

PORT OF MOERDIJK

BEGROTING

2024





HAVENBEDRIJF MOERDIJK

BEGROTING

2024

Door de directie vastgesteld op 10-11-2023 na voorafgaande goedkeuring door de Raad van Commissarissen (RVC).

De directie,


P.M.E. Dirix


M.H. Menschaar – Den Hartog



INHOUD

VOORWOORD	05
BLIK OP DE TOEKOMST	07
DOELSTELLINGEN	09
Blijven bouwen aan onze concurrentiepositie	10
Logistieke condities verder verbeteren	11
We timmeren letterlijk aan de weg... en aan de overige infra	12
We verbreden en verdiepen de samenwerking	15
Oog en oor voor onze omgeving	17
Met veiligheid op weg naar de vijf sterren	18
Verduurzaming in hogere versnelling	20
Met onze organisatie klaar voor de toekomst	23
UITGANGSPUNTEN BEGROTING	24
GRONDBELEID	26
TARIEVEN	28
VERBONDEN PARTIJEN	28
EXPLOITATIEBEGROTING	30
FINANCIËLE POSITIE	32
ONDERHOUD KAPITAALGOEDEREN	33
Natte infrastructuur	33
Onderhoud Wegen (inclusief groen en wegmeubilair)	33
Onderhoud Riolering (inclusief gemalen)	34
Onderhoud Gebouwen	34
Onderhoud Observatie- en beveiligingsvoorzieningen	35
Onderhoud diverse objecten op het terrein	35
INVESTERINGSPLAN- BESLUIT 2024 EN VERDER	36
FINANCIERING EN TREASURY	38
Algemene ontwikkelingen rentebeleid	38
Financieringsbehoefte en -positie	38
Rekening-courant	39
Tijdelijke belegging beschikbare geldmiddelen	39
Financieringsratio's	40
LIQUIDITEITSPANNING	41
RISICOBEBEERSING	42

VOORWOORD

We hanteren voor de begroting voor het eerst dezelfde opzet als die van ons jaarverslag over 2022. Die opzet is onze relaties en ons goed bevallen. Dat betekent dat we u als lezer voorafgaand aan de gebruikelijke financiële hoofdstukken meenemen in wat, op basis van de strategische doelen uit de corporate strategie, de belangrijkste voornemens zijn voor 2024.

SAMENWERKING ALS RODE DRAAD

De plannen en acties in onze begroting laten zien dat we vol ambities het jaar 2024 ingaan, dat we de lat hoog leggen en op onderdelen willen versnellen. Dat doen we in het besef dat we niet zelf aan alle knoppen draaien. Samenwerking loopt steeds vaker als rode draad door ons denken en doen. Die samenwerking is nodig om met elkaar uitdagingen aan te gaan en problemen het hoofd te bieden. Zoals de stikstofproblematiek die bouwend en ondernemend Nederland al enige tijd parten speelt. Ook voor Port of Moerdijk zijn de gevolgen voelbaar. Ontwikkelingen als de bouw op Logistiek Park Moerdijk en de uitbreiding van het spooreplacement op het haven- en industrieterrein lopen vertraging op.

ZEKERHEDEN IN ONZEKERE TIJDEN

Met de oorlog in Oekraïne, de inflatie, de fors gestegen energieprijzen en arbeidskosten en de tekorten op de arbeidsmarkt zijn het voor veel bedrijven moeilijke tijden. De terugloop in consumentenbestedingen heeft zijn effect op de overslag en de volumes bij de zeevaart, de binnenvaart en het spoorvervoer. Daarnaast zorgen de geopolitieke verhoudingen voor onzekerheden in de internationale economie. Gelukkig kunnen we daar met Port of Moerdijk veel zekerheden tegenover stellen. Zo zit de multimodale betekenis van Moerdijk nog altijd in de lift. De faciliteiten die we daarvoor in huis hebben, worden opnieuw uitgebreid en verbeterd. We hopen in 2024 ook de 'eerste bewoners' van Logistiek Park Moerdijk te verwelkomen. Verder timmeren we het komend jaar letterlijk aan de weg met een veelheid aan infrastructurele werkzaamheden. Ook op het gebied van veiligheid zetten we weer flinke stappen en komt het moment dat we ons helemaal 'excellent veilig' mogen noemen, steeds dichterbij.

MAATSCHAPPELIJKE BETEKENIS

We maken in 2024 en de jaren erna vorderingen met de energie- en grondstoffentransitie. Al gaat het ons eigenlijk niet snel genoeg. We willen onze bedrijven vooruithelpen

in hun ambities om tot elektrificatie van hun processen over te schakelen. Ook het DIMMER-project om CO2 af te vangen, gaat een belangrijke testfase in. Deze en andere ontwikkelingen laten zien dat de betekenis van Port of Moerdijk veel verder reikt dan die van haven- en industrieterrein en multimodaal logistiek knooppunt. Zo hebben we met de eerder genoemde energietransitie een cruciale schakelrol te vervullen. Maatschappelijk gezien zijn de ontwikkelingen op Port of Moerdijk van steeds grotere waarde. Hier zetten we met elkaar de schouders onder een transitie die leidt tot een ander grondstoffengebruik, een zuiniger ruimtegebruik en een scherpere focus op de impact voor onze woon- en leefomgeving. Als motor van de Brabantse economie mag Port of Moerdijk zich inmiddels hybride noemen en de brandstof zal elk jaar schoner worden.

VERDER VOORUITKIJKEN

Met de begroting kijken we normaal gesproken vijf jaar vooruit. In deze begroting maken we daarop geen uitzondering. Toch brengen we ook een verdere vooruitblik ter sprake. We willen namelijk tijdig kunnen inspelen op te verwachten trends en op ontwikkelingen op langere termijn. Deze hebben impact op de keuzes die we nu moeten maken en op de rollen die we daarvoor hebben te vervullen. In het nu volgende hoofdstuk leggen we uit wat die blik op de toekomst in 2024 voor ons betekent.

Paul Dirix

Marika Menschaar

Directie Port of Moerdijk

BLIK OP DE TOEKOMST

Het einde van de looptijd van onze Corporate Strategie 2021-2025 komt in zicht. Tijd dus om die strategie te herijken en te richten op de periode tot 2030. Maar we moeten nog verder vooruitkijken. Want wat we als havenbedrijf de komende vijf jaar gaan doen en welke rol we op ons nemen, wordt vooral bepaald door trends en ontwikkelingen met een veel langere looptijd.

Havenbedrijf Moerdijk wil de blik op de toekomst richten. Er zijn belangrijke ontwikkelingen die impact hebben op onze koers en lange termijn doelen. Onder andere de klimaattransitie en grondstoffentransitie. Welke koers is nodig om deze transitie waarmee we al zijn begonnen tot een succes te maken? Zetten we al onze kaarten op elektrificatie, wordt waterstof een succes, weten we onze CO₂-uitstoot misschien wel aan te wenden voor nieuwe processen en producten? Dat we de antwoorden nu nog niet weten, ontslaat ons niet van de verplichting om er naar op zoek te gaan.

TAL VAN UITDAGINGEN

Genoemde transitie stellen ons voor nog een ander, heel belangrijk vraagstuk: gebrek aan ruimte. Uiteraard willen we ruimte bieden aan bestaande en nieuwe bedrijvigheid. Maar de realiteit is tegelijk dat bijvoorbeeld ook de elektrificatie van de industrie ruimte zal vragen. Die veranderende context vraagt om visie en het maken van keuzes. Er zijn nog tal van andere ontwikkelingen die we als uitdagingen moeten opvatten. Hoe ontwikkelt zich het vestigingsklimaat in Europa en in Nederland, als we naar de geopolitieke verhoudingen kijken? Wat wordt de betekenis en invloed van Artificial Intelligence? We worden steeds slimmer op het gebied van safety en security, maar we weten dat ook criminaliteit en ondermijning hun innovaties kennen. Hoe lang duurt de krapte op de arbeidsmarkt nog en wat is het antwoord op het gebrek aan goed opgeleide vakmensen voor de beroepen van de toekomst? Het voert te ver om op deze plek een volledig overzicht te presenteren van de vraagstukken en opgaven die de komende ruim vijftientig jaar op ons afkomen.

VRAGEN BEANTWOORDEN

Maar dat overzicht hebben we wél nodig om op majeure vragen een antwoord te kunnen geven. Wat voor een bedrijventerrein willen we in de toekomst zijn? Hoe moet het ruimtegebruik zich ontwikkelen en welke grondpositie van het havenbedrijf is daarvoor nodig? Streven we naar maximale duurzaamheid en welke bedrijvigheid hoort daar dan bij? Hoe ver willen en kunnen we gaan om van de modal shift een doorslaand succes

te maken? Wat worden onze lange termijn doelen, welke plannen en activiteiten zijn nodig om die doelen te realiseren en wat vraagt dat van het havenbedrijf als het gaat om onze rol?

PIKETPALEN IN 2024

Met het beantwoorden van die vragen maken we in 2024 een begin. We zetten het traject in de steigers, dat moet leiden tot onze strategie voor de toekomst en slaan daarvoor de eerste richtinggevende pijlpalen. Daar betrekken we ook stakeholders en belanghebbenden bij. De toekomst begint morgen. Dus denken we tijdig na over de vraag waar we in de toekomst willen staan en hoe we daar willen komen. Veel is nog onbekend, maar bang zijn voor het onbekende mogen en willen we niet. Wat we wél weten, is dat veranderingen snel kunnen gaan. Dus komt het behalve op koersvastheid ook aan op wendbaarheid.

DOELSTELLINGEN

Havenbedrijf Moerdijk werkt via diverse programma's aan de doelstellingen die zijn vastgelegd in de Corporate Strategy 2021-2025, een bedrijfsstrategie die voortvloeit uit de Havenstrategie 2030 en de Havennota 2020-2030.

Havenbedrijf Moerdijk hanteert zeven strategieën om als vertrouwd partner met oog voor het maatschappelijk belang de verbindende partij te zijn in het streven om van haven- en industriegebied Moerdijk hét knooppunt in de Vlaams-Nederlandse delta te maken voor duurzame Europese toegevoegde waarde logistiek en circulaire chemie. Naast de zeven strategieën wordt als randvoorwaarden doelen gesteld aan de eigen professionele organisatie.

01

VERSTERKEN EN
UITBOUWEN
TOPCLUSTERS

02

VERGROTEN VAN
HET SHORTSEA
OVERSLAGVOLUME

03

VERSTERKEN EN
DIGITALISEREN
INFRASTRUCTUUR

04

UITBOUWEN
NETWERKPOSITIE
IN VLAAMS
NEDERLANDSE
DELTA

05

HET ZIJN
VAN EEN
GOEDE BUUR

06

EXCELLEREN
IN VEILIGHEID
(SAFETY &
SECURITY)

07

VOOROPLOPEN IN
DUURZAAMHEID &
CIRCULARITEIT

00

PROFESSIONELE
ORGANISATIE ALS
RANDVOORWAARDE

09

Aan de hand van deze strategieën geven we hier inzicht in de plannen voor komend jaar.

Blijven bouwen aan onze concurrentiepositie

In 2024 bouwt Port of Moerdijk verder aan zijn concurrentiepositie. Op Logistiek Park Moerdijk gebeurt dat letterlijk met de bouwactiviteiten van de eerste nieuwkomer. Op Industrial Park Moerdijk gaan we ons verder voorbereiden op de bedrijvigheid van de toekomst.

Op Logistiek Park Moerdijk verschijnen de eerste gebouwen van de Deense logistieke wereldspeler DSV. Naar alle waarschijnlijkheid is deze vestiging het jaar erna grotendeels operationeel. Voor de andere grote nieuwkomer naar Logistiek Park Moerdijk -Lidl- worden de gronden bouwrijp gemaakt. Verder worden de eerste bouwactiviteiten van onze ontwikkelingspartner LPM Holding verwacht.

PASSEND BIJ ONS ECOSYSTEEM

We gaan verder met de invulling van Industrial Park Moerdijk en zien graag dat zich hier vooral bedrijven in de circulaire chemie vestigen. Een ambitieuze opgave, omdat het hier gaat om een relatief 'nieuwe bedrijfstak' en dus het aantal bedrijven met bewezen potentie én voldoende omvang nog beperkt is. Niettemin houden we vast aan het streven om op dit deel van Port of Moerdijk bedrijvigheid te laten landen, die past en aansluit bij ons ecosysteem. We gaan deze propositie in 2024 nadrukkelijker uitdragen en willen in dat jaar tot een uitgifte van 5 hectare komen. Ook gaan we de haven- en spoor-gebonden onderdelen van Industrial Park Moerdijk aanbesteden: railterminal en kade met kadeplatform. Met het oog hierop maken we het voorlopig ontwerp van dit onderdeel gereed en zetten we het beveiligingsplan in de steigers.

Bovendien gaan we aan de slag met de eerste inbreidingslocatie op het haven- en industrieterrein.

Logistieke condities verder verbeteren

Als toekomstgericht multimodaal knooppunt wil Port of Moerdijk haar logistieke condities blijven verbeteren. Ook in 2024 zijn daar de inspanningen weer op afgestemd.

Het 'post corona tijdperk' -met zijn afnemende consumptie- zal naar verwachting tijdelijk nog voor afnemende scheeps- en treinvolumes zorgen. Bovendien worden bedrijven geconfronteerd met stijgende prijzen en toenemende kosten. Dit neemt niet weg dat shortsea en trein blijvend en zelfs in toenemende mate van belang zijn voor de multimodale rol en positie van Port of Moerdijk.

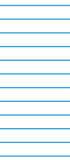
SHORTSEA UITBREIDEN

We willen dan ook de huidige shortsea-verbindingen behouden en versterken en die volgend jaar bovendien met ten minste één en mogelijk twee verbindingen uitbreiden. De strategie van Europa om sterker te focussen op de eigen economische markt, is in dat verband een gunstige ontwikkeling voor Moerdijk als Europese shortsea haven en voor onze railverbindingen met het Europese achterland.

We zetten ook een nieuwe stap om het mogelijk te maken dat de diepgang in onze haven passend wordt gemaakt voor steeds grotere schepen. In 2024 ziet het plan van aanpak hiervoor het licht. Een andere belangrijke ontwikkeling is de kade-aanleg door de logistieke wereldspeler Van der Vlist op het voormalige Tetra Pak-terrein.

MODAL SHIFT NADRUKKELIJK OP DE AGENDA

In een tijd, waarin ook in de logistieke sector de focus meer en meer op verduurzaming en vermindering van CO₂-uitstoot komt te liggen, wordt de modal shift van steeds grotere betekenis. We zetten de belangrijke faciliteiten die Port of Moerdijk te bieden heeft, nadrukkelijk bij onze relaties en in onze netwerken op de agenda.



We timmeren letterlijk aan de weg... en aan de overige infra

Het infra-activiteitenoverzicht voor 2024 laat veel aandacht zien voor de wegen op en rond het haven- en industrieterrein en het Logistiek Park Moerdijk. We timmeren volgend jaar inderdaad letterlijk aan de weg. Maar we maken ook ruim baan voor spoor, water en andere voorzieningen.

Uitgaande van de medewerking van alle stakeholders, verwachten we te starten met de eerste verdubbeling van de aansluitingen van de A17/A59 met het haven- en industrieterrein. Allereerst is bij afslag 26 -Moerdijk Havens- de afrit voor het inkomend verkeer aan de beurt. Met de uitvoering daarvan wordt in 2024 begonnen. Ook wordt dan de rijbaanverdubbeling van deze aansluiting voor het uitgaande verkeer verder voorbereid. We maken afspraken met Rijkswaterstaat en werken aan de bestemmingsplanwijziging die nodig is voor de verbreding van het viaduct over de Uilendijk (parallel aan de A17). Met deze capaciteitsuitbreiding wordt de verkeersafwikkeling op het haven- en industrieterrein aanmerkelijk verbeterd.

Ook op Logistiek Park Moerdijk verloopt de wegeaanleg voorspoedig. De aansluitingen met de A17 en A16 worden in 2024 gerealiseerd respectievelijk bouwrijp gemaakt. De interne baan als congestievrije wegverbinding met de terminals is klaar.

ROTONDES WORDEN KRUISPUNTEN

Een andere belangrijke ontwikkeling betreft de ombouw van de vier rotondes op de Zuidelijke Randweg richting N285 tot kruispunten die worden voorzien van de nieuwste generatie -met elkaar communicerende- verkeerslichten. Deze oplossing, die in 2025 zijn beslag krijgt, voorziet in een betere verkeersafwikkeling en in grotere verkeersveiligheid. In 2024 rondt de studie naar de ombouw af en bereiden we de werkzaamheden voor.

Ook de verbindingen van de Zuidelijke Randweg met de Chemieweg en Middenweg worden voorzien van verkeerslichten. Dit project wordt in 2024 en 2025 voorbereid. De beveiliging van de spoorwegovergangen wordt hierin meegenomen. Daarover willen we in 2024 afspraken maken met ProRail.

EÉN INTEGRALE AANBESTEDING

Uit financiële en efficiencyoverwegingen schrijven we voor de projecten afslag 26 en Zuidelijke Randweg -zowel de ombouw van de rotondes als de genoemde verbindingen- in één integrale aanbesteding uit.

Tot de andere 'wegwerkzaamheden' in 2024 behoort de reconstructie van de Oostelijke Randweg. Voor de doorsteek Graanweg / Zeehavenweg stellen we een gebiedsvisie op en voor verbetering van de situatie Middenweg / Parallelweg een verkeersstudie. Verder ronden we de invoering van de blauwe zone af, waarmee we in 2023 zijn begonnen en waarmee we het lukraak parkeren van vrachtwagens en personenauto's willen tegengaan. We evalueren ook de handhaving door de gemeente van deze maatregel.

DE HAVEN IN 'DIGITAL TWIN'

Het fenomeen 'digital twin' bestaat nog maar amper twintig jaar en werd voor het eerst toegepast in de ruimtevaart. Digital twins zijn virtuele replica's van fysieke systemen die regelmatig worden geüpdatet met data om de structuur, status en het gedrag van die systemen weer te geven. Bij het havenbedrijf ontwikkelen we een digital twin van de haven en stoppen daar diverse data in: waterdiepten, peilingresultaten, scheepvaartbewegingen et cetera. Zo maken we een start met 'predictive maintenance' van de haven en weten we bijvoorbeeld wanneer er als gevolg van slibaanwas moet worden gebaggerd. Dankzij deze innovatie kunnen we het in 2023 gesloten baggercontract nu al actualiseren.

Ook de status van de havenkades houden we nauwlettend in de gaten. Het is belangrijk om een goed inzicht te hebben in de levensduur. Wanneer is welke actie gewenst? Om dat te weten te komen, maken we voor alle kades nieuwe berekeningen van de levensduur en leggen die naast de levensduur die destijds bij het ontwerpen is gehanteerd. Ook berekenen we welke maximale waterdiepte de kades kunnen hebben, wanneer we de haven willen verdiepen voor de toegang van grotere zeeschepen.

SPOOR

Zolang de vereiste stikstofruimte ontbreekt, kunnen we nog niet de start van de voorziene verruiming van het spooreplacement aankondigen. Onze hoop is gevestigd op 2025. Wel gaan we ter voorbereiding de aanwezige kabels en leidingen verleggen. Ook start ProRail dan met het verlengen van de laad- en losplaats met honderd meter. Zodra dit gereed is, kunnen treinen over de volle lengte worden geladen en gelost. Ook het spoor bij de oostelijke insteekhaven wordt opgewaardeerd, waarbij tevens de omliggende wegverharding wordt verbeterd.

Ten slotte kunnen we de aanleg van een opstelspoor parallel aan de Middenweg melden. Het gaat om het laatste deel van het bestaande spoor ('het eindspoor'), dat we kopen van ProRail en geschikt maken voor vergunningsvrije reparaties aan treinwagons. De komst van dit opstelspoor betekent tevens een ontlasting van het totale spoor op het haven- en industrieterrein.

5G WORDT DE NORM

De optimalisering van zowel het vaste als mobiele netwerk voor toekomstbestendig data- en telecomverkeer betekent dat glasvezel en 5G voor de Moerdijk de norm worden. Ons plan van aanpak voorziet erin dat de teller van het aantal 5G masten in 2026 op zes staat. In 2024 vragen we de eerste omgevingsvergunningen aan en bereiden we de eventueel noodzakelijke bestemmingsplanwijzigingen voor. Op Logistiek Park Moerdijk is naar verwachting in 2024 alles klaar voor het gebruik van 5G en glasvezel.

We verbreden en verdiepen de samenwerking

Uiteraard blijven we de unieke propositie van Port of Moerdijk regionaal, nationaal en internationaal stevig over het voetlicht brengen. Ook onze netwerkpositie en de verdere uitbouw daarvan behoudt alle aandacht. Maar bovenal verbreden en verdiepen we op diverse fronten de samenwerking. We realiseren ons dat je de ambities, die in het teken staan van de toekomstkoers van Port of Moerdijk, vooral samen moet verwezenlijken.

Onder meer voorzien we een intensievere samenwerking met de andere Nederlandse zeehavens. We staan immers voor een groot deel voor dezelfde opgaven en uitdagingen. Zoals de energietransitie en grondstoffentransitie. Sowieso spelen de zeehavens bij alle transitie een grote rol. Ook op het gebied van veiligheid verwachten we meer samenwerking, zeker in de Vlaams Nederlandse Delta.

SAMEN DE MODAL SHIFT MAKEN

De krachten bundelen is behalve bij de genoemde transitie ook een must als het om de verduurzaming van het goederenvervoer gaat. We sluiten ons dan ook graag als strategisch partner aan bij het initiatief Brabant Ports. 'De modal shift maak je samen', is de terechte slogan van dit in 2023 gevormde samenwerkingsverband van Brabantse binnehavens. Samen gaan we het voortreffelijke netwerk van Brabantse waterwegen en railverbindingen nadrukkelijker onder de aandacht brengen bij vervoerders, verladers en het bedrijfsleven.

VAN OM DE HOEK...

Samenwerken betekent ook dat we samen met uiteenlopende netwerken vraagstukken agenderen omdat we elkaars kennis, faciliteiten en inspiratie goed kunnen gebruiken om tot nieuwe oplossingen te komen. Die netwerken kunnen ook 'om de hoek liggen'. Zoals de chemische industrie rond Bergen op Zoom en het innovatieve chemiecluster Chemelot in Limburg. Ook Brainport beschouwen we als een welkome samenwerkingspartner. Voor de startups daar biedt Port of Moerdijk immers prima mogelijkheden om hun innovaties te toetsen, te testen en uit te rollen.

...TOT INTERNATIONAAL

Nationaal en internationaal gaan we de 'Moerdijk-promotie' en onze netwerkpositie verder verstevigen. We nemen deel aan beurzen en evenementen in Nederland en Vlaanderen. Op het gebied van logistiek en chemie verruimen we onze scope en gaan we ons door connecties met corridors in Duitsland en/of België ook internationaal oriënteren. Onze propositie met het Industrial Park Moerdijk (chemie) zetten we via de BOM (Brabantse Ontwikkelings Maatschappij) en de NFIA-kantoren (Netherlands Foreign Investment Agency) van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) in de etalage. We ondersteunen bovendien onze promotie-inspanningen door met onze nieuwe website voor meer dynamiek te zorgen in nieuwsvoorziening en achtergrondinformatie.

Oog en oor voor onze omgeving

Omwonenden informeren, hen betrekken bij ontwikkelingen en oog en oor hebben voor wat hen bezighoudt, behoort tot onze 'way of working'. Ook in 2024 investeren we in onze relatie met de omgeving en in goed nabuurschap.

De tweemaandelijks nieuwsbrief Portnews, de communicatie via sociale media, onze aanwezigheid bij diverse stads- en dorpsstafels, de driemaandelijks Omgevingstafel Moerdijk die we organiseren. Het zijn en blijven de vaste instrumenten waarmee we de dialoog met bedrijfsleven en omwonenden voortdurend gaande houden.

NIEUWE STRATEGIE

In 2024 verwachten we in die dialoog vooral aandacht voor de ontwikkelingen op Logistiek Park Moerdijk en Industrial Park Moerdijk. Ook de energietransitie en daarmee verband houdende ontwikkelingen zullen op de agenda staan. Mede ten behoeve van de communicatie met omwonenden gaan we onze website verder verbeteren. In 2024 nemen we omwonenden ook mee bij het verder ontwikkelen van onze strategie. Daarbij zien we het onder andere als onze taak om goed te duiden voor welke opgaven en uitdagingen we staan en om daarover het gesprek aan te gaan.

VITALE REGIO

We willen nadrukkelijker bezien hoe we onze Vitaliteitsregeling kunnen inzetten voor maatschappelijke, culturele en leefbaarheidsprojecten in de regio. Bewoners en verenigingen kunnen een beroep doen op deze regeling. Er is jaarlijks maximaal 150.000 euro beschikbaar. Omdat geschikte aanvragen enigszins achterblijven, gaan we ook zelf actief op zoek naar projecten die onze burens extra vitaliteit bieden.

OPEN HAVENDAG

In 2024 staat ook de Open Havendag Moerdijk weer op het programma. De zeer geslaagde editie van 2022 liet nog eens zien dat deze dag in een duidelijke behoefte voorziet van én de omgeving én de deelnemende bedrijven. We hopen het succes van 2022 -met de inzet van de vele vrijwilligers, 35 deelnemende bedrijven en ruim 3.500 bezoekers- ten minste te evenaren.

Met veiligheid op weg naar de vijf sterren

Als enige haven- en industrieterrein in zijn omvang beschikt Port of Moerdijk over het Keurmerk Veilig Ondernemen. Dat schept verplichtingen. In 2024 geven we verder uitvoering aan een set van maatregelen die we in overleg met certificeringsinstantie Kiwa hebben opgesteld. Met als resultaat dat een beoordeling met vijf sterren -ofwel het predicaat Excellent- in 2026 binnen handbereik komt.

Het jaar 2024 kenmerkt zich opnieuw door de veelheid en diversiteit aan maatregelen om de veiligheid te optimaliseren. Zo zetten we maximaal in op de verdere uitvoering van het programma voor de besteding van de zogeheten Mainportgelden. Tot de projecten behoren de komst van speedgates, het aanpakken van kwetsbare plekken in de buitenschil rond het terrein en een pilot met slimme hekwerken. Dankzij de digitalisering van het cameranetwerk, de mogelijke koppeling tussen publieke en private camera's en pilots met grondsensoren en mobiele sensoren bouwen we het Security Management Systeem steeds verder uit.

INFORMATIE GESTUURD

We werken ernaar toe dat het veiligheidsbeeld zo volledig mogelijk informatie gestuurd is. Sensoren en met anomale detectie uitgeruste camera's zijn integraal gekoppeld aan het Geografisch Informatie Systeem. Aan de kwaliteit en het onderhoud van sensoren stellen we zeer hoge eisen. Ook de meldingen van de hulpdiensten zijn gekoppeld aan onze informatiesystemen. Met al die informatie zijn we in staat om 'zowel in de koude als warme situatie' de juiste besluiten te nemen die bijdragen aan maximale veiligheid.

In 2024 werken we aan een 'landelijke equivalent' van het Nautisch Veiligheid Management Systeem. De manier waarop we de nautische veiligheid systematisch managen, vertalen we naar een managementsysteem waarmee we ook de veiligheid 'aan wal / op het land' nog beter kunnen waarborgen. Op het gebied van nautische veiligheid zorgen we voor prioritering van de maatregelen, waarmee we de veiligheidsrisico's verder kunnen beperken en voorkomen.

LOGISTIEK PARK MOERDIJK

Uiteraard heeft ook de veiligheid op en rond het Logistiek Park Moerdijk alle aandacht. We starten met de aanleg van de collectieve bluswatervoorziening, de eerste camera's zullen verschijnen en er komen twee speedgates. De veiligheidsmaatregelen houden gelijke tred met de verdere ontwikkeling van het logistiek park. Veiligheid is ook het credo voor de interne baan die eind 2023 is opgeleverd. Deze is uitsluitend toegankelijk voor vrachtverkeer en de hulpdiensten. De handhaving hiervan wordt vastgelegd.

IEDEREEN ALERT

Veiligheid is niet het exclusieve domein van de overheid of van het havenbedrijf. We zien graag dat iedereen alert is. In de samenwerking met de Brabantse binnenhavens (Brabant Ports) willen we op ook het gebied van veiligheid meedenken en richting geven. Bij de ondernemers op Moerdijk willen we bereiken dat tachtig procent is aangesloten op de nieuwe safety- en security App 'Port Alert Moerdijk' (PAM). Alert zijn we ook waar het gaat om mogelijke kwetsbaarheden van bedrijven die zich op Port of Moerdijk willen vestigen. Met het ontwikkelen van een monitor als veiligheidstoets gaan we in 2024 van start.

We houden daarnaast ook het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat alert. We blijven namelijk samen met ProRail pleiten voor extra geld voor de beveiliging van alle spoorwegovergangen.

NIET OPVALLEND, WÉL BELANGRIJK

Een veiligheidsmaatregel, die weinig zal opvallen maar er wel degelijk toe doet, betreft het 'compartimenteren' van kleine watergangen (sloten) op het terrein. Compartimenteren -het woord zegt het al- wil zeggen dat we een sloot indelen in meerdere compartimenten die we wanneer nodig kunnen afsluiten. In het geval van een brand met een chemische vloeistof, komt die vloeistof en eventueel verontreinigd bluswater daarmee niet terecht in het oppervlaktewater maar in een compartiment dat later wordt geleegd en gereinigd.

Verduurzaming in hogere versnelling

De rol van Port of Moerdijk op het gebied van verduurzaming blijft in belang toenemen. We groeien verder toe naar een ecosysteem van steeds meer circulaire, fossielarme en uiteindelijk ook fossielvrije bedrijven. We faciliteren bedrijven in hun energietransitie en verduurzamen Moerdijk als logistiek knooppunt. Last but not least hebben we een leefbaarheidsverplichting naar onze omgeving.

In de energietransitie vervult Port of Moerdijk in toenemende mate een scharnierfunctie. Zo komt naar verwachting in de toekomst bij Moerdijk een deel van de op zee gewonnen windenergie aan land om van hieruit verder 'op transport' te gaan. Ook is voor ons terrein een toekomstige rol denkbaar om te voorzien in grootschalige elektriciteitsopslag door middel van batterijen. Dus zal ook in ruimtelijk opzicht de energietransitie een uitdagende opgave worden.

GROEIENDE ELEKTRICITEITSBEHOEFTE

We zijn ons bewust van de hogere versnelling in de verduurzaming en handelen daar ook naar. Maar we draaien niet zelf aan alle knoppen. Er wordt bijvoorbeeld uitgekeken naar de komst van het nieuwe 380 kV hoogspanningsstation. Dat staat bij TenneT voor 2031 op de planning. We zien het als onze rol om te proberen dit proces te versnellen en toe te werken naar realisatie in 2028 of mogelijk nog eerder. In 2024 komt daarover duidelijkheid evenals over de ruimtelijke inpassing van het station. Omdat bedrijven op Moerdijk zitten te springen om meer ruimte op het elektriciteitsnet, kijken we met hen en met Enexis naar mogelijk slimme tussenoplossingen.

WALSTROOM VOOR ZEESCHEPEN

De verduurzaming van Port of Moerdijk als logistiek knooppunt krijgt een nieuwe impuls. Het moment komt dichterbij dat behalve binnenvaartschepen ook zeeschepen in de haven van Moerdijk ‘aan de stekker’ kunnen. Bij Combined Cargo Terminals (CCT) wordt gewerkt aan de realisatie van de eerste verrijdbare installaties voor walstroom. Bovendien stemt het in 2023 door het rijk in het leven geroepen miljoenenfonds voor walstroominvesteringen optimistisch ten aanzien van mogelijke installaties bij andere terminals. We onderzoeken daarnaast nog extra mogelijkheden voor het opslaan en laden van stroom. Tevens houden de mogelijkheden tot verdere verduurzaming van het railverkeer onze aandacht; onder andere met de inzet van een volledig emissievrije locomotief.

PROEF MET CO2-OPSLAG GAAT PRAKTIJKFASE IN

Met de mogelijkheden om CO2 op te slaan, zetten we in een belangrijke stap. Als onderdeel van het zogeheten DIMMER-project is het onderzoek naar de mogelijkheden tot afvang en transport van CO2 afgerond. De volgende noodzakelijke stap is het proefondervindelijk testen van de technische haalbaarheid in een te bouwen demo-installatie. De financiering hiervan wordt getoetst, waarbij wij ons indien nodig actief inzetten om dit mogelijk te maken. Daarnaast stimuleren we bedrijven op Moerdijk om mee te doen aan de pilot.

VOLOP AANDACHT VOOR GROEN EN BLAUW

Port of Moerdijk wordt steeds ‘groener en blauwer’. Er komt extra groen dat bovendien gevarieerder is; goed voor het leefmilieu én de biodiversiteit. Verder verruimen en verbeteren we de wateropvang. Daardoor zijn we beter gewapend tegen extreme regenval en hebben we reserves in het geval van langdurige droogte. Al deze aspecten komen terug in de verdere landschappelijke invulling van de zone rond het haven- en industrieterrein. In 2024 ronden we daarvoor -samen met onze partners als waterschap, gemeente en provincie- het ontwerp af. In 2024 starten we verder met de reconstructie van Plaza, waarbij er aandacht zal zijn voor vergroening, en is op Logistiek Park Moerdijk de ecologische zone aan de zuidzijde van de Lapdijk een feit.

BIJNA VIERDUIZEND NIEUWE BOMEN

De klimaatverandering maakt duidelijk dat bomen steeds belangrijker zijn. Ze vangen CO2 op en bieden koelte in het geval van extreme hitte. In 2024 is het plan klaar om in de komende 8-9 jaar alle bomen in het openbaar gebied van het haven- en industrieterrein te vervangen en beginnen we meteen met de uitvoering van de vervangingsoperatie. Er staan momenteel om precies te zijn 3.806 bomen, waarvan de meeste ooit als takken uit Zeeland naar Moerdijk zijn verhuisd en er een plekje in de grond hebben gekregen. De vernieuwing van het bomenbestand is noodzakelijk, want veel bomen zijn of

worden te zwaar en andere zijn ziek. We gaan daarnaast experimenteren met bomen in verrijdbare bakken op plaatsen waar de bodem minder geschikt is of er minder ruimte is voor bomen in de volle grond.

ONTGASSEN

Slecht voor het klimaat en bovendien gevaarlijk is en blijft het varend ontgassen door schepen op het Hollandsch Diep. Per 1 juli 2024 geldt in heel Nederland hierop een verbod voor binnenvaarttankers. Port of Moerdijk beschikt -bij ATM- over één van de twee (vaste) ontgassingsinstallaties die ons land telt. Daar komt er in Nederland vooralsnog geen bij. Dus biedt de installatie van Moerdijk vervoerders een prima mogelijkheid om op de juiste manier te ontgassen. We gaan in 2024 na hoe we hen daartoe kunnen stimuleren.

Met onze organisatie klaar voor de toekomst

Het laatste jaar van onze corporate strategie komt in zicht: 2025. Het is dus tijd voor een geactualiseerd kompas voor de toekomst dat zal uitmonden in nieuwe doelen en acties. Hoe de toekomst er precies uitziet, kan niemand voorspellen. Toch moeten we er klaar voor zijn. Dat vraagt om daadkracht én om wendbaarheid.

We versterken onze organisatie en zorgen ervoor dat we de juiste kennis en kunde in huis hebben om de vraagstukken van nu en de toekomst te kunnen aanpakken. We zorgen voor permanente doorontwikkeling van onze informatietechnologie en onze informatiepositie. We willen over de juiste architectuur beschikken om datagedreven en datagestuurd te kunnen optreden. Onze managementsystemen en primaire processen moeten state of the art zijn en daardoor steeds efficiënter en gebruiksvriendelijker worden. Echt klaar zijn we nooit. De professionalisering van ons IT-landschap, onze cyberveiligheid en de kennisborging bij onze medewerkers is een permanent proces waarin we ook in 2024 weer investeren. We gaan verder met het optimaliseren van onze systemen en processen en met het structureren en beveiligen van onze data-inrichting.

VERBOUWING

Mede in verband met de genoemde organisatieversterking starten we met de verbouwing van ons kantoor aan Plaza 3. Dat voldoet niet meer aan de eisen van deze tijd. Onder meer hebben we meer ruimte nodig hebben voor overleg en ontmoeting. Bovendien is er behoefte aan een meer efficiënte indeling en aan een inrichting en faciliteiten die zorgen voor gezonde werkplekken en een eigentijdse werkomgeving. De verbouwing resulteert ook in meer transparantie in het gebouw en past daardoor ook beter bij wie we als havenbedrijf zijn en wat we als vitale onderneming willen uitdragen. Ook qua huisvesting wordt 2024 het jaar van de toekomst.

UITGANGSPUNTEN BEGROTING

OPBRENGSTEN

De opbrengsten worden gebaseerd op een neutraal perspectief. Alleen als er voldoende zekerheid bestaat over de inkomsten worden deze begroot. De onderbouwing bestaat uit een prijs- en hoeveelheidsfactor. Indien van toepassing worden zowel de inkomsten voor 2024 als voor de volgende jaren ten opzichte van het voorgaande jaar verhoogd met de tariefstijging.

Het havengeld vormt voor het havenbedrijf een belangrijke inkomstenpost. Het havenbedrijf heeft een samenwerkingsovereenkomst met Havenbedrijf Rotterdam N.V. (HbR) voor het innen van zeehavengelden. De vaststelling van de tarieven zeehavengeld wordt doorgaans afgestemd op het beleid van HbR. In de begroting is voor 2024 een tariefstijging gehanteerd van 2,3% en de daaropvolgende jaren 2,0%. Voor de binnenhavengelden zijn dezelfde tariefstijgingen gehanteerd.

De tarieven voor vergunningen/toestemmingen en vergoedingen zijn gebaseerd op overeenkomsten met de betrokken bedrijven. In deze overeenkomsten worden de te betalen vergoedingen onder andere ontleend aan het tarievenreglement. Het tarievenreglement wordt jaarlijks geïndexeerd, gebaseerd op de door het CPB (Centraal Plan Bureau) verwachte CPI (Consumenten Prijs Index). Voor 2024 is een tariefsverhoging van 3,9% vastgesteld (kernegegevens tabel cMEV 2024, augustus 2023).

Erfpachtcanons en huren worden in overeenstemming met het contract in rekening gebracht. Alle erfpacht- en huurovereenkomsten worden jaarlijks geïndexeerd.

KOSTEN

De kosten voor 2024 worden grotendeels gebaseerd op de gemaakte kosten in 2023. Indien van toepassing worden kosten voor 2024 ten opzichte van het voorgaande jaar verhoogd met de te verwachte inflatie gebaseerd op de door het CPB verwachte CPI voor 2024 zijnde 3,9% en voor de volgende jaren met 2%. Ook blijven we in de komende jaren investeren in programma's/nieuwe activiteiten die bijdragen in het behalen van onze strategie.

Aan grondexploitatie(s) wordt rente toegerekend over de boekwaarde. De toe te rekenen rentekosten worden gebaseerd op de rente die betaald wordt.

De genoemde bedragen in deze begroting zijn exclusief omzetbelasting.

GRONDBELEID

HET GRONDBELEID KENT DE VOLGENDE DOELSTELLINGEN:

- Het genereren van inkomsten uit bezit;
- Het havenbedrijf gaat voor uitgifte van gronden in erfpacht (en eventueel huur);
- Bij gronduitgiften hanteert het havenbedrijf marktconforme prijzen, welke jaarlijks worden vastgesteld in het grondprijzenbeleidsplan;
- Bij uitgifte van (aan water liggende) percelen streeft het havenbedrijf maximalisatie van inkomsten uit haven- en kadegelden na;
- Waar nodig en mogelijk worden percelen teruggekocht en na eventuele verbetering (opnieuw) uitgegeven in erfpacht;
- Voorwaardenscheppend als het gaat om het verkrijgen van de benodigde milieugebruiksruimte;
- Bedrijven op de juiste plek accommoderen.

26

In de eerste tabel zijn de verwachte uitgiften van nog uit te geven gronden, terreininrichting en kade per m² en tegen boekwaarde opgenomen voor het haven- en industrieterrein zonder Industrial Park.

In de tweede tabel zijn de verwachte uitgiften van het Industrial Park Moerdijk (IPM) per m² en tegen boekwaarde terug te vinden. Deze gronduitgiften zijn overgenomen uit de laatst vastgestelde grondexploitatie.

In de derde tabel zijn de verwachte uitgiften voor het Logistiek Park Moerdijk (LPM) in m² weergegeven. De opbrengsten zijn overgenomen uit de laatst beschikbare nog niet vastgestelde grondexploitatie. Vooralsnog is voorzichtigheidshalve geen winst meegenomen in de begroting.

Nog uit te geven	2024	2025	2026	2027	2028	Totaal 2024-2028
Uitgiften in m ²	27.785	5.200	8.693	12.000	-	53.678

Grondexploitatie IPM	2024	2025	2026	2027	2028	Totaal 2024-2028
Uitgiften in m ²	50.000	122.000	122.000	122.000	122.000	538.000

Grondexploitatie IPM	2024	2025	2026	2027	2028	Totaal 2024-2028
Uitgifte HbM/marktpartijen in	345.685	349.393	-	-	-	695.078



TARIEVEN

HET HAVENBEDRIJF KENT DE VOLGENDE TARIEVEN:

- Zeehavengelden;
- Binnenhavengelden;
- Kadegelden;
- Overige tarieven.

De directie van het Havenbedrijf Moerdijk N.V. stelt het Tarievenreglement vast. De tarieven worden als Tarievenreglement en Tarieventabel per e-mail en op verzoek ook op papier verspreid onder de bedrijven en gepubliceerd op de website.

VERBONDEN PARTIJEN

HET HAVENBEDRIJF KENT DE VOLGENDE VERBONDEN PARTIJEN:

SBIM (= Stichting Beveiliging Industrierrein Moerdijk) is een stichting gevestigd in Moerdijk waar bedrijven die zich vestigen op het haven- en industrierrein, sinds 1993 verplicht, lid van zijn. In de statuten is onder andere vastgelegd dat de stichting ten doel heeft om een ongestoord gebruik van goederen door de daartoe gerechtigden te bevorderen en bij te dragen aan een veilige werkomgeving op het haven- en industrierrein Moerdijk en andere industrierreinen in de gemeente Moerdijk. Niet alleen het secretariaat, maar ook de organisatie en uitvoering van de beveiliging van het haven- en industrierrein Moerdijk is belegd bij het havenbedrijf. Een belangrijk deel van de kosten voor het havenbedrijf wordt gedekt uit de contributie van de bedrijven aan de stichting. Het havenbedrijf heeft echter geen financieel belang in de stichting zelf.

SBM (= Stichting Bedrijfsbrandweezorg Moerdijk) is een stichting gevestigd in Moerdijk waar de bedrijven die zich hebben gevestigd of gaan vestigen, verplicht lid van zijn. Deze verplichting volgt uit de algemene uitgifte- c.q. vestigingsvoorwaarden van het havenbedrijf en de statuten van de hiervoor genoemde SBIM. In de statuten van de SBM is onder meer vastgelegd dat de stichting ten doel heeft bedrijfsbrandweezorg op het haven- en industrieterrein Moerdijk te faciliteren en al hetgeen met het vorenstaande verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn te verrichten. De hoogte van de (financiële) bijdrage is afhankelijk van onder meer de specifieke risico's van bedrijven, de eigen brandweervoorzieningen en de bepalingen in de milieu-/omgevingsvergunning van het bedrijf. De stichting wordt bestuurd door vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en het havenbedrijf. De gemeente Moerdijk is juridisch en economisch eigenaar van de brandweerkazerne gelegen binnen het havengebied en betaalt de kosten voor beheer en onderhoud van het pand. Een belangrijk deel van de kosten voor de bedrijfsbrandweezorg wordt gedekt uit de contributie van de bedrijven aan de stichting.

Beheer Vlasweg 4 Moerdijk B.V is op 3 juni 2015 opgericht en gevestigd in Moerdijk. In deze 100% dochter van het havenbedrijf is het ernstig vervuilde terrein van Chemiepack ondergebracht. De gronden zullen zo snel mogelijk (eventueel na sanering) weer worden uitgegeven. De gronden worden door/namens de provincie Noord-Brabant gesaneerd. Het havenbedrijf heeft de gronden tegen de verkrijgingsprijs (€ 1,-) ingebracht. Verder hebben de overige betrokken overheden in de zaak Chemiepack het havenbedrijf gevrijwaard voor kosten die het havenbedrijf direct of indirect maakt voor het beheren van het ernstig vervuilde terrein.

EXPLOITATIEBEGROTING

	Realisatie 2022	Begroting 2023	Verwachte realisatie 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Netto omzet	21.867	24.105	22.982	25.317	25.851	26.717	27.730	28.756
Overige bedrijfsopbrengsten	3.021	4.553	4.318	4.303	4.431	4.528	4.629	4.695
Totaal bedrijfsopbrengsten	24.888	28.658	27.300	29.619	30.282	31.246	32.359	33.450
Lonen, salarissen en sociale lasten	3.657	3.235	4.155	4.585	4.675	4.769	4.865	4.963
Afschrijvingen op materiële vaste activa en bijzondere waardeverminderingen	1.362	1.831	1.797	2.058	2.420	2.535	2.571	2.464
Overige bedrijfslasten	9.181	11.985	11.035	12.027	12.263	12.087	11.953	11.892
Totaal bedrijfslasten	14.199	17.051	16.987	18.671	19.359	19.391	19.389	19.319
Bedrijfsresultaat	10.689	11.607	10.313	10.949	10.923	11.855	12.970	14.132
Financieel resultaat	969	2.026	2.387	3.426	2.517	2.629	3.540	3.276
Resultaat voor bijzondere baten en lasten	9.720	9.581	7.926	7.523	8.406	9.226	9.429	10.855
Bijzondere baten en lasten	-1.958	-638	-1.699	-1.182	-762	-1.140	-916	-532
Resultaat voor belastingen	11.677	10.219	9.625	8.705	9.168	10.367	10.346	11.387

Alle bedragen x 1.000 euro (€)

NB. het is de verwachting dat de gebiedsontwikkeling Logistiek Park Moerdijk als één geheel verantwoord wordt, wanneer de uitgifte van de gronden onvoorwaardelijk is. Dit is nog niet verwerkt in de exploitatiebegroting in verband met de onzekerheid omtrent moment van uitgifte.

TOELICHTING

Bedrijfsopbrengsten

De netto omzet bestaat uit haven- en kadegelden, erfpachten en verhuur.

	Realisatie 2022	Begroting 2023	Verwachte realisatie 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Netto omzet								
Haven- en kade gelden	6.980	7.163	6.470	7.526	7.388	7.590	7.875	8.164
Erfpacht en verhuur	14.887	16.942	16.512	17.791	18.462	19.127	19.855	20.592
Totaal Netto omzet	21.867	24.105	22.982	25.317	25.851	26.717	27.730	28.756

Alle bedragen x 1.000 euro (€)

Bedrijfsopbrengsten

De toename van de zowel de haven- en kadegelden als de erfpacht komt voornamelijk door een nieuw erfpachtcontract, dat eind 2023 is gepasseerd. Daarnaast heeft de indexering van de erfpachtcontracten zijn impact.

De overige opbrengsten betreft met name rioolretributie, teruglevering van het zonnepark en de verlening van toestemmingen conform het tarievenreglement.

Bedrijfslasten

- De lonen, salarissen en sociale lasten zijn geïndexeerd, tevens is een aantal nieuwe functies begroot.
- De afschrijvingen nemen toe in 2024 als gevolg van investeringen in onder andere implementatie nieuwe ICT systemen en het zonnepark.
- De overige bedrijfslasten zijn gebaseerd op de activiteiten 2024 en de programma lasten.

FINANCIËLE POSITIE

Beschikbaar op lange termijn	01/01/2023	31/12/2023	2024	2025	2026	2027	2028
Eigen Vermogen							
Geplaatst aandelenkapitaal	50	50	50	50	50	50	50
Agio	93.310	93.310	93.310	93.310	93.310	93.310	93.310
Overige reserve	43.667	50.659	57.235	64.151	71.954	79.738	88.293
Totaal Eigen Vermogen	137.027	144.019	150.594	157.511	165.314	173.098	181.653
Voorzieningen							
Egalisatievoorzieningen	6.671	6.387	5.446	6.260	7.475	8.605	9.679
Waarborgregeling kern Moerdijk Base Case te voldoen in 2030	6.368	6.368	6.368	6.368	6.368	6.368	6.368
Totaal Voorzieningen	13.039	12.755	11.814	12.628	13.843	14.973	16.047
Vaste schulden met een rentetypische looptijd van één jaar of langer							
Lening o/g GR/BVO Havenschap Moerdijk (lang)	141.481	163.531	163.070	115.596	115.108	94.607	74.243
Kortlopend deel vaste geldlening	-10.450	-462	-47.474	-487	-20.501	-20.363	-10.378
Afkoop erfpacht	1.217	746	703	659	616	573	530
Afkoop Recht van Opstal	289	273	257	241	225	209	193
Totaal langlopende schulden	132.536	164.088	116.555	116.009	95.448	75.026	64.588
Totaal beschikbaar op langere termijn	282.602	320.862	278.964	286.148	274.605	263.097	262.288
Totaal immateriële vaste activa	445	1.252	1.147	932	717	502	365
Materiële vaste activa							
Materiële vaste activa excl nog uit te geven en activa in ontwikkeling	190.550	206.167	221.144	238.961	256.944	282.254	303.756
Nog niet uitgegeven gronden en terreinen	14.914	3.566	1.858	1.538	1.004	266	266
Vaste activa in ontwikkeling (IPM)	64.695	68.816	68.309	58.433	48.139	37.407	26.233
Vaste activa in ontwikkeling (LPM)	59.742	67.320	24.672	-9.505	-3.578	-2.188	
Totaal materiële vaste activa	329.901	345.868	315.983	289.427	302.508	317.739	330.254
Totaal financiële vaste activa	45.692	68.730	80.947	67.328	44.182	45.169	8.944
Totaal benodigd op langere termijn	376.038	415.851	398.077	357.687	347.407	363.410	339.563
Kortlopende leningen	96.850	95.064	119.188	71.614	72.877	100.388	77.351
Saldo beschikbaar als werkkapitaal	3.415	75	75	75	75	75	75

Alle bedragen x 1.000 euro (€)

ONDERHOUD KAPITAALGOEDEREN

Het havenbedrijf beheert de volgende kapitaalgoederen:

- Natte infrastructuur;
- Wegen (inclusief groen en wegmeubilair);
- Riolering (inclusief gemalen);
- Gebouwen;
- Observatie- en beveiligingsvoorzieningen;
- Diverse objecten op het terrein: laagspanningsobjecten, zendmasten, kunstwerken, stoom- en warmtenet en bijzondere sporen.

Het onderhoud van deze kapitaalgoederen en de financiële verwerking hiervan is gebaseerd op de volgende uitgangspunten.

NATTE INFRASTRUCTUUR

Op basis van de overeenkomst met de Rijksvaarwegbeheerder voor onderhoud aan de vaarweg, resteert voor het havenbedrijf het onderhoud van de insteekhavens en de binnen het beheergebied vallende strook aan het Hollandsch Diep tot en met de omgeving van Shell.

Dit onderhoud bestaat uit het op diepte houden van de haven (baggeren) en het onderhoud aan eigendommen van het havenbedrijf waarvan het onderhoud niet aan derden is doorgelegd.

Conform het beheerproces kapitaalgoederen worden hier periodiek beheerplannen voor opgesteld. Voor de natte infrastructuur zijn dit het baggerplan en beheerplan nat. In deze plannen wordt 20 jaar vooruitgekeken. Eéns in de 4 jaar worden deze geactualiseerd, dit heeft in 2022 plaats gevonden.

ONDERHOUD WEGEN (INCLUSIEF GROEN EN WEGMEUBILAIR)

Alle wegen en fietspaden zijn opgenomen in een beheerplan wegbeheer. Uitgangspunt is het functionele gebruik van de verschillende wegen. Naast het feit dat op sommige wegen een intensief verkeersgebruik plaatsvindt, is ook het relatief hoge aanbod van vrachtverkeer van invloed op een versnelde slijtage.

Om dit goed inzichtelijk te krijgen worden periodiek inspecties uitgevoerd. Voor klein onderhoud (kleine reparaties en vervangingen) zijn de eerdergenoemde inspecties de basis. Door dit kleine onderhoud kan de levensduur van wegen verlengd worden zonder dat er sprake is van achterstallig onderhoud.

Op basis van de plannings van het wegbeheersysteem worden uitgangspunten bepaald en klein en groot onderhoud doelmatig uitgevoerd. Klein onderhoud maakt onderdeel uit van het stabiel beheer (overeenkomst voor dagelijks operationeel beheer en onderhoud) en groot onderhoud blijft voor rekening en risico van het havenbedrijf. De juiste verhouding van klein en groot onderhoud wordt bewaakt.

Het beheerplan is in 2022 voor het laatst geactualiseerd.

ONDERHOUD RIOLERING (INCLUSIEF GEMALEN)

Het rioleringsstelsel omvat 9 gemalen, een verzamelkelder, persleidingen en een vrijverval riool.

De wettelijke zorgplicht voor de riolering ligt bij de gemeente Moerdijk. De invulling van deze zorgplicht wordt uitgevoerd door het havenbedrijf. Hiervoor is een overeenkomst van opdracht met de gemeente opgesteld (inclusief roadmap riolering). De kosten worden gedekt door de te ontvangen rioolretributie.

Het beheerplan is in 2022 voor het laatst geactualiseerd.

ONDERHOUD GEBOUWEN

Het havenbedrijf is gehuisvest in het kantoorgebouw Plaza 3 te Moerdijk. Dit pand is in juli 1999 in gebruik genomen. Naar aanleiding van de verzelfstandiging heeft het havenbedrijf het kantoor gerestyled, BREEAM gecertificeerd en jaarlijks worden de benodigde onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd.

ONDERHOUD OBSERVATIE- EN BEVEILIGINGSVOORZIENINGEN

Voor het onderhoud aan de observatie- en beveiligingsvoorzieningen is een meerjarencontract afgesloten.

ONDERHOUD DIVERSE OBJECTEN OP HET TERREIN

Dit betreffen verschillende voorzieningen voor kleinschalige objecten zoals zendmasten en laagspanningsobjecten. In 2022 zijn hier voor het eerst beheerplannen opgesteld

INVESTERINGSPLAN- BESLUIT 2024 EN VERDER

	Totaal	2024	2025	2026	2027	2028	Na 2028
Uitgaven (groot onderhoud) ten laste van voorzieningen Riolering en waterhuishouding Infra droog Infra nat Zendmasten Baggeren Laagspanningsobjecten Kunstwerken Stoom- en warmtenet Bijzondere sporen	15.915	5.670	3.012	2.411	2.371	2.451	
Waarborgregeling kern Moerdijk Base Case te voldoen in 2030	6.368						6.368
Totaal uitgaven (groot onderhoud) ten laste van voorzieningen	22.283	5.670	3.012	2.411	2.371	2.451	€ 6.368
Investeringen in nieuwe project							
Infra & Beheer Oliescherm Ombouw rotondes naar iVRI's (afrit 25 i.r.t. IPM) Entrée aanpassen Blauwe zone GOW Middenweg (incl spoorbeveiliging) Plaza herinrichten Aanpassen middengeleider Zuidelijke randweg en vergroten aansl Plaza 5G masten bestaand terrein Verbetering doorstroom Graan - Zeehavenweg Verbetering doorstroom Midden-Parallelweg GO Spoor ASA en wegverharding Realisatie exposure Verbeteren fietsveiligheid Overwegbeveiliging Klimaatbos Groene zoom Plaza (rond interne baan) Bomen vervangen	37.305	6.324	5.219	10.162	10.600	5.000	
IT/Beveiliging Roadmap digitaliseren - beheer (sensing & smart fenders) ERP uitbreiding Projecten Mainportgelden SMS ontwikkeling Security Management Systeem Servers Camera's buitengebied Beveiliging LPM	2.784	1.219	630	825	55	55	
Overig Verbouwing kantoorgebouw en serverruimte Walstroomkast	2.650	2.650					
Totaal uitgaven die geactiveerd worden	€ 42.739	€ 10.193	€ 5.849	€ 10.987	€ 10.655	€ 5.055	-

Investeringen in gebiedsontwikkelingen							
Investeringen gebiedsontwikkeling IPM	14.647	2.897	2.913	2.930	2.946	2.961	
Investeringen gebiedsontwikkeling LPM	53.134	23.278	11.574	11.282	2.646	4.354	
Totaal investering GREX	67.781	26.175	14.487	14.212	5.592	7.315	-

Alle bedragen x 1.000 euro (€)



FINANCIERING EN TREASURY

ALGEMENE ONTWIKKELINGEN RENTEBELEID

De huidige economische ontwikkelingen zorgen voor een extreme stijging van de inflatie en daarmee ook met stijging van de rentes. Door de sterke stijging van de rentes wordt de onzekerheid over de af te dragen rentelast groter.

FINANCIERINGSBEHOEFTE EN -POSITIE

Per 1 januari van het begrotingsjaar zal het beschikbare werkkapitaal naar verwachting ca. € 75.000 bedragen. Dit bedrag is nodig om een adequaat en flexibel financieringsbeleid te kunnen voeren. Voor een specificatie hiervan wordt verwezen naar de paragraaf Financiële positie en meerjarenperspectief.

Lening o/g GR/BVO Havenschap Moerdijk	Bedrag (x €1 miljoen)
Stand per 1 januari 2023	258,1
Toe- of afname financieringsbehoefte	-22,9
Reguliere aflossingen	-0,5
Vervroegde aflossingen	
Stand per 31 december 2023	234,8

Bij de verzelfstandiging van het Havenbedrijf in 2017 is een kredietovereenkomst afgesloten tussen de Gemeenschappelijke Regeling Havenschap Moerdijk en het Havenbedrijf Moerdijk. Hierin is overeengekomen dat de financiering van het Havenbedrijf door de Gemeenschappelijke Regeling wordt uitgevoerd. In deze overeenkomst is opgenomen dat jaarlijks een kredietlimiet wordt aangevraagd voor dat betreffende jaar, waarbij het door de Gemeenteraad Moerdijk en Provinciale Staten Noord-Brabant vastgestelde kredietplafond van 280 miljoen niet mag worden overschreden.

Door de onzekerheid over de timing van de inkomsten van het Logistiek Park Moerdijk, is het moment van de afname van de financieringsbehoefte nog onzeker. Indien de uitgifte van ontwikkelcel 1 aan DSV niet begin 2024 notarieel passeert en ook de gelden van de ontwikkelpartner vertragen, dan is het doorbreken van het kredietplafond onvermijdelijk. Het proces voor goedkeuring van een tijdelijke verhoging van het kredietplafond is in gang gezet. Goedkeuring voor de verhoging kan alleen door de Gemeenteraad Moerdijk en Provinciale Staten Noord-Brabant worden gegeven.

Totdat de tijdelijke verhoging van het kredietplafond is verleend, of dat de inkomsten zijn ontvangen waardoor verhoging niet meer noodzakelijk is, zal de kredietlimiet op het maximale bedrag van € 280 miljoen worden aangevraagd.

Eventueel benodigde nieuwe leningen zullen worden aangegaan met de gemeenschappelijke regeling bedrijfsvoering organisatie Havenschap Moerdijk (de GR, thans enig aandeelhouder in Havenbedrijf Moerdijk N.V. (de NV)). In een kredietovereenkomst tussen de GR en de NV is opgenomen dat het de NV is gehouden ervoor zorg te dragen dat de GR te allen tijde aan haar verplichtingen uit hoofde van de financieringsinstrumenten kan voldoen, voor zover deze financieringsinstrumenten zijn benut om krediet aan de NV te verstrekken.

Voor de financiering waarvoor de rente (nog) niet vast staat wordt een rentetarif van 3,98% gehanteerd in de begroting.

Conform de kredietovereenkomst dient de NV jaarlijks een garantiepremie van € 320.000 aan de GR te betalen.

REKENING-COURANT

Voor lopende betalingen kan gebruik worden gemaakt van de afgesloten rekening-courant overeenkomst:

Rabobank

max. faciliteit € 250.000

TIJDELIJKE BELEGGING BESCHIKBARE GELDMIDDELEN

Overtollige geldmiddelen blijven op de rekening-courant staan tot dat de financiering met het Havenschap hiermee verlaagd wordt.

FINANCIERINGSRATIO'S

Conform het in 2018 vastgestelde financieringsbeleid monitort het havenbedrijf de ontwikkeling van de ICR, Debt/Ebitda en de solvabiliteit. De Interest Coverage Ratio zegt hoeveel keer de rente kan worden betaald uit het brutobedrijfsresultaat.

De Debt/Ebitda verhouding laat de verhouding zien tussen de langlopende schulden en het bruto bedrijfsresultaat. De solvabiliteitsratio laat de verhouding zien tussen eigen vermogen en totaal vermogen.

De rentekosten op jaarbasis geven de verwachte rentekosten op jaarbasis weer en het gemiddeld rentepercentage wordt bepaald door de rentekosten op jaarbasis te delen door de schulden op lange termijn.

De DEBT/EBITDA zal naar verwachting per eind 2023 afnemen naar circa 10,7. Dit komt door verwachte ontvangsten inzake Logistiek Park Moerdijk, waarmee de benodigde financiering afneemt.

40

		2024
ICR (Intrest Coverage Ratio, EBITDA/rentekosten)	> 2	1,8
DEBT/EBITDA (waarbij Debt = rentedragende schulden)	< 7	13,3
Solvabiliteitsratio (EV/TV)	> 30%	38%
Rentekosten op jaarbasis		€ 7.869.000

Hieronder volgt de liquiditeitsplanning van Havenbedrijf Moerdijk NV voor 2024.

LIQUIDITEITSPANNING

Deze liquiditeitsplanning bestaat uit kasstromen die volgen uit operationele activiteiten, zoals het innen van havengelden, het betalen van salarissen, kasstromen die volgen uit investeringen, kosten die verband houden met beide grondexploitaties en financieringskasstromen. Met deze laatste worden de operationele kasstromen en investeringskasstromen betaald.

	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Operationele kasroom	8.217	7.775	10.326	11.820	11.821	12.428
Totale operationele kasroom	8.217	7.775	10.326	11.820	11.821	12.428
Investeringskasroom	-10.920	-14.715	-9.827	-9.474	-16.196	-12.654
Investeringsstromen LPM	-30.403	30.349	47.621	16.951	-2.713	33.701
Totale investeringskasroom	-41.323	15.633	37.794	7.477	-18.910	21.047
Financieringskasroom	29.766	-23.409	-48.120	-19.298	7.089	-33.475
Totale financieringskasroom	29.766	-23.409	-48.120	-19.298	7.089	-33.475
Totale kasroom	-3.340	0	0	0	0	0

Alle bedragen x 1.000 euro (€)

RISICOBEBEERSING

Jaarlijks worden de risico's en beheersmaatregelen geëvalueerd en waar nodig aangepast. De risico's worden gewogen op kans en effect, waarbij de "kleur" van het risico wordt bepaald door de combinatie van beide. Zowel veiligheid, milieu, regelgeving, financieel, reputatie en duurzaamheid wordt meegenomen in de effectbepaling, waarbij de hoogste effect-categorie van bovenstaande aspecten bepalend is voor het risico effect.

Het risicobeleid is erop gericht om zicht te houden op de risico's die het havenbedrijf loopt, om de kans dat risico's zich voordoen zo klein mogelijk te houden en om ervoor te zorgen dat, als een risico zich voordoet, dat opgevangen kan worden.



