.2 De nieuwe organisatie van N.V. Zeeland Seaports

De naamloze vennootschap Zeeland Seaports is een 100% deelneming van de gemeenschappelijke regeling Zeeland Seaports, waarin de provincie Zeeland en de gemeenten Terneuzen, Borsele en Vlissingen deelnemen. De organisatie van Zeeland Seaports kent ongeveer 79 formatieplaatsen en heeft per 31 december 2012 de volgende structuur:



Met ingang van 2012 wordt door Zeeland Seaports naast dit jaarbericht ook een sociaal jaarverslag gepubliceerd. Voor meer informatie over de ontwikkeling op organisatieniveau verwijzen we u naar dit sociaal jaarverslag.

2.3 Corporate Governance Code vrijwillig toegepast

Zeeland Seaports past vrijwillig de principes en best-practice bepalingen van de Nederlandse Corporate Governance Code toe. De mate van transparantie en verantwoording die de Corporate Governance Code bedrijven oplegt sluit prima aan op de filosofie en de bedrijfsvoering van Zeeland Seaports.

De principes en best practices van de Corporate Governance Code komen zoveel mogelijk terug in de diverse interne reglementen, zoals het reglement voor de Raad van Commissarissen en het reglement voor de Auditcommissie.

Conform de Corporate Governance Code hebben wij het 'pas toe of leg uit' principe gevolgd en daarin uitgelegd wanneer de betreffende bepaling niet van toepassing is op Zeeland Seaports. De reglementen en de uitleg zijn terug te vinden op onze website.

In 2012 is de code op de volgende wijze toegepast:

- dit jaarverslag bevat een afzonderlijk hoofdstuk over de code waarin de best practice bepalingen worden toegepast (*best practice bepaling I.1*);
- in dit jaarverslag is aandacht besteed aan operationele en financiële doelstellingen, financiële ratio's, risico's en risicobeheersingsystemen (*best practice bepalingen II.1.2, II.1.4 - II.1.6*);
- transacties waarin tegenstrijdige belangen van bestuurders spelen hebben zich in 2012 niet voorgedaan (*best practice bepalingen II.3.2 – II.3.4 en III.6.1 – III.6.3*);
- overname van de vennootschap is beschermd middels een blokkeringsregeling voor overdracht van aandelen in de statuten (*best practice bepaling IV.3.11*);
- er is een verslag van de raad van commissarissen opgenomen waarin de best practice bepalingen worden toegepast (*best practice bepalingen II.2, III.1.2., III.1.3, III.1.5, III.1.7, III.1.8 en III.2.3*).

2.4 Risicomanagement

Risicobeheersing heeft sterk de aandacht van de directie. Het in kaart brengen van alle voorkomende risico's en een zo transparant mogelijke communicatie daarover, is daarbij het uitgangspunt. Daarbij betreft de directie ook de relevante principes van de Corporate Governance Code.

Het beheersen van risico's wordt langs drie lijnen ingezet:

- Eerste lijn: het lijnmanagement. De manager van een afdeling is verantwoordelijk voor het opsporen, meten en managen van alle risico's binnen de bedrijfsprocessen van de afdeling. Hiervoor voert Zeeland Seaports jaarlijks een zogenoemd Corporate Risk Assessment uit. Aan de hand van interviews, externe en interne rapporten en een workshop wordt een lijst van risico's opgesteld. Voor deze risico's wordt vervolgens door de directie een rangorde bepaald en maatregelen geformuleerd.
- Tweede lijn: het projectmanagement. Grote of risicovolle activiteiten worden projectmatig aangepakt. In het team is de projectleider verantwoordelijk voor het opsporen, meten en managen van alle risico's binnen het project en deze te rapporteren aan de opdrachtgever.
- Derde lijn: de interne audit. Jaarlijks worden bedrijfsprocessen door middel van interne audits getoetst. Op basis van een risico analyse toetst een interne audit jaarlijks de opzet, het bestaan en de werking van de werkprocessen binnen Zeeland Seaports. De bevindingen uit de audits worden voorzien van aanbevelingen die door de directie worden goedgekeurd.

In dit systeem zijn in 2012 geen belangrijke tekortkomingen geconstateerd. De risicobeheersing- en controlesystemen hebben in het verslagjaar naar behoren gewerkt, hetgeen een redelijke mate van zekerheid geeft dat de financiële verslaggeving geen onjuistheden van materieel belang bevat.

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

2.5 Deelnemingen en samenwerkingen

2.5.1 Deelnemingen

Valuepark Terneuzen

In 2003 is Valuepark Terneuzen C.V. opgericht. Een samenwerkingsverband tussen Zeeland Seaports en Dow Benelux die beiden een 50% belang hebben in deze vennootschap. Doel van Valuepark Terneuzen is de ontwikkeling en exploitatie van bedrijventerreinen in de omgeving van DOW Benelux in Terneuzen.

Valuepark Terneuzen Beheer B.V. is beherend venoot van Valuepark Terneuzen C.V. Zeeland Seaports Beheer B.V. (100% dochter van de N.V. Zeeland Seaports) en Terneuzen Partnerschip Services (100% dochter van DOW) zijn de commanditaire vennoten van deze CV.

Op basis van de samenwerkingsovereenkomst draagt Zeeland Seaports zorg voor het financiële beheer en de inning van havengelden ten behoeve van Valuepark Terneuzen. De door Zeeland Seaports geïnde bedragen worden volledig doorbetaald aan de CV.

In 2006 is een service overeenkomst getekend, waarin wordt beschreven welke diensten tegen welke tarieven door Zeeland Seaports aan Valuepark Terneuzen worden geleverd en berekend.

WarmCO₂

In 2007 is Zeeland Seaports een samenwerkingsverband aangegaan, WarmCO₂, met als doel het stimuleren van werkgelegenheid, welvaart en duurzaamheid in de regio door de ontwikkeling van glastuinbouw te ondersteunen met het verstrekken van warmte en CO₂. Zeeland Seaports Beheer B.V. heeft in 2009 haar aandeel in WarmCO₂ vergroot tot 80%. Yara Sluiskil bezit de overige 20% van de aandelen. Uit fiscale en financiële overwegingen heeft Zeeland Seaports Beheer B.V. haar aandelen in WarmCO₂ in 2010 overgedragen aan Blakowi Groene Kracht BV. Hiervoor is een winstbewijs verkregen.

In 2009 is een bankfinanciering op naam van WarmCO₂ gerealiseerd waarbij Zeeland Seaports garant staat voor maximaal EUR 65 miljoen gedurende de looptijd van het project. Voor deze garantstelling zal Zeeland Seaports een beschikbaarheidsvergoeding ontvangen.

Op basis van een overeenkomst financiële dienstverlening draagt Zeeland Seaports zorg voor het financiële beheer ten behoeve van WarmCO₂. Het gaat hier om het verzorgen van de inkoop- en verkoopadministratie, de begroting- en jaarrekeningcyclus en de treasury functie.

Voor deze dienstverlening wordt een vast bedrag per jaar gerekend. De overige diensten worden tegen een vast uurtarief doorbelast.

Vliegveld Midden-Zeeland

Zeeland Seaports neemt sinds 2007 voor 15% deel in Partners Vliegveld Midden-Zeeland B.V.

2.5.2 Samenwerking

Samenwerking bedrijven binnen het havengebied – Business Advisory Board

Zeeland Seaports geeft binnen haar beheersgebied toepassing aan haar kernwaarden door goede samenwerking en overlegstructuren met belangenorganisaties van de bedrijven in de haven zoals de ZPPC, de BZW en de Kring van Werkgevers Zeeuws-Vlaanderen en Midden- en Noord-Zeeland. Hierbij worden ook gezamenlijke projecten uitgevoerd zoals Vitaal Sloegebied en Kanaalzone en Gebiedsontwikkeling Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone. Bij deze projecten zijn ook meerdere

overheidspartijen betrokken. Zeeland Seaports kent in de Business Advisory Board een nuttig en relevant overlegorgaan dat in een breed terrein gevraagd en ongevraagd adviezen verstrekt.

De adviescommissie is in 2012 vijf keer bij elkaar gekomen. Daarnaast vond éénmaal overleg plaats met de Raad van Commissarissen.

In 2012 bestond de adviescommissie uit de volgende leden:

ir. J.A.C. Martin	Ovet (voorzitter)
drs. A.A.D. Saman	BZW (secretaris)
W.F. van den Berge	Zeeland Refinery
drs. J.J.A.M. Bruurs	Kamer van Koophandel Zuidwest-Nederland
ing. J.A.F. van Damme	Yara Sluiskil
D. Gilhuis MBA	Zeeland Seaports
J. van der Hart	Zeeland Seaports
E. van Hoepen	Koninklijke Schelde Groep
F.J.A. Kuipers	Loodswezen regio Scheldemonden
F.L.R. de Meijer	Outokumpu Stainless
drs. J.P.G. van der Peijl	De Hoop Terneuzen
M.H.L. van Rijt	Verbrugge International
R.G. Rutjens	Dow Benelux
E. Wieland	Yara Sluiskil

Landelijk overleg

Zeeland Seaports kent een lange traditie van samenwerking met andere havens. Zowel in breder verband (Nationale Havenraad, Havenalliantie, Zeehavenoverleg Rijn-Schelde Delta) als bilateraal. Vanaf begin 2012 is de Brancheorganisatie Zeehavens opgericht. Deze organisatie voorziet in een behoefte aan een platform ter behartiging van gezamenlijke belangen van de grootste Nederlandse zeehavens. De nieuwe organisatie heeft als doel:

- Het functioneren als plaats voor overleg en afstemming over de beleidsontwikkeling en afspraken voor gezamenlijke belangenbehartiging;
- Het functioneren als aanspreekpunt voor overleg en afstemming met het Rijk
- Het verzorgen van afstemming met de betrokken stakeholders in de sector.

Deelnemers in de BOZ zijn Groningen Seaports, Port of Amsterdam, Port of Rotterdam en Zeeland Seaports. In 2012 zijn onderwerpen op de agenda gekomen als duurzaamheids indicatoren zeehavens, nieuwe ruimtelijke wetgeving en Europese regelgeving.

De Havenalliantie bestaande uit de havenbeheerders van de havens van Amsterdam, Rotterdam, Groningen en Zeeland en de ministeries van Infrastructuur en Milieu en Economie is in 2012 opgeheven. Het overleg wordt voortgezet vanuit de BOZ.

De samenwerking tussen de vier grote Nederlandse zeehavens en twee ministeries levert waardevolle inzichten op over de toekomst van het Mainport Netwerk Nederland. Deze informele samenwerking kan beschouwd worden als een begin van een doorbraak naar meer samenwerking en kan een krachtige bijdrage leveren aan de ontwikkeling van de topsector logistiek.

Samenwerking met de Vlaamse havens

Met de andere havens in het Scheldebekken heeft Zeeland Seaports een goede relatie opgebouwd. Een goede buur is immers beter dan een verre vriend. Samenwerking vindt in eerste instantie plaats op basis van projecten en dossiers, maar met Havenbedrijf Gent wordt ook in breder verband gesproken. Inmiddels is op veel dossiers een steeds verdergaande samenwerking tot stand gekomen. Op nautisch-technisch gebied, maar ook op andere vlakken. Goed voorbeeld hiervan is de samenwerking met Gent in Biobase Europe. Tussen de beide havenbedrijven bestaan op veel disciplines uitstekende contacten, zowel op managementniveau als op andere niveaus binnen de organisatie.

In 2012 is een overeenkomst getekend tussen de Permanente commissie van Toezicht op de Scheldevaart, Haven van Gent en Zeeland Seaports, voor de grensoverschrijdende en geïntegreerde nautische samenwerking op het Kanaal Gent-Terneuzen.

Stichting Biopark Terneuzen/BBE

In 2012 vond de officiële opening plaats van de pilot fabriek en het voorlichtings- en opleidingscentrum van Biobase Europe, de samenwerking tussen Biopark Terneuzen en Ghent Bio Energy Valley.

Stichting Foodport Zeeland

Zeeland Seaports participeert in Stichting Foodport Zeeland.

Stichting Foodport Zeeland is een duurzaam en productief netwerk dat moet leiden tot nieuwe foodbusiness met hoge toegevoegde waarden groei voor de Zeeuwse economie.

Zeeland kent krachtige agro-, aqua- en foodverwerkende sectoren. Samen vertegenwoordigen ze maar liefst 1,7 miljard euro productiewaarde, 800 miljoen euro toegevoegde waarde en 15 % van de werkgelegenheid in onze provincie. Toch liggen er nog prachtige kansen die bijdragen aan een evenwichtige groei van de Zeeuwse economie. Foodport Zeeland beoogt slimme verbindingen te maken tussen ondernemers, onderwijs, overheid, omgeving, onderzoek, ketenpartners en regio's.

ESPO

Zeeland Seaports is lid van ESPO, de European Seaports Organisation. ESPO heeft als missie het beïnvloeden van de Europese politiek, om een veilige, efficiënte en milieuvriendelijke duurzame Europese havensector te bereiken, opererend als een essentieel element van een transportindustrie met, voor zover mogelijk, vrije en eenduidige marktvoorwaarden.

EFIP

Om haar rol als binnenhaven verder te versterken is Zeeland Seaports eind 2012 lid geworden van EFIP, de European Foundation of Inland Ports.

Stichting HollandPorts

Sinds een aantal jaren neemt Zeeland Seaports deel aan internationale beurzen in Holland Ports verband. In 2012 werd gezamenlijk opgetreden op logistieke beurzen in Brazilië, India en Rusland.

Samenwerking Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone en Grenzeloze Kanaalzone

Het project Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone is een samenwerkingsverband dat uitvoering geeft aan de integrale ontwikkeling van de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone. Hierbij wordt ingezet op het terugbrengen van het tekort op de grondexploitatie van de ruimtelijk-economische projecten. Daar waar mogelijk zullen extra middelen worden gegenereerd om de uitvoering van de integrale gebiedsontwikkeling te versterken. Indien mogelijk en effectief zal de onderlinge samenwerking met andere regionale en bovenregionale instanties en partijen worden uitgebreid en het Rijk worden aangesproken voor participatie en ondersteuning waar het gaat om grensoverschrijdende zaken, bovenregionale knelpunten of projecten en ontwikkelingen met een toegevoegde waarde voor de Nederlandse economie. In 2012 is er een strategisch plan voor de Kanaalzone tot stand gekomen van

waaruit de komende jaren invulling zal worden gegeven aan de doelstellingen van het project.

Het project Grenzeloze Kanaalzone koppelt de projecten Zeeuw-Vlaamse Kanaalzone en Gentse Kanaalzone. De provincies Zeeland en Oost-Vlaanderen, de gemeentes Terneuzen, Zelzate en Evergem en de stad Gent stippelen samen met Zeeland Seaports en Havenbedrijf Gent een koers uit voor de toekomst. De bedoeling is om initiatieven te bundelen waardoor meer samenhang en een betere samenwerking mogelijk is.

Hoofdstuk 3 ZEELAND SEAPORTS ALS EXPLOITANT

3.1 Inleiding

Havenbedrijf Zeeland Seaports is verantwoordelijk voor de ontwikkeling, exploitatie en beheer van de Zeeuwse zeehavens.

In deze rol draagt ze onder andere zorg voor een veilige haven en een goede infrastructuur. Dit ter ondersteuning van de bestaande bedrijvigheid en ten behoeve van nieuw te vestigen bedrijven. Ook in 2012 heeft Zeeland Seaports op diverse manieren inhoud gegeven aan deze rol.

3.1 Commerciële strategie

In 2008 heeft Zeeland Seaports haar strategisch masterplan 2009-2020 gepresenteerd. Dit plan heeft in 2012 een aanscherping gekregen in de vorm van een aanvullend commercieel plan met de naam *“Vaarwater naar groei en ontwikkeling, een Strategische positionering van Zeeland Seaports, als basis voor een evenwichtige en uitdagende commerciële aanpak”*.

Op basis van een analyse van de markt en de organisatie is een plan van aanpak gemaakt. De kern van de aanpak bestaat daaruit dat op een proactieve manier gewerkt gaat worden aan de verdere ontwikkeling van de twee hoofdfuncties van onze haven, te weten de functie van logistiek knooppunt en de functie van vestigingsplaats voor industrie.

Diverse scenario's die voor het commercieel plan zijn beoordeeld, geven nog steeds een economische groei aan voor de lange termijn. De groei van de haven naar 50 miljoen ton overslag in 2020, zoals vastgesteld in het strategisch masterplan is dan ook nog steeds realistisch.

Op dit moment is Zeeland Seaports als haven al sterk in diverse productsegmenten door de aanwezigheid van gespecialiseerde terminals voor verschillende ladingsoorten. Binnen deze segmenten liggen de komende jaren veel kansen voor liquid bulk en projectlading. Bij dit laatste ligt Vlissingen goed in de markt voor de zogenaamde offshore wind projecten in de Noordzee waarbij langs de kust van Engeland, Duitsland en Scandinavië windmolenparken worden aangelegd. Om verder te kunnen groeien, moeten de faciliteiten voor containeroverslag verder worden uitgebreid aangezien onze rol hierin marginaal is en juist de groei binnen stukgoed zit in het vervoer per container. De focus zal hierbij in eerste instantie liggen op de ontwikkeling van een containerterminal binnen de bestaande haven. Op langere termijn zal de Westerschelde Container Terminal, gepland buiten het bestaande havenbekken, een substantiële bijdrage gaan leveren aan de groei van de haven.

Voor wat betreft de functie van vestigingsplaats voor de industrie zal met name worden ingezet op de realisatie van biogebaseerde bedrijvigheid en het vormen van clusters hierbinnen.

3.2 Ontwikkeling en realisatie

In 2012 is door Zeeland Seaports gewerkt aan diverse projecten ter ondersteuning van de activiteiten van de klanten in ons havengebied. In dit jaarbericht lichten we er twee uit.

Nieuwbouw kade Kaloothaven

Medio 2012 is de verlenging van de kade in de Kaloothaven opgeleverd ten behoeve van gebruiker OVET. De bestaande binnenvaart kade is vervangen door een 400 meter lange diepzeekade voor het aanmeren van Capesize schepen met een diepgang tot 17,5 meter. De totale zeekade lengte in de Kaloothaven bedraagt hiermee 650 meter zodat twee bulkcarriers gelijktijdig kunnen aanmeren en afgehandeld.

Met het gereedkomen van deze kade wordt een toename verwacht van 1,5 miljoen ton bulkloading per jaar.

Uitbreiding steigercapaciteit Braakmanhaven - meer schepen voor meer bulk

In 2012 is ten behoeve van gebruiker Oiltanking gewerkt aan de uitbreiding van de steiger Mosselbanken in de Braakmanhaven. De steiger is eind 2012 door Zeeland Seaports opgeleverd en wordt in 2013 verder afgebouwd door de gebruiker. De uitbreiding van de steiger is noodzakelijk omdat Oiltanking haar opslagcapaciteit fors aan het uitbreiden is.

3.3 Innovatie en duurzaamheid

Maatschappelijk verantwoord ondernemen

In 2012 is een MVO verklaring opgesteld. Deze verklaring geldt als leidraad voor Zeeland Seaports bij het uitoefenen van haar rollen en taken. In deze MVO verklaring staat uitgelegd op welke wijze Zeeland Seaports gevolg wil geven aan haar wens om daar waar mogelijk maatschappelijk verantwoord te ondernemen.

Voor 2012 is een duurzaamheidsjaarbericht opgesteld waarin uitleg wordt gegeven over de inspanningen die op dit gebied door Zeeland Seaports zijn verricht.

Projecten die in 2012 speelden waren:

- Verminderen onderhoudsinspanning baggeren zeehavens
- Walstroomvoorzieningen binnenvaart
- Multi utility providing (MUP)

Zie verder "Duurzaamheidsbericht Zeeland Seaports 2012".

Twin Hub Network

In december 2011 is het project Twin Hub Network van start gegaan. Dit Europees subsidietraject (Interreg) is een initiatief vanuit de TU Delft met Zeeland Seaports als één van de 12 partners. Doelstelling van het onderzoek is om containeruitwisseling per spoor tussen de twee beoogde hubs¹ in Rotterdam en Antwerpen efficiënter uit te voeren afhankelijk van de eindbestemming. Het bundelen van lading vanuit diverse zeehavens geeft de kans om meer bestemmingen in het achterland te kunnen bedienen. Voor Zeeland Seaports wordt nu bekeken naar de benodigde infrastructuur om op dit netwerk aan te kunnen sluiten en welke voordelen dit heeft voor de Zeeuwse havens. In 2013 zullen door de drie participerende treinoperators ook daadwerkelijk treinen gaan rijden op de onderzochte trajecten. Dit project loopt tot september 2015.

¹ Hub = locatie/terminal waar goederen samen geladen worden op één of meerdere treinen

Hoofdstuk 4 De haven in ontwikkeling

In 2012 werden de Zeeuwse havens geconfronteerd met de nodige tegenwind. De afwikkeling van het faillissement van Zalco beheerste de eerste maanden van het jaar terwijl eind 2012 het faillissement van Thermphos werd aangekondigd. Twee duidelijke signalen dat de economische crisis ook haar effect heeft op de ontwikkelingen in de Zeeuwse havens.

Daar tegenover stond dat veel bedrijven in ons havengebied juist deze periode hebben aangegrepen om te blijven werken aan de toekomst

Belangrijke ontwikkeling hier waren onder andere:

- uitbreiding van de opslagcapaciteit voor cellulose en aluminium en de nieuwbouw voor opslag van vloeibare kunstmest bij Verbrugge in Terneuzen en Vlissingen,
- uitbreiding van opslagcapaciteit bij OVET in Vlissingen,
- uitbreiding van productie- en opslagcapaciteit bij Euromit Staal in Vlissingen
- uitbreiding van tankopslag voor natte bulk bij Vesta in Vlissingen
- uitbreiding van tankopslag voor natte bulk bij Oiltanking in Terneuzen
- uitbreiding van opslagcapaciteit bij VSL Silo Logistics in Terneuzen
- de start van een reefer-containerdepot bij Kloosterboer in Vlissingen
- de vestiging van een sapfabriek door het Spaans bedrijf AMC
- nieuwbouw breakbulkterminal door Supermaritime Nederland in Vlissingen
- investeringen in veiligheid, milieu en productiecapaciteit bij Zeeland Refinery in Vlissingen
- uitbreiding op- en overslagcapaciteit bij Pfauth Logistics in Vlissingen
- uitbreiding productiecapaciteit bij Invista in Vlissingen
- uitbreiding tankopslag bij Cargill in Terneuzen

Uiteraard is deze lijst verre van volledig, maar ze geeft wel aan dat ondanks de huidige tegenwind volop wordt geïnvesteerd in de Zeeuws havens waaruit een groot vertrouwen in de potentie van de Zeeuwse havens blijkt.

Bericht van de raad van commissarissen

Inleiding

Een jaar nadat ZSP werd omgezet van een Gemeenschappelijke Regeling (GR) in een Naamloze Vennootschap (NV) en verzelfstandiging plaatsvond, kijken we terug op een turbulente periode. Met een enkel hoogtepunt, maar vooral enkele dieptepunten in de nog korte geschiedenis van onze onderneming. Doel in 2012 was het uitrollen van de geplande lange termijn strategie vanuit het Strategisch Master Plan (SMP) en een aanvang maken om ZSP aan te knopen bij mondiale maritieme en logistieke ketens via containerisatie. Alleen of in nauwe samenwerking met logische partners. Voorts, conform onze missie, de verdere ontwikkeling van de eigen groeimogelijkheden ter hand te nemen, diversificatie te onderzoeken en intussen onze huidige en toekomstige klanten actief te ondersteunen met hun groeistrategie.

In plaats daarvan werden we echter vanaf het prille begin van 2012 gedwongen om grote financiële schade en risico's voor de onderneming te beperken bij omvangrijke faillissementen van Zalco (eind 2011) en Thermphos in het Sloegebied en Bio Glas in Terneuzen. Meerdere Raad van Commissarissen (RvC) vergaderingen werden gewijd aan complexe kostbare oplossingen die via Zeeland Seaports, als eigenaar van de grond waarop de genoemde bedrijven zijn gevestigd, diende plaats te vinden. Lastige aspecten van Corporate Governance en Stakeholderschap kwamen hierbij naar voren aangezien de impact van de te nemen maatregelen en financiële gevolgen de grenzen van N.V. Zeeland Seaports dreigden te overschrijden. Te denken valt hierbij aan ongekende milieuschade, aanwezigheid van radioactieve materialen en werkgelegenheidsaspecten.

Ook verschil van inzicht tussen Zeeland Seaports en enkele van haar klanten vergde aandacht van Bestuur en RvC. Op het einde van 2012 leidde gebrek aan visability naar de toekomst op enkele niet bebouwde grondpercelen tot forse waardeafboekingen. Met name de slechte gang van zaken bij ons kassentuinbouwproject in Terneuzen leidde tot een omvangrijke afboeking van WarmCO₂, de Deelneming die is opgezet om de bestaande en toekomstige telers van goedkope en duurzame warmte en CO₂ te voorzien.

Wel kon na een lang en intensief proces de commerciële strategie aangescherpt worden ten opzichte van het deels verouderde SMP. Ook werden via de RvC contacten gelegd met omliggende havenbedrijven die op termijn de start moet vormen voor vruchtbare samenwerking, ongeacht in welke vorm. Zelfstandigheid van Zeeland Seaports staat niet ter discussie.

Aan onze Aandeelhouders, Raden (Gemeenten) en Staten (Provincie) leden werd eind 2012 uitvoerig uitgelegd hoe Zeeland Seaports er momenteel voor staat en hoe de strategie en planning eruit zien. Voorts werd opdracht verstrekt om te evalueren of het proces van de verzelfstandiging verloopt zoals destijds beoogd is. Rapportage hierover is voorzien in 2013.

In december werd bekend dat per oktober 2013 onze bestuurder (CEO) Hans van der Hart na een dienstverband van 30 jaar zal terugtreden. We zijn hem grote dank verschuldigd voor zijn vele verdiensten en grote toewijding aan Zeeland Seaports over deze lange periode. De zoektocht naar zijn opvolger is inmiddels conform de hiervoor geldende procedure opgestart.

Met verslagenheid namen wij kennis van het plotselinge overlijden in december van Sjoerd Heijning, voorzitter van de Gemeenschappelijke Regeling van Zeeland Seaports. Wij zijn hem dank verschuldigd voor de prettige en vruchtbare samenwerking die we met hem in de korte tijd na de verzelfstandiging van Zeeland Seaports mochten ervaren.

Economische omgeving

De, eind 2011 op deze plaats gemelde, globale economische verslechtering heeft zich volgens verwachting gedurende 2012 verder voortgezet, met voor Zeeland Seaports negatieve effecten en dieptepunten. In de eerste plaats werd dit zichtbaar door een 4% lagere zeeoverslag in onze havens, enigszins gecompenseerd door een hogere overslag in de binnenvaart. Echter nog meer door het omvallen van twee grote energie intensieve industriële bedrijven en het ontbreken van de noodzakelijke diversificatie via containerisatie. Zalco kon op kleine schaal doorstarten met 2 van de 3 oorspronkelijke bedrijfsonderdelen, echter na een lange strijd bleek eind 2012 dat Thermphos het niet

kon redden en ging failliet. Ook Bio Glas (gronduitgifte kassentuinbouw Kanaalzone) onderging hetzelfde lot, waardoor onze deelneming in WarmCO₂ verder in problemen kwam. Daarnaast werd eind 2012 de optie voor de bouw van een 2e kerncentrale in het Sloegebied aan Zeeland Seaports teruggegeven en blijft de toekomst voor de bestaande kolencentrale aldaar ongewis. Steeds werden van Zeeland Seaports bij redding of ondergang grote offers gevraagd om schade gedeeltelijk voor haar rekening te nemen of een doorstart mogelijk te maken. Ook bleek er sprake te zijn van grote milieurisico's die op dit moment in haar volle omvang slechts globaal bekend zijn maar een groot risico vormen voor onze onderneming.

Gelukkig wisten enkele belangrijke stuwadoorbijbedrijven dankzij een gezonde en vooruitziende ondernemersgeest de economische tegenspoed voor te blijven, zij bleven investeren in hun lange termijn toekomst. Ook enkele in de Kanaalzone gevestigde belangrijke bedrijven bleven investeren en kijken positief naar de toekomst.

Intussen werd Vlissingen, mede door inspanning van deze bedrijven wereldwijd de belangrijkste hub voor aluminiumopslag.

Tenslotte moet melding worden gemaakt van het akkoord over de bouw van de nieuwe Zeesluis bij Terneuzen en hoopvolle perspectieven die menige vorm van samenwerking in de Kanaalzone en Gent straks mogelijk maakt.

Strategie, Toezicht en Toetsing

In 2012 kwam op initiatief van de RvC de herijking en aanscherping van het SMP (lange termijn strategisch plan) tot stand waarbij een zwaarder accent is komen te liggen op de eigen commerciële activiteiten, samenwerkingsmogelijkheden, containerisatie, verdienmodellen, klantenbelang en stakeholderschap. Voorts werden de activiteiten van WarmCO₂ ingebed in de commerciële organisatie van ZSP. Een en ander werd zichtbaar in de interne organisatie in kwalitatieve en kwantitatieve zin.

Samenstelling en taakverdeling Raad van Commissarissen

De samenstelling en taakverdeling van de RvC is momenteel als volgt:

- Mr. Ineke Dezentje Hamming-Bluemink (voorzitter)
- Drs. Antoine Dellaert (vice voorzitter, lid Auditcommissie)
- Ir. Gerard van Harten (voorzitter Auditcommissie)
- Ing. Henk Akse MBA (lid Auditcommissie, lid (ad hoc) Selectie & Benoemingscommissie)
- Ing. Rob Boer (voorzitter (ad hoc) Selectie & Benoemingscommissie)

Er is geen sprake van nevenfuncties die conflicterend zijn voor de uitoefening van de taak als Zeeland Seaports commissaris.

Vergaderingen

In 2012 kwam de Raad van Commissarissen 11 maal in vergadering bijeen. Het aantal reguliere RvC vergaderingen bedroeg 8 in totaal. Eenmaal werd speciaal bijeengekomen in het kader Corporate Governance (Business University Nyenrode) en eenmaal om de taakverdeling, eigen functioneren (zelfevaluatie) en dat van de Bestuurder te bespreken.

De zelfevaluatie zal, na overleg met Nyenrode over de meest optimale methode, binnenkort plaatsvinden.

Stakeholders en omgeving

Zeeland Seaports heeft vele stakeholders, het onderhouden van een goede band en dialoog met hen is van groot belang om elkaars belangen goed te begrijpen. In dat kader vonden ontmoetingen plaats met aandeelhouders, participanten, Gedeputeerde Staten, klanten en havenbedrijven. De dialoog en begrip voor elkaars agenda, wensen en plannen is een belangrijk aandachtspunt voor de RvC en dat zal in de toekomst prominenter plaatsvinden. Hiertoe zijn recent ook enkele voorstellen gedaan.

Ook werden alle voor RvC leden toegankelijke Ondernemingsraad (OR) vergaderingen bijgewoond en kennis genomen van de artikel 24 WOR onderwerpen die aldaar besproken werden, in goede sfeer en harmonie.

RvC Commissies

Reglementair zijn bij Zeeland Seaports zowel een Audit commissie als een Selectie en Benoemingscommissie (ad hoc) in het leven geroepen en bemand.

De Audit commissie bestaat uit G. van Harten (voorzitter), H. Akse en A. Dellaert. Deze kwam 5 maal bijeen over de reguliere onderwerpen, 2 maal speciaal over Deelnemingen en gevolgen voor ZSP NV van de ondergang van Zalco, Thermphos en Bio Glas Terneuzen.

De Selectie & Benoemingscommissie bestaat uit H. Akse en R. Boer (voorzitter). Deze (ad hoc) commissie kwam 1 maal bijeen.

Beide Commissies rapporteren rechtstreeks aan en leggen verantwoordelijkheid af aan de RvC in de reguliere RvC vergaderingen.

Code Corporate Governance en Best Practices

Statutair is vastgelegd dat bij de totstandkoming van de N.V. Zeeland Seaports, tevens de Nederlandse Code Corporate Governance van toepassing zal zijn (op vrijwillige basis). Jaarlijks wordt bij de vaststelling van het RvC vergaderschema vastgelegd welke specifieke CG elementen en onderwerpen aan de orde zullen komen. Jaarlijks zal de RvC een Commissarissen verslag opstellen en verantwoording afleggen over haar activiteiten op de AvA Jaarvergadering en hierover separate goedkeuring vragen aan de Aandeelhouders.

Zelfevaluatie & Training

In 2012 werd een aanvang gemaakt met een trainingsprogramma Corporate Governance ten behoeve van de RvC via Nyenrode Business University. Hierbij is in dit kader nadrukkelijk gekeken naar de rol van de RvC sec, de rol van de RvC naar Aandeelhouders en haar rol naar overige Stakeholders. Dit proces en de uitkomsten zullen worden gebruikt bij de aanscherping van de Zeeland Seaports missie, de contacten met aandeelhouders en het profiel voor de nieuwe CEO van Zeeland Seaports.

Hierbij kwam naar voren dat de zelfevaluatie na 2012 wellicht beter op een andere wijze kan plaatsvinden (extern). Op dit moment is hierover nog geen besluit genomen, de training zal eind 2013 worden voltooid.

Observaties en geconstateerde afwijkingen Best Practices

Er zijn tot op heden geen afwijkingen geconstateerd ten opzichte van de Best Practices bepalingen, waarbij aangetekend dat niet alle onderwerpen toetsbaar zijn gebleken.

Beloningsbeleid Zeeland Seaports

Door de Aandeelhouders van de GR is besloten om het gehele Zeeland Seaports personeel evenals de bestuurder qua beloning conform de cao van Havenbedrijf Rotterdam te salariëren. Daardoor is een separaat beloningsbeleid per reglement niet van toepassing bij Zeeland Seaports.

De beloning voor de RvC wordt jaarlijks aangepast voor inflatie.

Risicobeheersing

Risicobeheersing is een belangrijk aandachtspunt geweest in de Auditcommissie en de RvC. Er is in 2012 met name gekeken naar operationele en financiële risico's en op onderdelen zullen deze regelmatig verder geëvalueerd worden.

In 2012 heeft de Auditcommissie twee maal extra aandacht besteed aan de afdekking van het renterisico door middel van SWAPS (rentederivaat) en hierbij speciaal gekeken of Zeeland Seaports niet meer afdekking heeft gezocht dan nodig was. Daarnaast is separaat gekeken naar de risico's van Deelneming WarmCO₂, dit in het kader van het toekomstperspectief van deze non core diversificatie. Ook is gezocht naar oplossingen voor de financierbaarheid van WarmCO₂ indien zich op korte termijn geen nieuwe tuinderbedrijven vestigen in de Kanaalzone. Het dossier Thermphos is op vrijwel elke vergadering, ook in telefonische conferenties met de gehele RvC prominent gevolgd.

Ook is naar de Garanties gekeken welke bij de Verzelfstandiging zijn overgegaan naar Zeeland Seaports en hoe nu verder. Voorts is in 2012 gekeken naar de Buffers welke resteren na het tweede jaar Verzelfstandiging en naar de impact op de buffers door de recente forse tegenvallers.

Eind 2012 werd duidelijk dat de Garantie welke is vertrekt aan WarmCO₂ onvoldoende is om continuïteit en toekomstperspectief voor deze Deelneming te garanderen en dat aanvullende financiering op korte termijn dringend gewenst is.

Tenslotte werd eind 2012 duidelijk dat de impact op Zeeland Seaports van het faillissement van Thermphos (milieuschade) groot is, echter qua omvang en verdeling van de schadecomponenten lopende de afwikkeling nog onduidelijk. Zeeland Seaports laat zich adviseren door externe specialisten.

Dankwoord

De RvC dankt het gehele Zeeland Seaports personeel en de bestuurder voor de grote inzet, positieve werkhouding en professionaliteit.
Wij zien hoopvol uit naar de toekomst, maar realiseren ons dat de afwikkeling van het Thermphos dossier en de ontwikkelingen bij het Kassenproject donkere wolken vormen boven onze onderneming.

Terneuzen, 2013

De Voorzitter van de RvC

Ineke Dezentjé Hamming-Bluemink



Deel 2 Jaarrekening