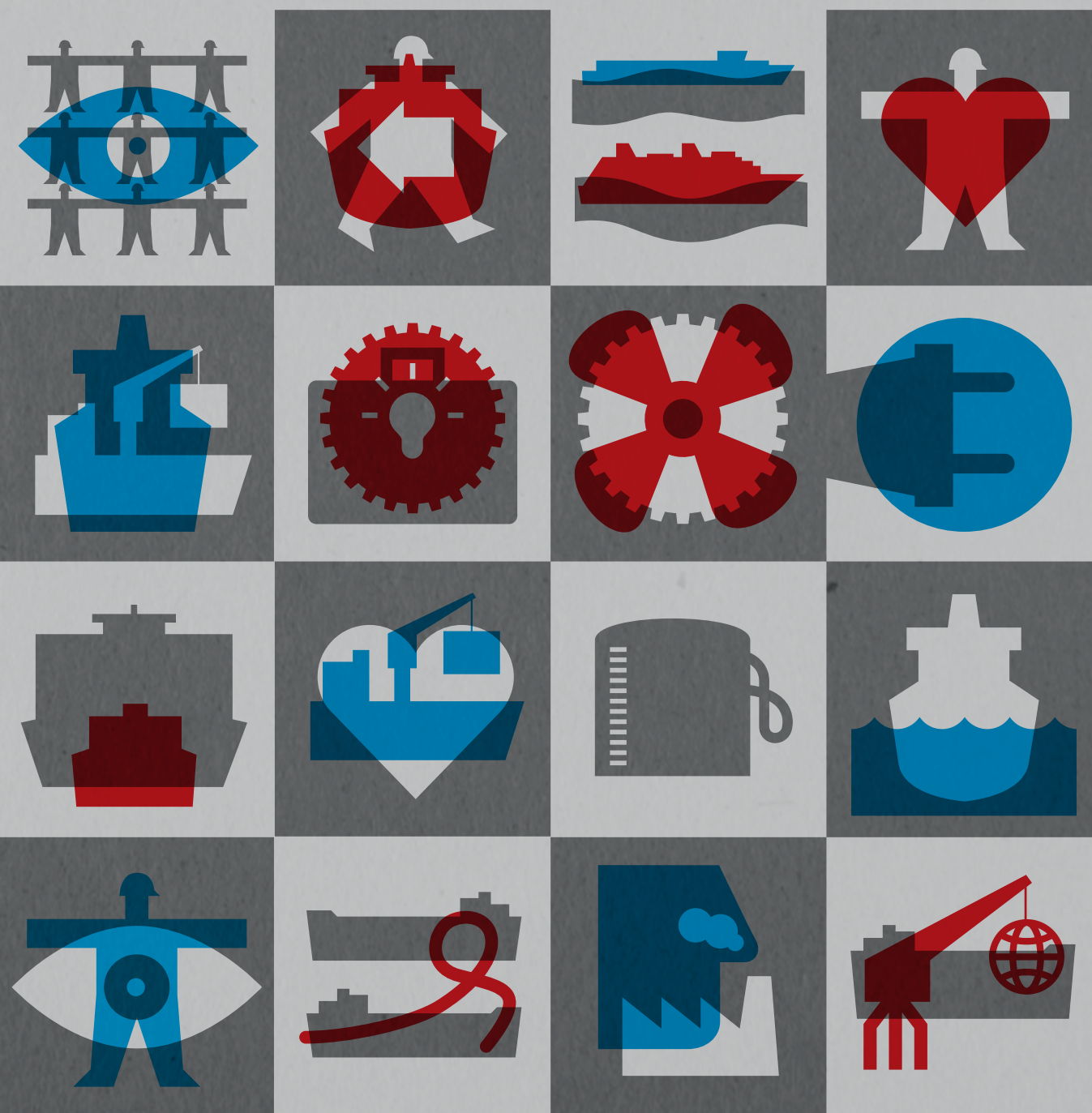




JAARVERSLAG 2014



Profiel Havenbedrijf Amsterdam	4
Hoogtepunten	5
Kerncijfers	10
1 Voorwoord	12
2 Visie	16
2.1 Missie en visie	17
2.2 Visie 2030	17
2.3 Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen	19
3 Jaaroverzicht 2014	22
4 De markt	26
4.1 Overslagvolume en vestiging	26
4.2 Marktaandelen en marktpositie	27
4.3 Commercieel beleid en klanttevredenheid	28
4.4 Ontwikkelingen per marktcluster	29
4.5 Internationale projecten	40
4.6 New business	41
5 De havenregio	42
5.1 Bereikbaarheid	44
5.2 Geluid, lucht en geur	44
5.3 Verbindingen met het achterland	45
5.4 Vestigingsklimaat en externe veiligheid	47
6 Divisie Havenmeester	50
6.1 Organisatie en taken	51
6.2 Veiligheid	52
6.3 Efficiënt scheepvaartverkeer	54

7 Ons bedrijf	56
7.1 Onze medewerkers	57
7.2 Corporate governance	60
7.3 Risicomanagement	61
7.4 Managementverklaring	63
7.5 Financiën	66
8 Bericht van de Raad van Commissarissen	66
9 Jaarrekening	71
A Balans 2014	72
B Winst- en verliesrekening 2014	73
C Kasstroomoverzicht 2014	74
D Toelichting op de jaarrekening	75
E Grondslagen voor de waardering van activa en passiva	81
F Grondslagen voor de bepaling van het resultaat	85
G Toelichting op de balans	87
H Toelichting op de winst- en verliesrekening	105
I Overige gegevens	114
Bijlage 1: Samenstelling directie	117
Bijlage 2: Begrippen en afkortingen	118

Havenbedrijf Amsterdam

De haven, waar ladingstromen en partners al honderden jaren samenkomen, ideeën worden geboren en ambities worden gedeeld. Waar door innovatie nieuwe energie wordt gegenereerd uit wind en afval, en waar afvalstromen een tweede leven krijgen.



Als vierde haven van West-Europa draagt Amsterdam een belangrijke verantwoordelijkheid in de bevoorrading van het nationale en Europese achterland.

De haven van Amsterdam is een belangrijk internationaal logistiek en industrieel knooppunt. De ligging, dicht bij de druk bevaren Noordzee en Rijn en grote Europese consumentenmarkten en productiecentra, zorgt voor een vitale handels- en concurrentiepositie. De sterke verbondenheid in Amsterdam tussen haven, handel en maakindustrie, tussen logistiek en zakelijk-financiële dienstverlening maakt de haven bijzonder en onderscheidend. Als vierde haven van West-Europa draagt Amsterdam een belangrijke verantwoordelijkheid in de bevoorrading van het nationale en Europese achterland.

Havenbedrijf Amsterdam N.V. ontwikkelt, exploiteert en beheert de Amsterdamse haven en haventerreinen, met als doel het direct stimuleren van de economische bedrijvigheid en werkgelegenheid in de regio, en indirect ook buiten de regio. Het havenbedrijf zorgt daarbij voor een vlotte, veilige en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

De Amsterdamse haven maakt deel uit van het Noordzeekanaalgebied (NZKG) en is de grootste haven in deze havenregio waarvan ook de havens van Zaanstad, Beverwijk en Velsen deel uitmaken.

Hoogtepunten

RECORD!

In meerdere opzichten was 2014 een succesvol jaar. In de havenregio steeg de overslag met 2,0% tot 97,7 miljoen ton, in Amsterdam met 1,7% tot 79,8 miljoen ton. In beide gevallen opnieuw records. De havenactiviteiten in de regio blijven daarmee van groot belang voor de economie in de Metropoolregio Amsterdam.

GO! NIEUWE GROTE ZEESLUIS

Groen licht voor de komst van een nieuwe grote zeesluis betekent groen licht voor onze ambitie om een concurrerende haven te zijn die kan inspelen op de marktontwikkelingen in de komende decennia. Meer hierover op pagina 44.



(INTER)NATIONALE ERKENNINGEN

Havenbedrijf Amsterdam viel dit jaar meerdere malen in de prijzen. De Amsterdamse haven won de door het Amerikaanse vakblad Cruise Insight ingestelde prijs voor Most Efficient Port Services, was winnaar van de International Bulk Journal (IBJ) Award 'Best Specialist Dry Bulk Port' en Bedrijventerrein Westpoort won tijdens het Nationaal BT-congres de prijs voor het beste bedrijventerrein van Nederland.

VISIE 2030

Onze sterke visie over duurzame groei en ontwikkeling beschreven we in Visie 2030. Meer hierover op pagina 17.



Visie 2030

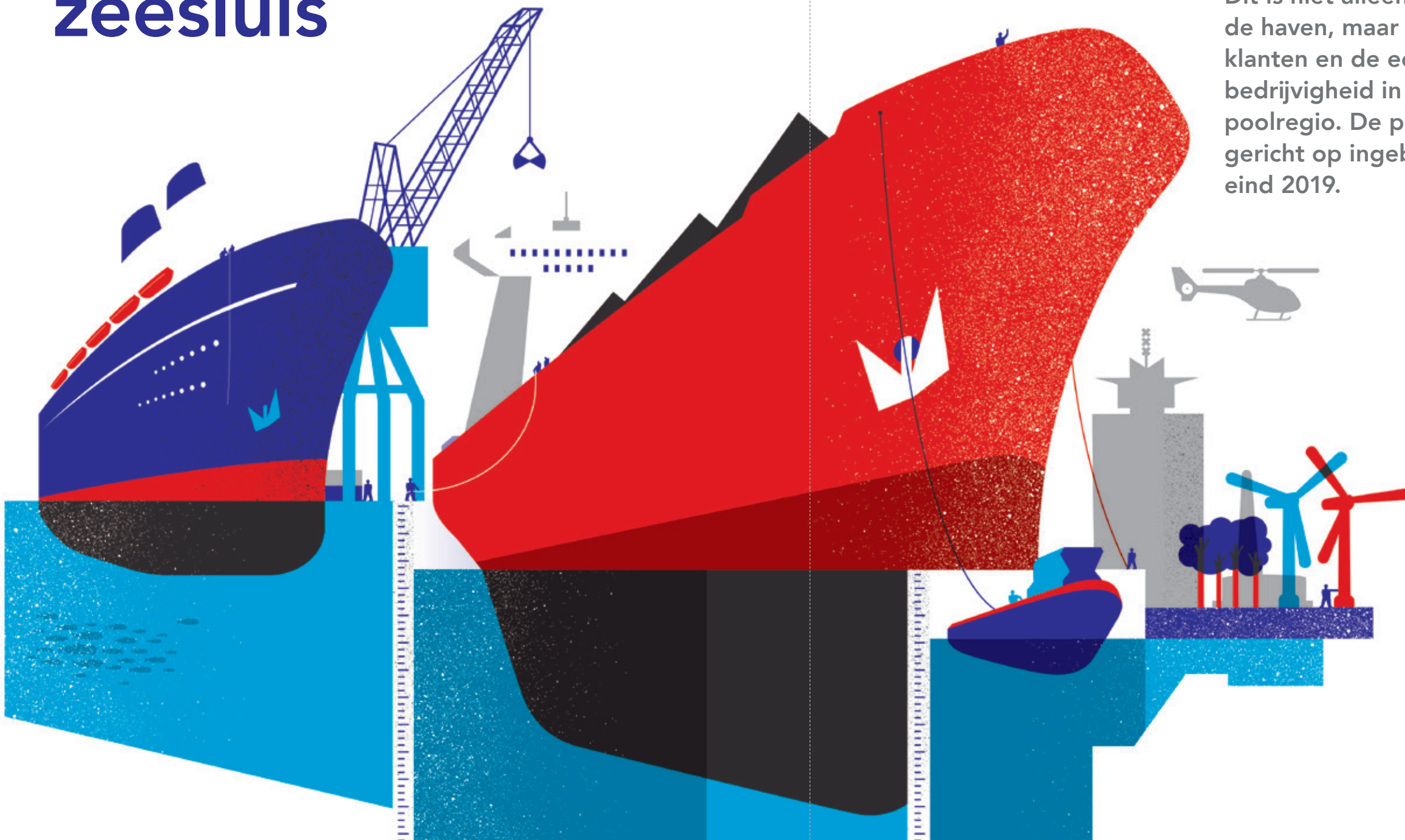
Onze sterke visie over duurzame groei en ontwikkeling beschreven we in Visie 2030. We nemen de lezer mee in de toenemende verwevenheid van de traditionele logistiek met de stad en de industrie.

En vertellen waarom we naast marktmeester voor het faciliteren van ladingstromen ook steeds vaker de rol van matchmaker of co-creator innemen.

Zo verbinden en versterken we economische bedrijvigheid en geven nieuwe initiatieven een kans.

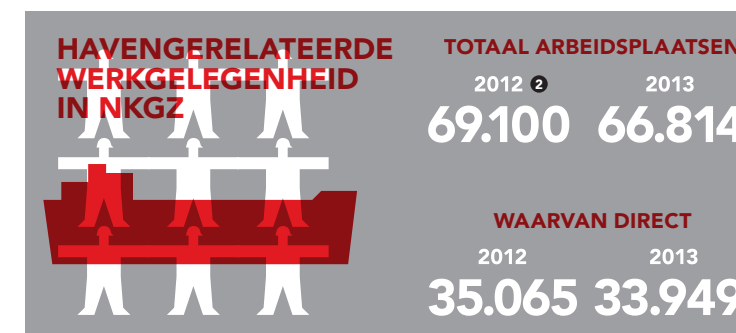
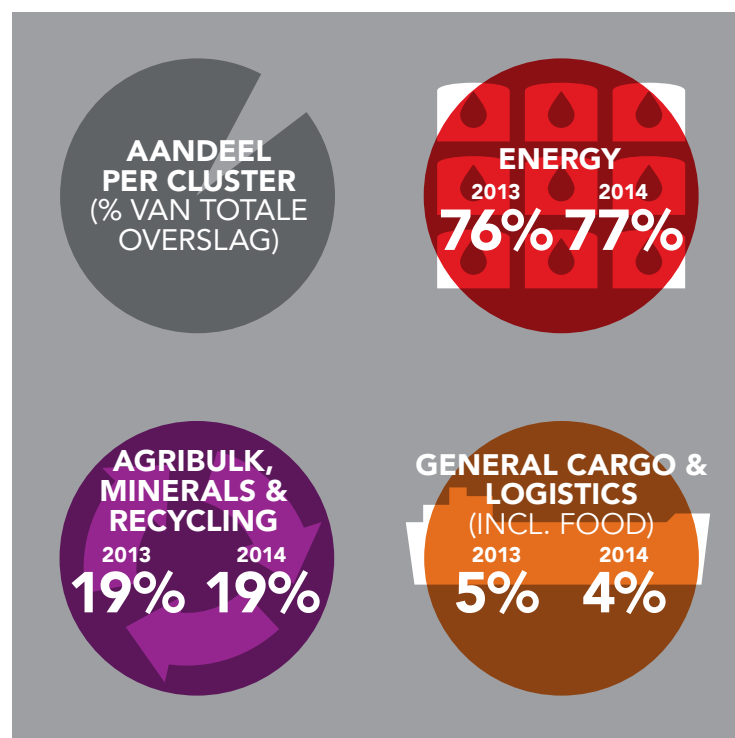
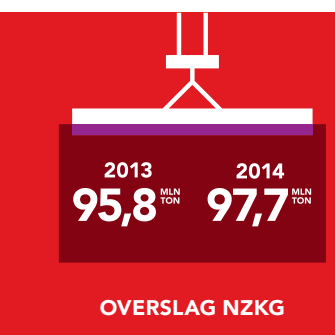
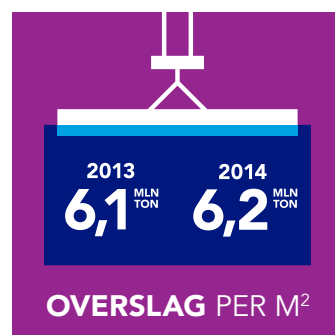
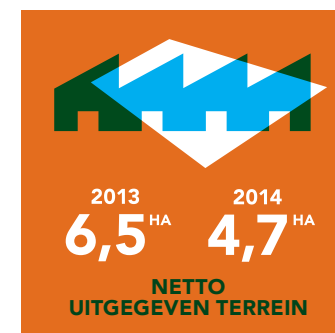


Go! Nieuwe grote zeesluis



Groen licht voor de komst van een nieuwe grote zeesluis betekent groen licht voor onze ambitie om een concurrerende haven te zijn die kan inspelen op de marktontwikkelingen in de komende decennia. Dit is niet alleen goed voor de haven, maar ook voor onze klanten en de economische bedrijvigheid in de hele metro-poolregio. De planning is gericht op ingebruikname eind 2019.

Kerncijfers



¹ In jaarverslag 2013 stond een totaal aantal scheepsbezoeken van 5.334, maar door gebruik van een nieuwe rekenmethode is dit aantal naar beneden bijgesteld. Het aantal scheepsbezoeken is door schaalvergroting en efficiëntere scheepsinzet afgenomen, terwijl tegelijkertijd een record aan overslag is gerealiseerd.

² Door een herberekening van het CBS wijken deze cijfers af van de cijfers die in jaarverslag 2013 werden gemeld.

Voorwoord

Wij zijn ervan overtuigd dat samenwerking één van de belangrijkste factoren voor het succes van de Amsterdamse havenregio is.



Het jaar 2014 was het eerste volle kalenderjaar waarin wij als Havenbedrijf Amsterdam N.V. opereerden. Het werd een bijzonder jaar.



Drie grote onderwerpen stonden centraal: de besluitvorming rondom de nieuwe grote zeeluis, de afronding en presentatie van onze Visie 2030 en de vaststelling van de lichtercapaciteit. Maar bovenal is er in de Amsterdamse havenregio opnieuw een overslagrecord gevestigd. Onze klanten zorgden voor een toename van de overslag in 2014 met 2,0% tot 97,7 miljoen ton. De overslag in Amsterdam zelf steeg met 1,7% tot 79,8 miljoen ton. Een woord van dank spreken we graag uit richting het havenbedrijfsleven dat in 2014 heel goed heeft gepresteerd.

TOEKOMSTBESTENDIGE HAVEN

Groen licht voor de aanleg van de nieuwe grote zeeluis betekent groen licht voor onze ambitie om een concurrerende haven te blijven, die kan inspelen op de marktontwikkelingen in de komende decennia. We zijn verheugd met het besluit voor deze investering in de toekomst van de metropoolregio. De komende jaren staan in het teken van een strakke planning om de bouw volgens afspraak te realiseren. Deze nieuwe voordeur van de haven is een complex en uitdagend infrastructureel project. Wij kijken uit naar de ingebruikname van de nieuwe grote zeeluis, in 2019.

Onze visie over duurzame groei en ontwikkeling legden we neer in de 'Visie 2030'. Deze kwam tot stand met veel betrokkenen en heeft een breed draagvlak. We geven hierin de contouren aan

van de haven in 2030. Meer dan ooit volgen ontwikkelingen elkaar snel op. De toekomst is daardoor onvoorspelbaar, maar ook rijk aan kansen. Dit vraagt waakzaamheid, flexibiliteit en aanpassingsvermogen. Om als haven tijdig op de wereldwijde ontwikkelingen in te kunnen spelen, is het noodzakelijk dat we flexibel zijn en voor en met onze klanten en partners anticiperen op belangrijke ontwikkelingen. Hierbij gaat het niet alleen om de energietransitie, maar ook om de ontwikkelingen op het gebied van bio- en circulaire economie, logistieke vernieuwingen en de wijze waarop veiligheid en toezicht vorm zal krijgen in de toekomst. Op deze terreinen willen wij voorop lopen, een aanjager zijn van ontwikkelingen; 'adaptief' is voor ons hierbij het sleutelwoord.

Belangrijk is ons continue streven naar een duurzame groei met zo min mogelijk hinder voor de omgeving.

De milieuvergunning om de lichtercapaciteit uit te breiden werd eind 2014 verkregen. Het feit dat deze lichtercapaciteit is vergroot, biedt de haven en onze klanten de mogelijkheid de beschikbare overslagcapaciteit beter te benutten, hand in hand met overlastbeperkende maatregelen. Belangrijk is ons continue streven naar een duurzame groei met zo min mogelijk hinder voor de omgeving.

Om als Havenbedrijf Amsterdam gereed te zijn voor de toekomst en de stap van gemeentelijke dienst naar NV goed te zetten, realiseren we ons dat het cruciaal is om de interne organisatie op een hoger plan te brengen.

We moeten ons voorbereiden op de gevolgen van de energiemix transitie die op ons af komt.

PORT OF PARTNERSHIPS

Bovenstaande ontwikkelingen kunnen wij niet realiseren zonder onze partners. Wij zijn ervan overtuigd dat samenwerking één van de belangrijkste factoren voor het succes van de Amsterdamse havenregio is. Of het nu gaat om de invulling van de Visie 2030, het ontwikkelen van initiatieven voor circulaire economie en bio energie in de regio, het delen van informatie, het optimaliseren van onze dienstverlening en het versterken van onze eigen organisatie: het ontwikkelen van partnerships is essentieel.

Ook voor de Divisie Havenmeester zijn partnerships van groot belang bij het goed kunnen uitvoeren van haar publieke taak. In 2014 kreeg het optimaliseren van de efficiency en slagvaardigheid van de organisatie ruim aandacht.

MARKTONTWIKKELINGEN 2014 EN VOORUITBLIK 2015

Amsterdam is een belangrijke energiehaven. We zijn vooral sterk in de import van kolen en de export van benzine. De relatief lage wereldmarktprijzen voor kolen en de energietransitie in Duitsland, waarbij kerncentrales en onrendabele kolenmijnen worden gesloten, zorgen voorlopig nog voor verdere groei in kolen. De benzine-export blijft omvangrijk maar komt onder druk te staan door een afname van de raffinagecapaciteit in Europa. De lage olieprijs in 2014 hadden geen negatief effect op de overslag van olieproducten.

Voor de lange termijn zien wij een aantal strategische risico's die een uitdaging vormen. De Amsterdamse haven heeft een sterke positie op het gebied van energie, met name in fossiele brandstoffen. We moeten ons voorbereiden op de gevolgen van de energiemix transitie die op ons af komt. Hoewel de verwachting is dat deze goederenstromen pas na 2030 gaan afnemen, zullen wij ons hier in de komende jaren op voorbereiden door ons ook te richten op transitie en nieuwe markten. Daarnaast hebben de mondiale verschuivingen van goederenstromen als gevolg van wereldwijde economische en maatschappelijke ontwikkelingen een potentieel effect op de activiteiten in de havenregio.



Met hoogwaardige infrastructuur en goede service zetten we in op verdere versterking van ons aandeel in de markten waarin we al sterk in zijn. Tegelijkertijd willen we groeien in nieuwe niches zoals biomassa en willen we onze positie versterken in de circulaire economie.

Als havenbedrijf willen we flexibel zijn en zo goed mogelijk inspelen op nieuwe ontwikkelingen. Met hoogwaardige infrastructuur en goede service zetten we in op verdere versterking van ons aandeel in de markten waarin we al sterk in zijn. Tegelijkertijd willen we groeien in nieuwe niches, zoals biomassa en de import van diesel en kerosine. Daarnaast versterken we onze positie in de circulaire economie en bio-energie in het havengebied.

In agribulk, cacao en cruise hebben we goede marktposities en willen we inspelen op nieuwe ontwikkelingen. Met een recente uitbreiding in metaalrecycling heeft ook deze sector goede groeimogelijkheden. Cruise en general cargo blijven groeimarkten in de Hamburg-Le Havre range maar staan de laatste jaren in de Amsterdamse haven onder druk door de economische ontwikkelingen. Daarnaast hebben deze markten te maken met de beperkte afmetingen van de Noordersluis en toenemende concurrentie. Dit heeft de laatste jaren geleid tot verminderde activiteiten en afnemende werkgelegenheid. Wel zien wij dat bij onze klanten in general cargo nieuwe investeringen plaatsvinden.

Om een antwoord te geven op deze ontwikkelingen zal Havenbedrijf Amsterdam de komende jaren via uitbreiding van en actieve sturing op haar investeringsagenda duurzame groei en toegevoegde waarde stimuleren.

Het jaar 2015 is het jaar dat we onze Visie 2030 verder invullen met concrete projecten en initiatieven. Het jaar waarin we onze activiteiten op het gebied van innovatie en internationale

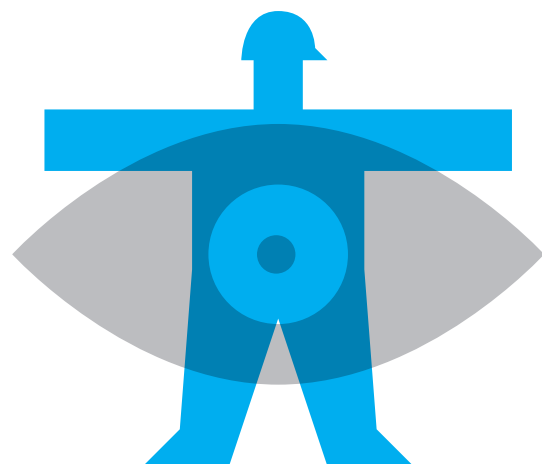
projecten verder willen uitbreiden en het ontwikkelde MVO-beleid verder professionaliseren. Daarnaast verheugen we ons natuurlijk op SAIL Amsterdam 2015. Dit prachtige vijfjaarlijkse nautische spektakel gaat een nog grootser feest worden dan de afgelopen edities.

In 2014 zijn de voorwaarden gecreëerd om te werken aan een florerende haven en regio in 2030. Met vertrouwen zetten we die lijn door naar 2015.

**De directie van
Havenbedrijf Amsterdam N.V.**

**Dertje Meijer,
Koen Overtoom
en Ed Nieuwenhuizen**

Visie



**We bouwen
partnerships die
inspireren en
we ontwikkelen
nieuwe concepten
die groei en
waarde creëren.**

2.1 MISSIE EN VISIE

Mondiale logistieke ketens en handelsnetwerken raken steeds meer vervlochten. Door vernieuwend te ondernemen en intensief samen te werken met marktpartijen en stakeholders, binnen én buiten het Noordzeekanaalgebied, nationaal en internationaal blijven we een waardevolle schakel in dit bruisende mondiale systeem. Onze missie is dan ook: grensverleggend waarde creëren.

We bouwen partnerships die inspireren en we ontwikkelen nieuwe concepten die groei en waarde creëren. Zo vormen we een intelligente logistieke schakel die meedraait in de top van Europese havens, die de logistieke propositie van Nederland binnen Europa versterkt en die past bij het karakter van Amsterdam. Amsterdam verwacht stevig te groeien met meer bewoners en meer economische activiteit. Dat betekent meer consumptie, meer energiebehoefte, meer stedelijke distributie en meer vervoersbewegingen. De haven kan bijdragen om leefbare groei mogelijk te maken. Onze visie is daarom: met inspirerende partnerships realiseren we groei en waarde.

We willen economische én maatschappelijke waarde creëren. We willen de Amsterdamse haven samen met medewerkers, klanten, leveranciers en andere stakeholders duurzaam ontwikkelen tot een innovatieve haven. Een goede balans tussen een gezond financieel rendement,

een goede kwaliteit van de leefomgeving en een brede toegevoegde waarde voor de regio. Maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) is voor ons niet alleen een verantwoordelijkheid maar ook een inspiratiebron. Het stimuleert innovatie en nieuwe initiatieven, concepten en partnerships met aandacht voor mensen, milieu en markt. Het past ook bij onze kernwaarden gedreven, respectvol, samen en verantwoordelijk, die de leidraad zijn in ons handelen.



2.2 VISIE 2030

In 2014 presenteerde Havenbedrijf Amsterdam haar [Visie 2030](#). Deze Visie 2030 hebben we samen met onze stakeholders ontwikkeld. Door een intensieve dialoog met onze klanten, bedrijven in de havenregio, havenbedrijven, ondernemersverenigingen, provincies en gemeentes, bewoners, kennisinstellingen, NGO's en het Rijk hebben we ons toekomstperspectief verwoord. Visie 2030 is aangeboden aan het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam en ligt in 2015 ter goedkeuring in de algemene vergadering van aandeelhouders. Zie voor de volledige Visie 2030 www.havenvisie.nl. Het uitgangspunt voor Visie 2030 is een analyse van de huidige economische en maatschappelijke ontwikkelingen, toegespitst op de havensector. De veranderingen zijn ingrijpend. Op verschillende

Op verschillende gebieden vinden transities, evoluties en trendbreuken plaats die invloed zullen hebben op de haven. Dat vraagt om flexibiliteit en adaptief vermogen.

gebieden vinden transities, evoluties en trendbreuken plaats die invloed zullen hebben op de haven. Denk hierbij aan de energietransitie, de grondstoffen-schaarste, de opkomst van de circulaire economie, de aanhoudende schaalvergroting in de scheepvaart, de herwaardering van de maakindustrie in Europa en innovaties als 3D-printing. Dit soort ontwikkelingen bepalen wat in de toekomst belangrijke grondstoffen worden, hoe logistieke stromen gaan lopen, welke locaties in en uit beeld raken, en welke kennis waardevol zal zijn. De optelsom hiervan is een dynamisch klimaat waarin we als havenbedrijf tijdig in moeten spelen op nieuwe kansen en bedreigingen. Dat vraagt om flexibiliteit en adaptief vermogen.

De haven van 2030 is veel meer dan een overslagpunt. Het is een sterk geïntegreerd knooppunt waar grondstoffen, goederen, reststromen, data, mensen en ideeën samenkomen, nieuwe technologieën een kans krijgen, en waar ruimte is om te experimenteren. We zien de Amsterdamse haven van 2030 als een dynamisch, veelzijdig en adaptief havenecosysteem.

DRIE FUNCTIES STAAN CENTRAAL IN DE METROPOLITANE HAVEN VAN 2030:

- **De international hub**, het knooppunt van brede internationale grondstoffenstromen, zoals energiedragers en agribulk. Dit is de ruggengraat van de haven.
- **De industrial hotspot**, de havenregio waar hoogwaardige productie, verwerking en bewerking plaatsvindt en diverse stromen hun weg vinden van en naar de voedingsmiddelen- en maakindustrie, groot-handel, bouw- en infra-activiteiten. Hier komen internationale goederenstromen samen met industriële kringlopen en vindt innovatie plaats door kruisbestuiving.
- **Het metropolitan center**, de brede omgeving waarin fijnmazige logistieke stromen, afval, elektriciteitsvoorziening, watervoorziening en reststromen een circulaire economie op gang brengen en financiële en zakelijke maritieme dienstverlening wordt aangetrokken.

De functie als international hub is de ruggengraat van de haven. De meest recente goederenstroomprognoses voor Amsterdam (2014), gebaseerd op CPB-scenario's, laten verdere groei van de marktvraag zien.

De schaalvergroting in schepen is een wereldwijde trend die een aantal



ladingstromen treft en gevolgen heeft tot aan de ingebruikname van de nieuwe grote zeesluis, naar verwachting eind 2019. Het besluit van het Rijk, de gemeente Amsterdam en de Provincie Noord-Holland om definitief groen licht te geven voor de aanleg van deze sluis, geeft een zeer belangrijk signaal aan de markt en een impuls aan de bereikbaarheid van de Amsterdamse haven.

2.3 MAATSCHAPPELIJK VERANTWOORD ONDERNEMEN

Havenbedrijf Amsterdam wil economische én maatschappelijke waarde creëren en de Amsterdamse haven samen met haar partners duurzaam ontwikkelen tot een innovatieve haven. Met een goede balans tussen een gezond financieel rendement, een goede kwaliteit van de leefomgeving en een brede toegevoegde waarde voor de regio.

Havenbedrijf Amsterdam onderscheidt drie niveaus waar Havenbedrijf Amsterdam een bijdrage kan leveren aan een duurzame samenleving door maatschappelijk verantwoord te ondernemen:

Maatschappelijk verantwoorde organisatie, waarbij we kritisch kijken naar de wijze waarop we als bedrijf en waarop onze eigen medewerkers omgaan met mens, natuur en middelen. Voorop staat de duurzame bedrijfsvoering.

De schaalvergroting in schepen is een wereldwijde trend die een aantal ladingstromen treft en gevolgen heeft tot aan de ingebruikname van de nieuwe grote zeesluis.

Hierbij heeft het havenbedrijf een directe verantwoordelijkheid.

Duurzame haven, waarbij het havengebied met haar vele bewoners en passanten verduurzaamd wordt. Hierbij is het havenbedrijf deels zelfstandig uitvoerend en beslissingsbevoegd, maar is samenwerking met partners, waaronder het havenbedrijfsleven, cruciaal.

Duurzame keten, waarbij duurzaamheid in de logistieke keten en de goederenketen grens- en sectoroverstijgend wordt geïntegreerd. Hierbij is de invloed van het havenbedrijf beperkt en is (internationale) samenwerking noodzakelijk.



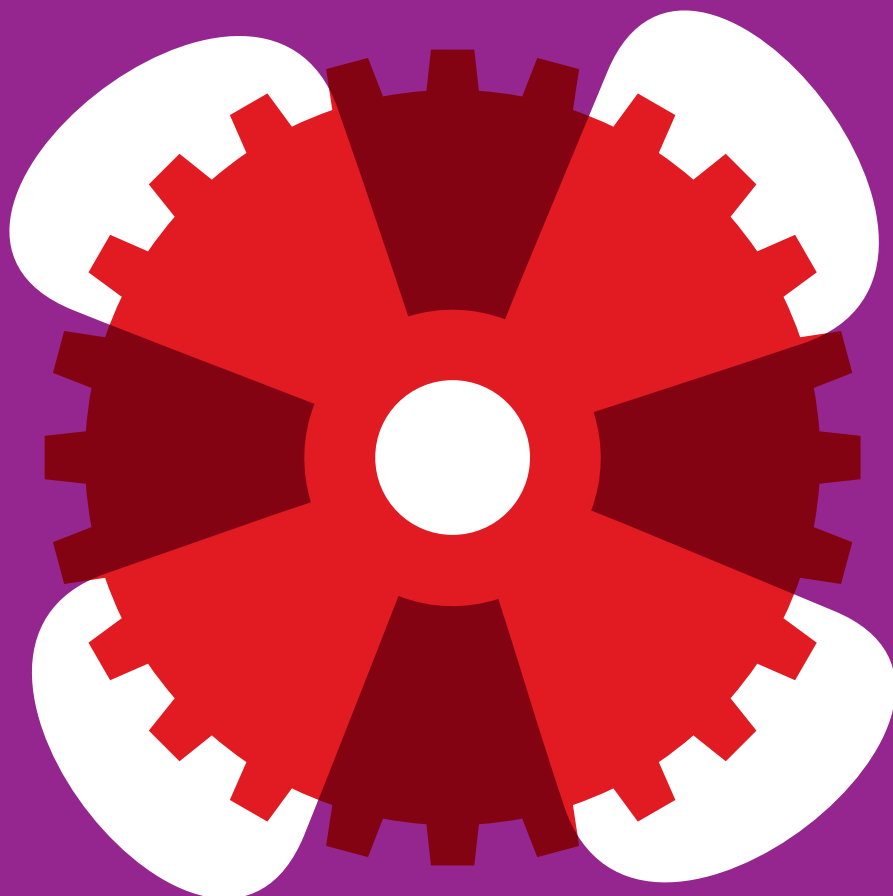
**Havenbedrijf Amsterdam
wil de Amsterdamse haven
samen met haar partners
duurzaam ontwikkelen tot een
innovatieve haven.
Met een goede balans
tussen een gezond financieel
rendement, een goede
kwaliteit van de leefomgeving
en een brede toegevoegde
waarde voor de regio.**

Havenbedrijf Amsterdam heeft in 2014 haar MVO beleid in samenspraak met stakeholders verder uitgewerkt en per niveau prioriteiten bepaald, in aansluiting bij de Visie 2030 en het duurzaamheidsbeleid van de Gemeente Amsterdam en het nationaal Werkprogramma Zeehavens.

**De prioriteiten en de in 2014 gerealiseerde resultaten
zijn als volgt:**

NIVEAU	MVO-PRIORITEIT	BELANGRIJKSTE RESULTATEN	TOELICHTING IN JAARVERSLAG
Maatschappelijk verantwoorde organisatie	Verlagen milieubelasting eigen organisatie	Brandstofbesparing patrouillevaartuigen	6.3
	Bevorderen goed werkgeverschap	3% loonsom beschikbaar voor opleidingen	7.1.2
		Inzet sociale werkvoorziening	7.1.5
Duurzame haven	Verlaging milieubelasting in het havengebied	Verbetering luchtkwaliteit	5.2
		Afname meldingen geuroverlast	5.2
	Ontwikkelen circulaire en bio-economie	Zestal onderzoeksprojecten op het gebied van energietransitie	4.6
	Kansen bieden op het gebied van arbeidsmarkt en scholing	www.werkenindehaven.nl	5.4
		Samenwerking met Watertalent, Nova College ROC	5.4
Duurzame keten	Stimuleren schone scheepvaart	Groei Environmental Shipping Index	5.2
		Promotie scheeps-LNG	6.2.2
		Ondertekening van ketenakkoord scheepsafval	6.2.3
	Vergroten multimodale bereikbaarheid achterland	Extra wachtplaatsen binnenvaart	5.3
		Ladingvolume via binnenvaart en trein	5.3
		Trajectuitbreiding Berlijntrein	5.3

Jaaroverzicht



HAVENINNOVATIE & BUSINESS DEVELOPMENT

WERELDPRIMEUR

Havenbedrijf stimuleerde een demonstratieproject voor hoogvermogen LED-verlichting op terminals om onbekendheid bij terminaloperators en terughoudendheid voor vernieuwing weg te nemen. In de Amsterdamse haven is mede hierdoor de eerste volledig hoogvermogen LED-verlichte terminal ter wereld in gebruik genomen. Deze levert een energiebesparing op van circa 60%, geeft betere zichtkwaliteit waardoor de veiligheid en de werkomstandigheden zijn verbeterd en vermindert de overlast voor de omgeving door afname van het strooilicht.

PARTNERSHIP SAIL

Stichting SAIL Amsterdam, Niehe Media/ACE Concepts & Events en Havenbedrijf Amsterdam besloten samen te gaan werken aan de komende edities van SAIL. We willen met SAIL een nog breder publiek aan het evenement binden. De traditionele opzet van de tallships in de IJhaven met diverse evenementen in de directe omgeving wordt daarom aangevuld met meer kunst, cultuur en entertainment.

PORT OF AMSTERDAM INTERNATIONAL

Port of Amsterdam International sloot een contract voor een projectopdracht gericht op ontwikkeling van de haven van Cotonou, de grootste stad van Benin en een belangrijke handelsplaats in West-Afrika. De internationale interesse in het reilen en zeilen en zakelijke kansen in de Amsterdamse haven trok in 2014 belangstelling van Zuid-Afrika, Benin, Sierra Leone, Mozambique, Brazilië, Ghana en Aruba.

GROEI EN OPTIMALISATIE HAVENCLUSTERS

WERKPROGRAMMA ZEEHAVENS

In juni startte het Werkprogramma Zeehavens, een initiatief van de minister van Infrastructuur en Milieu. Via dit programma willen de Nederlandse zeehavens, het ministerie van I&M en betrokken ondernemersorganisaties gezamenlijk de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens versterken. Zes thema's staan centraal: een gelijk speelveld in Europa, bereikbaarheid en logistiek, ondernemerschap en arbeidsmarkt, duurzaamheid en innovatie, de omgeving van de zeehavens (balans economie en ecologie), en havensamenwerking en de borging van publieke belangen. Binnen de uitvoering van dit programma treedt Havenbedrijf Amsterdam zoveel mogelijk samen op met haar regionale partners.



ON WITH ENERGY

De campagne [On with Energy](#) ging op Twitter, Facebook en YouTube van start om de bekendheid van de Amsterdamse haven als energiehaven te vergroten.

EERSTE SLOW-CRUISEVERTREK UIT AMSTERDAM

Met de Costa neoRomantica vertrok de eerste slow cruise van Costa Cruises uit de haven van Amsterdam. Slow cruise is een nieuw concept van deze Italiaanse cruise-rederij. De vaarschema's bevatten langere stops, zodat de cruise-passagier meer tijd heeft te genieten van de steden die worden aangedaan.

INTENSIEF RUIMTEGEBRUIK EN LEEFBAARHEID

VERVOLG MILIEUDIALOOG

Havenbedrijf Amsterdam is sinds 2013 één van de partners in de Milieudialoog IJmond waarin verbetering van luchtkwaliteit, gezondheid en leefbaarheid centraal staat. Omdat de Milieudialoog een belangrijke bijdrage blijkt te leveren aan de leefbaarheid in de IJmond is in het najaar van 2014 besloten de samenwerking voort te zetten. Partijen blijven zich inzetten voor maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren maar zetten zich nu ook in om duurzame groei te stimuleren en hinder in de regio te beperken.

HOOGWAARDIG INVESTERINGS- KLIMAAT

AKKOORD LICHTEREN

De Raad van State deed in de beroeps-procedure over het bestemmings-plan Zeezicht van de gemeente Velsen een uitspraak die essentieel is voor verdere groei van de haven: Havenbedrijf Amsterdam en twee overslagbedrijven mogen de eerder in 2014 verleende milieuviering benutten om tot 4,5 miljoen ton lading per jaar te lichten bij de IJ-palen in Velsen.

MINERVAHAVEN IN TREK BIJ MODEBEDRIJVEN

In de Minervahaven start de bouw van het Nederlandse hoofdkantoor met showroom van het Amerikaanse modebedrijf Calvin Klein. Dit gebouw wordt met een hoogte van ruim 40 meter en een oppervlak van circa 12.000 m² het beeldbepalende pand van de Minervahaven. De Minervahaven huist meerdere grote modebedrijven zoals Diesel en Gastra.



OPTIMALE BEREIKBAARHEID & ICT

'JA' TEGEN DE NIEUWE GROTE ZEESLUIS

De Amsterdamse gemeenteraad gaf groen licht voor de eenmalige investering die nodig is voor de versnelde aanleg van de nieuwe grote zeesluis in IJmuiden/Velsen. Hiermee blijven de havens en bedrijven aan het Noordzeekanaal ook in de toekomst bereikbaar voor grotere en diepgaande schepen. De havenregio krijgt een impuls en dat is goed voor de Nederlandse economie.

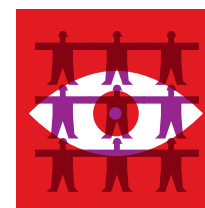
WIFI

In de Houthaven en de Oude Houthaven werden Wi-Fi hotspots aangebracht. Hierdoor kunnen binnenvaartschippers snel en makkelijk gebruik maken van breedband-internet om bijvoorbeeld digitale vaarkaarten te downloaden en actuele nautische informatie op te zoeken.

ORGANISATIE & MVO

VISIE 2030

In het Bimhuis in Amsterdam werd de Visie 2030 enthousiast ontvangen tijdens de presentatie voor de klanten en stakeholders die structureel hebben meegedacht in de totstandkoming van de Visie 2030.



HAVENDEBAT AMSTERDAM

Panelleden uit het bedrijfsleven en semi-overheden en 150 geïnteresseerden discussieerden tijdens het eerste Havendebat Amsterdam over de toekomst van het havenbedrijf in het Noordzeekanaalgebied. Het havendebat werd georganiseerd door Nieuwsblad Transport en Havenbedrijf Amsterdam.

LID LEADERS FOR NATURE

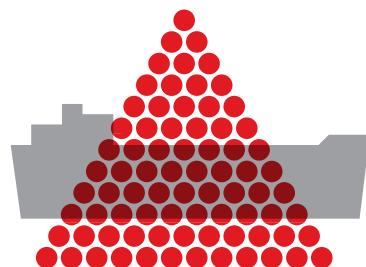
Havenbedrijf Amsterdam is sinds begin 2014 lid van Leaders for Nature (LFN). De kennis en expertise uit het LFN netwerk biedt de mogelijkheid om het effect van deze acties op te schalen en duurzaamheidsambities te verwezenlijken.

OPERATIONAL EXCELLENCE DIVISIE HAVENMEESTER

MEEST EFFICIËNTE HAVENDIENST

Havenbedrijf Amsterdam heeft tijdens een internationale beurs voor de cruise industrie, Cruise Shipping Miami, de prijs voor de meest efficiënte havendienst gewonnen. Naast deze internationale erkenning sleepte Amsterdam ook nog een nominatie in de wacht van cruisereiderij Royal Caribbean Cruise Line voor haar uitstekende dienstverlening.

De markt



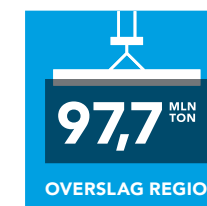
Amsterdam heeft een sterke positie als energiehaven. Het havenbedrijf wil verder groeien in traditionele brandstoffen, met betere benutting van bestaande capaciteit en terreinen, maar zonder nieuwe vestigingen. Daarnaast willen we groene ladingstromen, met name biomassa en biobrandstoffen, bevorderen.

Havenbedrijf Amsterdam positioneert zich in de markt met vijf clusters: Energy, Agribulk, Minerals & Recycling (AMR), General Cargo & Logistics (inclusief Food), Cruise, en Maritime Services & Real Estate. Via elk marktcluster willen we de bedrijven in het havengebied zo goed mogelijk in staat stellen groei te realiseren in overslag en via vestiging. Het havenbedrijf ontwikkelt aanvullende commerciële activiteiten via New Business en internationale projecten.

4.1 OVERSLAGVOLUME EN VESTIGING

In de zeehavens van Amsterdam, Velsen, Beverwijk en Zaanstad gezamenlijk werd een recordoverslag van 97,7 miljoen ton goederen gerealiseerd, 2,0% meer dan in 2013. Vooral het segment kolen droeg sterk bij. De import steeg

met 2,2% naar 67,5 miljoen ton. De export steeg met 2,0% tot 30,2 miljoen ton. De totale overslag van de Amsterdamse haven steeg van 78,5 miljoen ton naar 79,8 miljoen ton (+1,7%). In Velsen steeg de overslag naar 17,5 miljoen ton (+4,5%). In Beverwijk daalde de overslag naar 239.000 ton (-6,4%) en in Zaanstad steeg deze naar 216.000 ton (+19,9%).



Overslag Amsterdamse haven en Noordzeekanaalgebied

GOEDERENSOORT (in miljoenen tonnen)	AMSTERDAM			NOORDZEEKANALGEBIED			MARKTCLUSTER
	2013	2014	%	2013	2014	%	
Totaal natte bulk, waarvan:	41,1	42,0	+2,2	41,1	42,0	+2,2	
Olieproducten	38,6	38,9	+0,8	38,6	38,9	+0,8	Energy
Overige natte bulk (waaronder biofuels)	2,5	3,1	+24,0	2,5	3,1	+24,0	Energy
Totaal droge bulk, waarvan:	33,7	34,7	+3,0	46,1	48,3	+4,8	Energy
Kolen	17,7	19,5	+10,2	21,6	23,9	+10,6	Energy
Waarvan gelichterend bij IJ-monding (vnl. kolen)	1,7	2,6	+52,9	1,7	2,6	+52,9	Energy
Agribulk	8,2	7,9	-3,7	8,4	8,0	-4,8	Agribulk, Minerals & Recycling
Meststoffen	1,2	1,3	+8,3	1,2	1,3	+8,3	Agribulk, Minerals & Recycling
Overige droge bulk (bijv. ertsen, bouwgrondstoffen, recycling)	6,6	6,0	-9,1	14,9	15,1	+1,3	Agribulk, Minerals & Recycling
Totaal bulk	74,8	76,7	+2,5	87,2	90,3	+3,6	
General cargo, waarvan:	3,7	3,1	-16,2	8,6	7,4	-14,0	General Cargo and Logistics
Stukgoed	2,6	2,1	-19,2	7,5	6,4	-14,7	General Cargo and Logistics
Containers	0,7	0,6	-14,3	0,7	0,6	-14,3	General Cargo and Logistics
Roll-on/roll-off	0,4	0,4		0,4	0,4		General Cargo and Logistics
TOTAAL	78,5	79,8	+1,7	95,8	97,7	+2,0	

VESTIGING IN HET AMSTERDAMSE HAVENGEBIED



In 2014 is 4,4 hectare terrein teruggenomen, waardoor op de bruto uitgifte van 9,1 hectare de uitgifte netto-uitgifte terreinen 4,7 hectare bedraagt. De leegstand van het beschikbaar vastgoed van onze klanten daalde naar afgerond 9%.

In de havensector is de overslag in tonnen per m2 haventerrein, inclusief niet watergebonden activiteiten, een gebruikelijke indicator voor de intensiteit van het ruimtegebruik. Bij Havenbedrijf Amsterdam steeg deze van 6,1 ton/m2 naar 6,2 ton/m2.

4.2 MARKTAANDELEN EN MARKTPOSITIE

De zeehavens in de Amsterdamse havenregio concurreren met andere havens in Noordwest-Europa in de Hamburg-Le Havre-range en hadden hierin eind 2014 een marktaandeel van 8,1%, gelijk aan 2013. De Amsterdamse havenregio bleef hiermee de vierde haven na Rotterdam, Antwerpen en Hamburg.

De haven van Amsterdam wil het concurrentievoordeel van haar strategische ligging optimaal benutten. Door de goede binnenvaartverbindingen heeft de haven een sterke positie in kolenimport. De omvangrijke benzine-export wordt ondersteund door de hoog ontwikkelde financieel-zakelijke dienstverlening in Amsterdam, met name de handel in termijncontracten. De aanwezigheid van

voedselverwerkende industrie in de regio ondersteunt de import van cacao, overig food en agribulk. De cultuurhistorische rijkdom van Amsterdam en de ligging dichtbij Schiphol bieden de mogelijkheid voor een sterke positie in zee- en riviercruise. Daarnaast benutten we de goede toegankelijkheid voor zeeschepen uit het midden- en kleinere segment op de noordzuidroutes voor het opbouwen van posities in nichemarkten.

4.3 COMMERCIEEL BELEID EN KLANTTEVREDENHEID

Per marktcluster heeft Havenbedrijf Amsterdam specialisten die klanten helpen om hun business te versterken. Onze marketingspecialisten en sales- en accountmanagers richten zich niet alleen op directe klanten en potentiële nieuwe klanten, maar ook op agenten, rederijen, dienstverleners, verladers, verwerkers en toeleveranciers. We zoeken naar praktische oplossingen en naar nieuwe vormen van samenwerking tussen deze partijen en zijn selectief bij het aantrekken van bedrijven in onze havenregio. We willen de bedrijfsactiviteiten versterken en nieuwe niches creëren die goed aansluiten bij de al aanwezige activiteiten in de havenregio. [Daarbij bieden we bedrijven maatwerk](#), bijvoorbeeld door gerichte gebiedsontwikkeling en liniebeleid, waardoor het

juiste bedrijf op de juiste plek komt.

Het prijsbeleid van Havenbedrijf Amsterdam richt zich op behoud en versterking van de concurrentiepositie. In december 2014 vond de besluitvorming plaats over de tarieven voor 2015. De zeehavengeldtarieven voor 2015 stijgen per saldo met 1,1%. Deze tariefstijging is ook van toepassing op de tarieven voor de zee- en riviercruise. De tariefstijging is tot stand gekomen na zorgvuldige consultatie van de Amsterdamse ondernemersvereniging ORAM. Havenbedrijf Amsterdam heeft in overleg met de belangenverenigingen in de riviercruise-sector besloten om in 2015 en 2016 de reserveringstarieven voor de ligplaatsen voor de riviercruise gefaseerd te verhogen naar meer marktconforme niveaus. De tarieven voor binnenhaven-geld in 2015 blijven gelijk aan 2014.



Havenbedrijf Amsterdam voerde eind 2013 en begin 2014 een onderzoek uit naar klanttevredenheid. Het leidde tot een klanttevredenscijfer van 7,1, ten opzichte van een 6,8 in het vorige onderzoek uit 2012.

Groeipotentie zit met name in de productie en overslag van tweede generatie biobrandstoffen.

4.4 ONTWIKKELINGEN PER MARKTCLUSTER

4.4.1 ENERGY

Amsterdam heeft een sterke positie als energiehaven. We zijn de grootste benzinehaven van de wereld en de nummer twee van Europa in kolen. In 2014 maakten energiegrondstoffen en -producten 77% uit van de totale overslag in de Amsterdamse haven. Een groot aantal van de gevestigde bedrijven op onze terreinen is actief in deze sector. De Amsterdamse terminals hebben de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in modernisering en verduurzaming van de overslag. In 2014 gaven we daar meer bekendheid aan met een serie informatieve teksten en filmpjes onder de titel [On with Energy](#). Deze zijn te zien op www.portofamsterdam.nl.





Havenbedrijf Amsterdam wil verder groeien in traditionele brandstoffen, met betere benutting van bestaande capaciteit en terreinen, maar zonder nieuwe vestigingen.

Samen met de clusters agribulk en recycling biedt de energiesector de Amsterdamse havenregio een goede uitgangspositie voor het ontwikkelen van een bio-economie. [We stimuleren en helpen bedrijven die zich willen richten op recycling en opwerking van organische materialen tot biobrandstoffen of hoogwaardige biochemische producten.](#) Daarnaast willen we groene ladingstromen, met name biomassa en biobrandstoffen, bevorderen.

Havenbedrijf Amsterdam bracht partijen in de offshore markt bij elkaar om met aanvullende diensten de opdracht voor overslag, opslag en montage van bouwmaterialen en onderdelen te verwerven. De haven van Velsen biedt hiervoor de faciliteiten. Daardoor kon gestart worden met de bouw van offshore-windpark Luchterduinen met 43 windmolens, dat 23 kilometer uit de kust tussen Noordwijk en Zandvoort komt te liggen. Het park kan eind 2015 150.000 huishoudens van stroom voorzien.

Kolen

De overslag van kolen steeg van 17,7 miljoen ton naar 19,5 miljoen ton (+10,2%). Dat is 24% van de totale overslag in Amsterdam. Het verbruik van kolen in

Noordwest-Europa voor elektriciteitsproductie nam verder toe. De import steeg vooral door het grote prijsvoordeel ten opzichte van gas en daarnaast door het sluiten van kolenmijnen en kerncentrales in Duitsland. Ook consolidatie in de markt voor havenopslag- en overslag speelde een rol. Lading verplaatste zich van kleine havens naar grote havens als Amsterdam en Rotterdam. Het merendeel, circa 70%, van de kolen bestaat uit energiekolen voor elektriciteitsopwekking. De rest bestaat uit kolen voor de staalindustrie en voor een klein deel uit kolen voor gespecialiseerde toepassingen, zoals de cement-, glas- en siliciumindustrie.

In Amsterdam worden de kolen gemengd, gewassen, gezeefd en/of veredeld. Circa 80% van de geïmporteerde kolen gaat per binnenschip naar Duitsland en circa 5% via zee naar onder andere het Verenigd Koninkrijk, Scandinavië en Polen, de overige 15% blijft in Nederland.

De kolenterminals in onze haven spannen zich in om de stofproductie te beperken. Zo worden sproei-installaties gebruikt om het stof neer te slaan bij overslag en staat op een terrein een overdekt lopende-bandsysteem en een stofmonitoringsysteem.

Olieproducten

De overslag van olieproducten, met name benzine, diesel en kerosine, steeg van 38,6 miljoen ton naar 38,9 miljoen ton

(+0,8%). Dit is 49% van de totale overslag in Amsterdam. De groei is te danken aan meer benzine-export. Als grootste benzinehaven ter wereld vergrootte Amsterdam haar marktaandeel. Amsterdam biedt met grote en moderne tankopslagbedrijven een complete dienstverlening voor trading, opslag en blending. Bedrijven blijven investeren in Amsterdam; bijvoorbeeld in ultramoderne terminalaanpassingen. De sterk dalende olieprijs in 2014 hadden geen direct effect op de overslag van olieproducten, die op korte termijn vooral bepaald wordt door de structuur van de termijnmarkt.

Een groot deel van de olieproducten komt uit Rusland, Engeland en Rotterdam, wordt opgeslagen en in veel gevallen gemengd. De export gaat deels naar het Europese achterland en deels naar de VS, West-Afrika en andere overzeese bestemmingen. De totale export van olieproducten steeg met 4,2%, vooral door meer benzine-export. De import, die vooral bestaat uit diesel en kerosine, daalde met 3,0%, voornamelijk door ontwikkelingen op de termijnmarkten.

Overige natte bulk

De overslag van overige natte bulk, met name chemie en vloeibare biobrandstoffen, steeg met 24,0% naar 3,1 miljoen ton. De kleinschalige chemiebedrijven in onze havenregio richten zich op de bewerking van olie gerelateerde halffabrikaten. De eindproducten zijn met name addi-

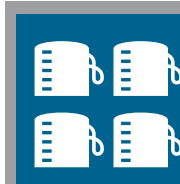
tieven voor brandstoffen, motorolie en andere olie-eindproducten.

Het overgrote deel van de vloeibare biobrandstoffen, met name biodiesel en bio-ethanol, zijn van de tweede generatie en dus geproduceerd uit organisch afval en gewassen die niet geschikt zijn voor menselijke consumptie. De groeipotentie zit met name in de productie en overslag van deze tweede generatie biobrandstoffen.

De toekomstige vraag naar biomassa is vooral afhankelijk van de te implementeren stimuleringsregeling voor bijstook in kolencentrales.

Biomassa

In 2014 werd 35.000 ton biomassa overgeslagen ten opzichte van 71.000 ton in 2013. De toekomstige vraag is vooral afhankelijk van de te implementeren stimuleringsregeling voor bijstook in kolencentrales, die, voortvloeiend uit het Energieakkoord, op korte termijn wordt verwacht. Op basis hiervan zijn de groei-vooruitzichten goed.



De kleinschalige chemiebedrijven in onze havenregio richten zich op de bewerking van olie gerelateerde halffabrikaten.



In ons havengebied zal de productie van bio-energie naar verwachting toenemen door recente uitbreidingen en nieuwe activiteiten en samenwerkingsvormen in recycling.

De exportmarkt voor benzine zal de komende jaren afnemen.

Vooruitzichten Energy

Kolen en olieproducten blijven voorlopig belangrijke energiedragers. De overslag van kolen bereikt in 2015 naar verwachting minimaal het niveau van 2014. Vooral de omstandigheden in Duitsland, met name de sluiting van mijnen en een verdere afbouw van kern-centrales, houden de vraag op peil. Kolen blijven noodzakelijk als back-up voor wind-energie. Mede door de in 2014 verkregen uitbreiding van de lichtercapaciteit aan de IJ-palen in de Buitenhaven in Velsen kan Amsterdam haar marktaandeel vergroten. Het groeipotentieel houdt de komende jaren naar verwachting nog aan, maar blijft beperkt door energie besparende maatregelen en nieuwe investeringen in zon- en windenergie in Europa.

Voor de overslag van olieproducten verwachten we in 2015 een lichte groei, maar met een behoorlijke onzekerheidsmarge. Een aantal terminals is nog niet terug op het niveau van enkele jaren geleden en kan een inhaalslag maken. De exportmarkt voor benzine zal de komende jaren afnemen door afname van de raffinagecapaciteit in Europa en door afnemende vraag in de exportmarkten. De importmarkt voor diesel en kerosine zal de komende jaren toenemen, mede door de opkomst van scheepsdiesel.

De overslag van biomassa neemt naar verwachting in 2015 licht toe. Op basis van het Energieakkoord hebben verschillende energiecentrales in 2014

een subsidieaanvraag voorbereid voor het bijstoken van biomassa. Na de nodige voorbereiding kan dit vanaf 2016 leiden tot substantiële toename van de overslag. In ons havengebied zal de [productie van bio-energie](#) naar verwachting toenemen door recente uitbreidingen en nieuwe activiteiten en samenwerkingsvormen in recycling.

4.4.2 AGRIBULK, MINERALS & RECYCLING

Lading in dit marktcluster omvat droge bulk zoals granen, oliehoudende zaden, veevoer, industriële mineralen, ertsen, recycling, bouwgrondstoffen en meststoffen.

Een belangrijke ontwikkeling voor behoud en verdere groei van dit cluster is het besluit van de gemeente Amsterdam om bedrijven in het Coen- en Vlothavengebied tot minstens 2040 de ruimte te geven. Dit deel van de haven is zeer belangrijk voor dit marktcluster met grote vestigingen in agribulk, recycling, industrie mineralen en kunstmest.

Agribulk

De overslag van agribulk daalde van 8,2 miljoen ton naar 7,9 miljoen ton (-3,7%). De belangrijkste redenen waren een overvloedige aanvoer eind 2013 en het verlies van lading aan havens met goedkopere opslagvoorzieningen. In 2014 is Havenbedrijf Amsterdam gestart

Havenbedrijf Amsterdam is gestart met een project voor uitbreiding van de opslagvoorzieningen voor agribulk.

met een project voor uitbreiding van de opslagvoorzieningen voor agribulk. Hierdoor zal deze sector minder aangewezen zijn op relatief dure drijvende opslag en versterkt de haven haar marktpositie ten opzichte van andere havens met uitgebreide opslagfaciliteiten. Circa 75% van de aangevoerde agribulk bestaat uit grondstoffen voor de diervoedingsindustrie. De grondstoffen voor voedings-ingrediënten voor menselijke consumptie zijn vooral sojabonen en oliezaden.



Bouwgrondstoffen

De overslag van bouwgrondstoffen (zand, grind en mineralen) daalde in 2014 ten opzichte van 2013, vooral doordat zand en grind vanuit zee momenteel duurder zijn dan zand en grind vanuit het achterland. Goedkoop grind komt uit de grindgaten in Limburg en de Nederrijn, goedkoop zand uit natuur- en verkeer-technische projecten voor riviervverbreding. Op de zeebodem gewonnen zand en grind wordt gemengd aangevoerd, waardoor de kostprijs na scheiding hoger uitvalt. De vraag uit de markt bleef stabiel.

Zand en grind wordt merendeels gebruikt voor de betonindustrie, die afhankelijk was van de nog stagnerende bouwsector. De import van graniet, dat gewonnen wordt in Noorwegen en Schotland, bleef stabiel. Graniet wordt met name gebruikt als grondstof voor asfalt.

Industriële mineralen

In de Amsterdamse havenregio is sprake van een industriemineralen netwerk. Er zijn vijftien bedrijven actief in op- en overslag, bewerking en eindgebruik van mineralen. Circa de helft van de ingevoerde zeelading wordt verwerkt in de regio en vervolgens voor circa 50% afgezet in de directe nabijheid van Amsterdam. Alle overige mineralen worden, deels bewerkt en deels onbewerkt, vervoerd naar het achterland.

Recycling

Een groeiende markt in Amsterdam is, ondanks de lage staalprijsen op de wereldmarkt, de overslag van metaalschroot. Het schroot wordt aangevoerd vanuit het achterland door binnenvaartschepen en wordt via bulkcarriers geëxporteerd, merendeels naar Turkije.

In de Amsterdamse havenregio richten meerdere bedrijven zich op de scheiding, bewerking en verbranding van huisafval. Een nieuwe ontwikkeling is aanvoer van huisafval van over zee. Dit huisvuil over zee is merendeels afkomstig uit het Verenigd Koninkrijk. Een deel

wordt verder vervoerd per binnenvaartschip om elders te worden verbrand of verwerkt.

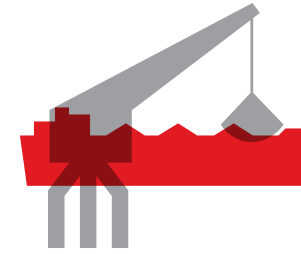
In het Amsterdamse havengebied wordt al enkele jaren samengewerkt in de productie van biogas uit het rioolwater van de zuiveringsinstallatie in het Amsterdams havengebied. Dit levert bio-CNG (compressed natural gas) op voor vuilniswagens, vrachtwagens en personenauto's in de regio.

Kunstmest

De overslag van kunstmest steeg van 1,2 miljoen ton naar 1,3 miljoen ton (+8,3%). De kans op uitbreidingsinvesteringen van een kunstmestproducent is toegenomen door de beslissing van de gemeente Amsterdam om de bestemming haventerrein voor de Coen- en Vlothaven tot minimaal 2040 te verlengen.

Vooruitzichten Agribulk, Minerals & Recycling

De Europese voedings- en diervoedingsmarkt groeit niet of nauwelijks. De overslag van agribulk heeft daarom een beperkt groeipotentieel, maar krijgt in 2015 een positieve impuls door de capaciteitsuitbreiding van opslagvoorzieningen in de haven. De aanwezigheid van de vele voedingsbedrijven in de regio in combinatie met organische reststromen van andere bedrijven kan op de langere termijn tot meer biorecyclingactiviteiten leiden.



De overslag en bewerking in industriële mineralen neemt naar verwachting toe. De overslag in schroot en kunstmest heeft ook groeipotentieel.



Circa de helft van de ingevoerde zeelading wordt verwerkt in de regio en vervolgens voor circa 50% afgezet in de directe nabijheid van Amsterdam.

De overslag van bouwgrondstoffen neemt af doordat zand- en grindwinning uit zee momenteel niet lucratief is. Naar verwachting wordt een deel daarvan overgenomen door graniet. Op langere termijn kan zand- en grindwinning uit de Noordzee weer lucratiever worden. Toename van bouwactiviteiten kan de overslag positief beïnvloeden. De import van graniet zal verder toenemen, mede door verruiming van de lichtercapaciteit en mogelijk ook door nieuwe toepas-

singen als vervanging van grind. In de loop van 2015 opent in het havengebied een nieuwe fabriek voor betonnen bestatingsmaterialen op een terrein van drie hectare in het havengebied. Dit betekent vooral een toename van bedrijfsactiviteiten en werkgelegenheid. De overslag en bewerking in industriële mineralen neemt naar verwachting toe. De overslag in schroot en kunstmest heeft ook groeipotentieel.

Amsterdam heeft in
general cargo met
sterke concurrentie
te maken, met name
van Antwerpen en
Rotterdam.

4.4.3 GENERAL CARGO & LOGISTICS (INCLUSIEF FOOD)

De overslag van lading die vervoerd wordt als stukgoed, via ro-ro schepen, in containers of als projectlading, daalde van 3,7 miljoen ton naar 3,1 miljoen ton (-16,2%). Dat is 4% van de totale overslag in Amsterdam. Daarbij daalde de containerlading met 3,9% van 659.000 ton (65.000 TEU) naar 633.000 ton (57.000 TEU). General cargo omvat een breed scala aan goederen. Amsterdam heeft in general cargo met sterke concurrentie te maken, met name van Antwerpen en Rotterdam. De lage prijzen voor binnenvaarttrans-



port, waardoor omvaren lonend kan zijn, spelen daarin ook een rol. We richten ons vooral op nichemarkten en maatwerkoplossingen voor klanten. De belangrijkste ladingstromen zijn food, papier en pulp, staal, non-ferro, automotive en diverse soorten stukgoederen.

De import van papier daalde in 2014 ten opzichte van 2013, mede door de afnemende vraag naar gedrukte media ten gunste van digitale media. De import van staal daalde licht en de import van cellulose, grondstof voor pulp, steeg aanzienlijk. Het ro-ro segment bleef stabiel, waarbij de import van nieuwe Japanse auto's uit het Verenigd Koninkrijk toenam en de export van gebruikte auto's naar Afrika afnam.

Food-producten worden hoofdzakelijk aangevoerd via de binnenvaart. Het gaat hierbij met name om cacao (Zaanstad), verse en diepgevroren vis (Velsen), pootaardappelen (Beverwijk/Velsen-Noord), koffie, thee en noten (Amsterdam). De Amsterdamse haven is de grootste importhaven voor cacaobonen ter wereld.

Vooruitzichten General Cargo & Logistics

Havenbedrijf Amsterdam richt zich binnen general Cargo & Logistics primair op het opbouwen van een positie in de kustvaart en noord-zuid trafieken. Groeimogelijkheden liggen onder meer in doorvoer van restafval en herstel van restafvalimporten uit het Verenigd Koninkrijk, in stukgoedlading en in kustvaart.

4.4.4 MARITIME SERVICES & REAL ESTATE

Het cluster Maritime Services & Real Estate richt zich op logistiek vastgoed, creatieve industrie, distributiebedrijven en maritieme servicebedrijven. Havenbedrijf Amsterdam zoekt daarbij steeds naar de beste locatie om samenwerking met de overige clusters en efficiency in transport te bevorderen. Het klantenbestand loopt uiteen van grote handels- en distributiebedrijven tot kleinschalige mkb-bedrijven. We willen beheerst groeien door intensivering terreingebruik zonder overlast voor de omgeving.

Stadhaven Minerva

Stadhaven Minerva vormt de verbinding tussen enerzijds de woningen van de Spaarndammerbuurt en de woonwijken in ontwikkeling in de Houthavens en anderzijds de havenbedrijven binnen de ring. Met de herontwikkeling van dit gebied creëren we een overgangszone tussen de havenactiviteiten en woongebieden. Mogelijke geluidsoverlast door de activiteiten in de naburige Coen- en Vlothaven wordt zo beperkt.

Het gebied is een gewilde locatie voor bedrijven in de sectoren mode, design en entertainment. In januari werd het hoofdkantoor (5.000m²) van modebedrijf Diesel in gebruik genomen, en in mei vond in het nieuwe Theater Amsterdam de première plaats van theatervoorstelling ANNE. In juni is gestart met de bouw van

Met de
herontwikkeling
van Stadhaven
Minerva ontstaat
een **overgangszone**
tussen de haven-
activiteiten en
woongebieden.

het Nederlandse hoofdkantoor en showroom van Calvin Klein. Eerder al vestigden zich diverse toonaangevende bedrijven zoals Barts, Gaastra, Sole Technology en Toms. De havenfunctie met wacht- en ligplaatsen voor schepen met ondersteunende nautische functies blijft in tact.

Atlaspark

Het Atlaspark richt zich op groot-schalige distributiebedrijven, logistieke dienstverleners en industrie. Modebedrijf G-Star besloot in 2014 tot de afname van een terrein van 2,7 hectare direct grenzend aan het bestaande distributiecentrum. De aanvullende distributieruimte werd eind 2014 in gebruik genomen. Enkele grote beschikbare loodsruimtes van vastgoedbelegger DHG werden langdurig verhuurd.

Vooruitzichten Maritime Services & Real Estate

Havenbedrijf Amsterdam verwacht dat er vraag gaat ontstaan naar nieuwbouw, omdat de bestaande capaciteit nagenoeg volledig is verhuurd.



Het aantal aanlopen van riviercruiseschepen steeg van 1.483 naar 1.685 (+ 13,6%). In 2014 werd de haveninfrastructuur aangepast voor een betere afhandeling van de riviercruise.

Cruise Amsterdam en Noordzeekanaalgebied

AMSTERDAM						
	SCHEPEN			PASSAGIERS		
	2013	2014	%	2013	2014	%
Zeecruise	137	126	-8%	275.390	253.092	-8,1%
Riviercruise	1.483	1.685	+13,6%	355.687	431.243	+21,2%

NOORDZEEKANAALGEBIED						
	SCHEPEN			PASSAGIERS		
	2013	2014	%	2013	2014	%
Zeecruise	176	182	+3,4%	343.669	337.479	-1,8%

4.4.5 CRUISE

Zeecruise

Voor de stad Amsterdam en de regio zijn de aanlopen van zeecruiseschepen van grote economische waarde. De markt voor zeecruises is de afgelopen jaren gegroeid, vooral in het lagere segment.

Amsterdam is een aantrekkelijke cruisehaven. Het aantal bezoeken bleef hoog, maar daalde van 137 naar 126 (- 8,0%), vooral doordat de Noordersluis te krap is voor de nieuwste generatie cruiseschepen. Bij harde wind wijken geplande schepen soms uit naar andere havens. In Velsen steeg het aantal zeecruiseschepen van 39 naar 56.

Riviercruise

De riviercruisemarkt groeide de afgelopen jaren sterk. Ook in 2014 nam het aantal aanlopen in Amsterdam verder toe.

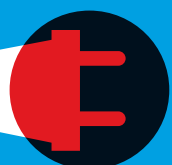
Amsterdam heeft hierin een sterke positie door de ligging aan het eind of begin van de route en door de goede verbinding met Schiphol. De route loopt meestal naar of vanaf Basel of Budapest. Het aantal aanlopen van riviercruiseschepen steeg van 1.483 naar 1.685 (+ 13,6%). In 2014 werd de haveninfrastructuur aangepast voor een betere afhandeling van de riviercruise.

Vooruitzichten Cruise

Het aantal zeecruiseaanlopen staat de komende jaren onder druk. De redenen hiervoor zijn emissiewetgeving, die in onze regio strenger is dan in het Middellandse Zeegebied, en kostenreductie bij rederijen. Ook de schaalvergroting van zeecruiseschepen speelt een belangrijke rol. Vanaf het moment dat de nieuwe grote zeesluis operationeel is, vanaf eind 2019, is groei weer mogelijk.

**Port of Amsterdam
International brengt kennis
ter plaatse en schakelt
tegelijkertijd een netwerk
in van Nederlandse,
internationale en lokale
partners.**

Het aantal riviercruiseaanlopen zal naar verwachting licht groeien. In 2015 wordt een extra aanleglocatie met zes ligplaatsen voor riviercruiseschepen gecreëerd aan het Westerhoofd. Ook wordt de walstroom capaciteit aan de locatie De Ruyterkade Oost verdubbeld wat bijdraagt aan een duurzame haven en omgeving.



De walstroom capaciteit is lokaal verdubbeld wat bijdraagt aan een duurzame haven en omgeving.

Havenbedrijf Amsterdam wil innovatieve economische activiteiten in het havengebied initiëren en mogelijk participeren. In 2014 werden diverse projecten gericht op recycling en innovatieve technologie voorbereid.

4.5 INTERNATIONALE PROJECTEN

Met onze [internationale projecten](#) richten we ons op het adviseren, ontwikkelen en managen van buitenlandse havens en cruiseterminals voor langere termijn. In ons streven naar managementcontracten richten we ons in eerste instantie op internationale adviesopdrachten om betaald lokale kennis te ontwikkelen en ons buitenlandse netwerk op te bouwen.

In 2014 kreeg Port of Amsterdam International (PoAI) een vervolgopdracht in Cotonou (Benin) nadat in 2013 een studie was uitgevoerd naar kadeverbetering. Op basis van een contract tot en met 2016 begeleidt PoAI de Ambassade van het Koninkrijk der Nederlanden in Benin bij het ontwikkelen van een strategisch masterplan en implementatieplan voor de renovatie en herstructurering van de haven van Cotonou. PoAI brengt kennis, inhoudelijke en technische structurering, monitoring, kwaliteitscontrole en assistentie ter plaatse in en schakelt tegelijkertijd een netwerk in van Nederlandse, internationale en lokale partners.



4.6 NEW BUSINESS

Havenbedrijf Amsterdam wil innovatieve economische activiteiten in het havengebied [initiëren](#) en mogelijk participeren. We concentreren ons op projecten waarin we met onze kennis, expertise en/of netwerk toegevoegde waarde kunnen bieden. We richten ons met name op vier waardegebieden die aansluiten op Visie 2030: energie(transitie), circulaire en bio-based economie, logistieke vernieuwing en veiligheid en toezicht. Door bedrijven te helpen met de start van innovatieve activiteiten, versterken we de clusters die van belang zijn voor de toekomst van het havengebied. In 2014 werden diverse projecten gericht op recycling en innovatieve technologie voorbereid.

In dit kader werkt Havenbedrijf Amsterdam samen met AEB en Waternet aan een zestal onderzoeksprojecten. In

2014 vond een haalbaarheidsonderzoek plaats naar de productie van bio-LNG op basis van biogas met een positieve uitkomst. Met de bouw van een proefinstallatie wordt geëxperimenteerd met de juiste kwaliteit gas. In 2018 kan dan naar verwachting de productie van bio-LNG starten. Overige energiethema's die de drie partners onderzoeken, zijn: wind-energie, het opzetten van een gemeenschappelijke [proeftuin](#) voor nieuwe technieken, stoomleidingnetwerk, vloeibare afvalstoffen en bioplastics.

In april 2014 sloot Havenbedrijf Amsterdam een samenwerkingsverband voor de organisatie en commerciële exploitatie van meer entertainment rondom de kernactiviteit van SAIL. SAIL is één van de grootste zeilevenementen ter wereld.

De havenregio



In de vergunning om te mogen lichtenen zijn innovatieve beheersmaatregelen voorgeschreven om de milieueffecten te beperken.

De haven grenst aan een druk stedelijk gebied. Het vraagt om samenwerking met overheden, bedrijfsleven en burgers. Naast deelname in Bestuursplatform NZKG, het bestaande initiatief van de bestuurlijke samenwerking in het NZKG dat beleidsmatig is vastgelegd in de Visie NZKG 2040, is Havenbedrijf Amsterdam in 2014 het Programma Regio gestart.



De directe havengebonden toegevoegde waarde in het Noordzeekanaalgebied daalde van €3,61 miljard in 2012 naar €3,54 miljard in 2013.

We werken samen met de stakeholders aan een goede bereikbaarheid van de haven, een efficiënte benutting van de beschikbare ruimte, duurzame en innovatieve oplossingen, goede achterlandverbindingen en een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven. Tegelijkertijd streven we naar groei die de leefbaarheid van omwonenden zo min mogelijk belast.

ECONOMISCHE WAARDE NOORDZEEKANAALGEBIED

De meest recente cijfers over de waarde voor de Nederlandse economie van de Nederlandse zeehavens hebben betrekking op 2013. De directe havengebonden toegevoegde waarde in het Noordzeekanaalgebied daalde van €3,61 miljard in 2012 naar €3,54 miljard in 2013, 15,9% van de directe toegevoegde waarde in de Nederlandse zeehavens. De directe werkgelegenheid in het Noordzeekanaalgebied daalde van ruim

35.000 naar bijna 34.000 arbeidsplaatsen, 19,9% van de totale directe werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens.

Havengebonden werkgelegenheid Noordzeekanaalgebied

ARBEIDSPLAATSEN	2012	2013
Direct	35.065	33.949
Indirect	34.035	32.865
Totaal	69.100	66.814

Bron: Havenmonitor 2012 en 2013

Havengebonden toegevoegde waarde Noordzeekanaalgebied

MILJOENEN EURO'S	2012	2013
Direct	3.606	3.542
Indirect	2.750	2.670
Totaal	6.356	6.212

Bron: Havenmonitor 2012 en 2013



5.1 BEREIKBAARHEID

5.1.1 NIEUWE GROTE ZEESLUIS

In november 2014 stemde de gemeenteraad van Amsterdam in met de financiële bijdrage van de gemeente Amsterdam voor de bouw van de [nieuwe grote zeesluis](#). Het Rijk, de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam hebben op 11 december 2014 de bestuurlijke overeenkomst over de bouw en gezamenlijke financiering van de nieuwe sluis getekend.

De nieuwe grote zeesluis is naar verwachting gereed in 2019. Daarmee wordt voor het havenbedrijf een cruciale voorwaarde vervuld om zich de komende decennia verder te kunnen ontwikkelen en wordt groei naar 125 miljoen ton overslag per jaar mogelijk.



De nieuwe grote zeesluis is naar verwachting gereed in 2019 waarna groei naar 125 miljoen ton overslag per jaar mogelijk is

NOORDERSLUIS

NIEUWE GROTE ZEESLUIS

Lengte	400 meter	500 meter
Breedte	50 meter	minimaal 65 meter
Diepte	-15 meter	-18 meter
Maximale doorvoer	90 miljoen ton	125 miljoen ton

5.1.2 UITBREIDING VERGUNNING LICHTEREN

In oktober 2014 werd de omgevingsvergunning om te mogen lichtenen uitgebreid van 2,5 miljoen naar 4,5 miljoen ton. De nieuwe vergunning is essentieel om onze groeiambities te realiseren. In de vergunning zijn innovatieve beheersmaatregelen voorgeschreven om de milieueffecten te beperken, waardoor de effecten van de verhoging van het volume binnen de oorspronkelijk verleende milieuvergunning van 2,5 miljoen ton blijft.

5.2 GELUID, LUCHT EN GEUR

GELUID

Intensief ruimtegebruik & leefbaarheid is een van de pijlers voor duurzame groei. Om dat te bereiken is overeenstemming met regionale stakeholders van groot belang. In 2014 zijn de geluidzones voor Westpoort en HoogTij verruimd, waarmee de verwachte groei van onze activiteiten kan worden gerealiseerd.

LUCHT

Uit rapportages van de GGD in 2014 bleek dat de luchtkwaliteit in het havengebied Amsterdam in 2013 verder is verbeterd ten opzichte van 2012. Op vijf punten in het havengebied wordt fijnstof, stikstofdioxide (NO₂), zwaveldioxide (SO₂), ozon (O₃), en benzeen, toluen en



De aanzienlijke verbetering van de luchtkwaliteit komt onder meer door onze investering van € 3 miljoen in de afgelopen jaren voor het aanleggen van 180 walstroompunten.

xyleen (BTX) gemeten. Het totaal daarvan neemt steeds verder af. Op alle meetpunten wordt ruimschoots voldaan aan de Europese norm. Ook de maatregelen van de Europese Unie hebben hieraan bijgedragen. Zo is de concentratie SO₂ succesvol afgenomen doordat brandstoffen vanaf 2010 minder zwavel mogen bevatten.

De aanzienlijke verbetering van de luchtkwaliteit komt onder meer door onze investering van € 3 miljoen in de afgelopen jaren voor het aanleggen van 180 walstroompunten. Bij gebruik van wals-troom hoeven binnenvaartschepen hun motoren niet te laten draaien voor het opwekken van elektriciteit. De binnenvaart- en riviercruiseschepen maken in toenemende mate gebruik van de faciliteit van walstroom. In 2014 was het verbruik 2,68 Miljoen kWh versus 2,25 miljoen kWh in 2013.

De lagere zwavelwaarde is vooral te danken aan schonere scheepvaart, met name door de strengere Europese normen vanaf 2010 voor het zwavelgehalte in brandstoffen. Havenbedrijf Amsterdam stimuleert schonere scheepvaart onder meer via de Environmental Shipping Index-regeling (ESI). Op basis van hun ESI-rating krijgen schonere zeeschepen een korting op het zeehaven-geld. Het totaal aan ESI-kortingen steeg van ruim € 60.000 naar € 135.000. Eind 2013 werd de ESI-database, met milieuinformatie over aangemelde schepen,

gekoppeld met de zeehavengelddata-base, zodat de ESI-korting automatisch aan de klanten wordt toegekend.

GEUR

Door diverse investeringen van het bedrijfsleven is het aantal geurklachten ten opzichte van 2010 bijna gehalveerd. Uit gegevens van de GGD blijkt dat het aantal meldingen van geuroverlast in het Noordzeekanaalgebied is afgenomen van 231 in 2010, via 155 in 2012 naar 123 in 2013. Om geuroverlast nog verder terug te dringen, zet Havenbedrijf Amsterdam in samenwerking met de Omgevingsdienst, de provincie en bedrijven eind 2015 meerdere e-noses neer. Deze digitale neuzen kunnen de bron van geur herleiden.

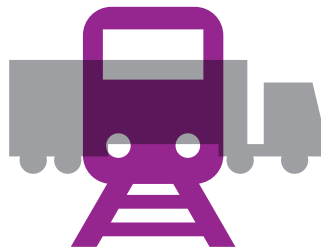
5.3 VERBINDINGEN MET HET ACHTERLAND

BINNENVAART

We verwachten dat het lading-volume via de binnenvaart verder toeneemt en dat ook het vervoersaandeel zal toenemen ten koste van dat van het wegvervoer. In 2014 startte een programma voor uitbreiding van wachtplaatsen bij de terminals. Zo zijn er in 2014 wachtplaatsen bijgekomen in de Adenhaven, Suezhaven en bij de inhammen van de Coentunnel. Daarnaast investeren we in betere arbeidsomstandigheden en veiligheid met voorzieningen



Het aantal geurklachten is ten opzichte van 2010 bijna gehalveerd.



De Berlijntrein rijdt sinds medio 2014 ook van Amsterdam via Rotterdam en Straatsburg. Dit biedt meer mogelijkheden voor aanvullende ladingen.

als verlichting, afklimtrappen en bereikbaarheid en parkeerplaatsen voor auto's.

In 2014 startte in de Houthaven een proef met controle op kadebezetting door middel van sensoren. Verdere ontwikkeling en grootschalige toepassing zou de efficiency in de betaling van binnenhavengelden of controle daarop kunnen vergroten.

TREIN

Treinvervoer is relatief milieuvriendelijk en kan goedkoper zijn dan wegvervoer. Daarnaast kan treinvervoer een strategisch alternatief zijn voor binnenvaart, bijvoorbeeld om minder afhankelijk te zijn van waterstanden. Havenbedrijf Amsterdam spant zich in om samen met partners kostenefficiënte en voldoende frequente treinverbindingen vanuit het havengebied te realiseren.

Ruim 80% van het vervoer per spoor had in 2014 als herkomst of bestemming Duitsland, met name Noordrijn-Westfalen, Saarland en Neddersachsen. 6% van het vervoer per spoor had als herkomst of bestemming België en 4% had een binnenlandse herkomst of bestemming. Het vervoer per spoor van of naar het Noordzeekanaalgebied betreft vooral cokes en steenkool (66%), metalen (20%) en ruwe mineralen zoals zand en grind (11%).

De in 2013 gestarte treinverbinding voor containers met cacao tussen Amsterdam en Berlijn werd voortgezet. De trein rijdt sinds medio 2014 ook van



Amsterdam via Rotterdam en Straatsburg. Dit biedt meer mogelijkheden voor aanvullende ladingen.

WEG

De goede wegverbindingen van het Amsterdams havengebied dragen bij aan de sterke knooppuntfunctie. In juli 2014, na voltooiing van de renovatie van de eerste Coentunnel, waren de Coentunnels voor het eerst allebei open. Daarmee verbeterde vooral de verbinding met het Nederlandse achterland.

5.4 VESTIGINGS- KLIMAAT EN EXTERNE VEILIGHEID

De Amsterdamse havenregio biedt bedrijven aantrekkelijke voordelen zoals een sterke knooppuntfunctie, efficiënte douane-procedures en de airport-seaportcombinatie, veiligheid, aandacht voor duurzame ontwikkeling, een goede bereikbaarheid voor personeel, een prettige werkomgeving en voldoende beschikbare en gekwalificeerde arbeidskrachten.

Eind 2014 nam het college van B&W Amsterdam een besluit over de toekomst van het gebied rond de Coenen Vlothaven. De bedrijven die gevestigd zijn in dit gebied mogen hier tot minimaal 2040 blijven. Zij kunnen hun investeringen en bedrijfsvoering hierop afstemmen. Dit

deel van het havengebied was eerder in de Structuurvisie Amsterdam 2040 aangegeven om getransformeerd te worden tot een gemengd stedelijk gebied (havenstad). In 2025 neemt het college een besluit over de toekomst van het gebied.

VERGUNNINGEN

Heldere, snelle vergunningverlening en adequaat toezicht en handhaving zijn essentieel voor een goed vestigingsklimaat. Havenbedrijf Amsterdam en de Omgevingsdienst zijn een samenwerkingsproject gestart dat de dienstverlening aan bedrijven kan verbeteren. Onze speciale aandacht gaat uit naar vernieuwende bedrijven, die vergunningen nodig hebben waar de huidige wetgeving nog niet goed op is toegesneden.

EXTERNE VEILIGHEID

In 2014 werd de veiligheidscontour voor de Afrika- en Amerikahaven definitief vastgesteld. Hierdoor is de externe veiligheid voor risicovolle activiteiten in het haven- en industriegebied duidelijk begrensd. In combinatie met een gas- en vloeistofdetectiesysteem en een alarmsysteem ontstaat een gebied dat geheel voldoet aan de recent aangescherpte landelijke veiligheidsregelgeving.





INFRASTRUCTUUR EN OPENBARE RUIMTE

Een veilige, schone en goed onderhouden openbare ruimte draagt bij aan een prettige werkomgeving. Havenbedrijf Amsterdam verzorgt zelf de publieke taak van het beheer en onderhoud in Westpoort. We besteden het beheer uit op basis van prestatieovereenkomsten.

Bedrijventerrein Westpoort won door goede beoordelingen op de criteria duurzaamheid, community, onderscheidend vermogen en organisatie in oktober 2014 tijdens het Nationaal BT-congres de award voor beste bedrijventerrein van Nederland.

In 2014 werd de ontsluiting van Westpoort voor fietsers verbeterd door de aanleg van circa 2.500 meter nieuw fietspad en de renovatie van circa 1.100 meter fietspad. Langs de fietspaden creëren we een aantrekkelijk natuurgebied, met vogels, waterpartijen en een grote biodiversiteit. In het Atlaspark, aan de rand van de Afrikahaven en aan het fietspad van de Bauduinlaan, werd de reconstructie voltooid van 'de eendenkooi van Ruigoord', die hier rond 1650 moet hebben gelegen.

ARBEIDSMARKT EN SCHOLING

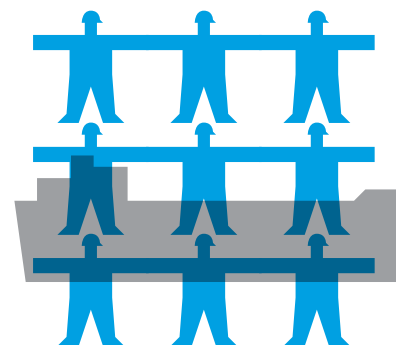
Voldoende aanbod van gekwalificeerd personeel is voor bedrijven in het havengebied van groot belang. Door (met name) vergrijzing neemt in het havengebied de komende jaren de schaarste aan arbeidskrachten toe in de logistieke, technische en maritieme sector. Havenbedrijf Amsterdam zet zich op verschillende manieren in om de aansluiting tussen onderwijsinstellingen en het havenbedrijfsleven te verbeteren.

We bieden sinds september 2014 via de website www.werkenindehaven.nl informatie over werk in de Amsterdamse haven, opleidingen en mogelijke werkgevers. Daarnaast werken we samen met Watertalent, een online carrière- en loopbaanplatform voor de regio Amsterdam-IJmond. Het platform verbindt talenten, onderwijsinstellingen en werkgevers.

In 2014 zijn samen met het Nova College Maritiem en ROC Amsterdam diverse kennissessies georganiseerd. Onder andere over de toekomst van de op- en overslag van energie in de havens en de vergrijzing, ontgroening, automatisering, flexibilisering binnen de havenarbeidsmarkt. Doel was om samen na te denken over de toekomst van het Noordzeekanaalgebied en elkaar te vinden in mogelijke vervolgstappen.

Het Haven College is in 2014 opgeheven omdat de opleidingsbehoefte van de bedrijven onvoldoende aansloot op de diensten die het Haven College bood.

Door (met name) vergrijzing neemt in het havengebied de komende jaren de schaarste aan arbeidskrachten toe. In 2013 was de havengerelateerde werkgelegenheid 66.814, waarvan 33.949 directe arbeidsplaatsen.



Divisie Havenmeester

Doel is
een gemeen-
schappelijke focus
op veiligheid
in de regio.



Vanuit Havenbedrijf Amsterdam voert de (Rijks) havenmeester van Amsterdam publieke taken uit namens verschillende mandaatgevers: het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat, het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied en de gemeente Amsterdam.

De havenmeester is de bevoegde havenautoriteit in het Amsterdams havengebied en is verantwoordelijk voor het bevorderen van een effectieve, veilige, milieuverantwoorde en efficiënte afhandeling van het scheepvaartverkeer en het bewaren van de nautische en maritieme orde en veiligheid. De veiligheid betreft nautische-, transport-, milieu- en havenveiligheid bij havenfaciliteiten en risicovolle objecten.

6.1 ORGANISATIE EN TAKEN

De (Rijks)havenmeester heeft de verantwoordelijkheid voor het gehele verkeersmanagement in het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB). Het CNB is op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen ingesteld voor het beheersgebied gelegen vanaf twaalf zeemijlen uit de kust tot aan de Oranjesluizen in Amsterdam, inclusief de havenbekkens die uitkomen op de tussenliggende wateren. Het CNB heeft tot taak het bevorderen van een veilige, vlotte en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer in dit gebied. In 2014 werd een onderzoek uitgevoerd naar de bestuurssamenstelling van het CNB en de taken. De opdracht voor 2015 is om het totaal aan taken en bevoegdheden te verduidelijken.

De (Rijks)havenmeester legt aan de directie van Havenbedrijf Amsterdam verantwoording af over de financiering van de havenmeesteractiviteiten. Over de operatie en het beleid wordt verantwoording afgelegd aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat, het bestuur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied en het college van B&W van de gemeente Amsterdam. In verband hiermee publiceert Divisie Havenmeester ieder kwartaal een rapportage over de [publieke nautisch-beheertaken](#).

In 2014 werd een herstructurering van de activiteiten afgerond. Beleidsontwikkeling en operationele uitvoering zijn nu gegroepeerd naar productlijnen met de volgende aandachtsgebieden:

- Toelating & Toewijzing;
- Toegang-Doorgang-Vertrek;
- Toezicht & Handhaving;
- Incidentbestrijding;
- Nautische Ruimtelijke Ordening.

Voor de bezoekende schepen betekent dit dat er één regionaal aanspreekpunt is bij alle onderdelen van de scheepsafhandeling. Door uniformiteit te brengen in de werkwijze per productlijn verbeterde de effectiviteit van de organisatie. Daarnaast is een verbeterde calamiteitenstructuur ingericht.



6.2 VEILIGHEID

De (Rijks)Havenmeester houdt toezicht op en handhaaft de nautische orde en wetgeving op het gebied van veiligheid, milieu en havenbeveiliging. Ook draagt de Havenmeester bij in de incidentpreventie en -bestrijding op het water in het gehele CNB-gebied en op het land in Westpoort.

De (Rijks)Havenmeester brengt daarnaast de veiligheidspartners in het CNB-gebied bij elkaar via een regelmatig Directeurenoverleg Veiligheid Noordzeekanaalgebied. Het doel is een gemeenschappelijke focus op veiligheid in de regio. Om de veiligheidsstructuur van havengebied Westpoort te optimaliseren vindt regelmatig overleg plaats met de diensten die werkzaam zijn in Westpoort. Het uiteindelijke doel is om de veiligheidsactiviteiten beter af te stemmen en samen te brengen. In 2014 vond bovendien een regionale netwerkdag plaats voor de regio Amsterdam-Amstelland met onder meer veiligheidswerkshops ter voorbereiding op SAIL 2015.

6.2.1 NAUTISCHE VEILIGHEID

Het aantal scheepsbewegingen in het Noordzeekanaalgebied bleef nagenoeg stabiel met 17.613 en het aantal zeescheepsbezoeken daalde als gevolg van de inzet van grotere schepen van 7.596 naar 7.486. Hiermee blijft het Noordzeekanaalgebied een druk vaargebied.



Divisie Havenmeester [registreert en analyseert](#) de jaarlijkse ongevallen om mogelijke knelpunten te identificeren en aan te kunnen pakken. Het aantal nautische ongevallen daalde van 68 naar 54, waarvan er negen significant waren, ten opzichte van zes in 2013. In lijn met landelijke uitgangspunten is een ongeval significant als sprake is van: dodelijke of zwaargewonde slachtoffers, grote vaarweg-, scheeps-, lading- of milieuschade of als er een volledige stremming is geweest van een uur of langer.

Ten opzichte van 2013 nam vooral het aantal ongevallen door aan de grond of in de kant lopen af (van 18 naar 10). Het vaargedrag in de pleziervaart is een significante risicofactor. Divisie Havenmeester neemt deel in het project 'Varen doe je Samen' om het veiligheidsbewustzijn in de pleziervaart te vergroten. De andere projectdeelnemers zijn Rijkswaterstaat, alle provincies, Havenbedrijf Rotterdam, Koninklijke Schuttevaer, ANWB en diverse overige nationale organisaties op het gebied van waterrecreatie, -veiligheid en -beheer.

6.2.2 TRANSPORTVEILIGHEID

Vloeibaar aardgas (LNG) is veelbelovend als alternatieve en milieuvriendelijke scheepsbrandstof, zowel voor de zeevaart als de binnenvaart. In 2014 werkte Divisie Havenmeester mee aan het [ontwikkelen](#) van een internationale LNG-checklist voor veilig bunkeren. De checklist, een initiatief van het World Ports Climate Initiative

(WPCI), is te vinden op www.lnqbunke-ring.org. Deze website biedt sinds juli 2014 informatie voor havenautoriteiten, bunkerbedrijven en rederijen die overwegen LNG als scheepsbrandstof te gaan gebruiken.

6.2.3 MILIEUVEILIGHEID

De (Rijks)Havenmeester heeft namens het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de lokale overheden diverse bevoegdheden om toezicht te houden op milieuwet- en regelgeving. De uitgangspunten en de hieraan gekoppelde inspecties zijn vastgelegd in het landelijk Toezichtplan Vervoer over Water. Deze worden vertaald naar de regio. Voor een efficiënt en effectief toezicht, met beperkte administratieve lasten, worden [inspecties](#) afgestemd op die van andere toezichthouders. In september 2014 ondertekende Havenbedrijf Amsterdam samen met het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVRN), afvalinzamelaars, scheepsleveranciers, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), stichting De Noordzee en vier overige Nederlandse zeehavens de Green Deal Scheepsafvalketen. De partijen zetten zich in om de hoeveelheid afval aan boord te beperken door afvalpreventie bij de bevoorrading, het beter scheiden van plastic afval aan boord en afval zoveel mogelijk gescheiden in te zamelen in de havens. De inzameling van

scheepsafval nam toe van 36.500 m³ in 2013 naar 40.500 m³ (+ 11,0%) in 2014.

6.2.4 HAVENBEVEILIGING

De beveiliging van risicovolle objecten tegen terrorisme in zeehavens is in Nederland geregeld via de Havenbeveiligingswet. In opdracht van het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB) ziet Divisie Havenmeester toe op de naleving door havenfaciliteiten in de CNB-gemeenten.

In 2014 werden de beveiligingsplannen van 48 van de 90 havenfaciliteiten getoetst aan de Europese verordening. Het ging om 26 beoordelingen van geactualiseerde beveiligingsplannen en om 22 (her)certificeringen. Ook het naleven van beveiligingsplannen werd getoetst. In 2014 vonden 146 inspecties plaats. Alle havenfaciliteiten werden minimaal eenmaal geïnspecteerd. Speerpunten waren de wettelijke oefenverplichting van de havenfaciliteiten en de inrichting van beperkt toegankelijke gebieden binnen de havenfaciliteiten.

6.2.5 INCIDENTBESTRIJDING

Divisie Havenmeester levert in voorkomende gevallen aan de brandweer en bedrijven water met behulp van een patrouillevaartuig. In 2014 werd een Europese aanbesteding gestart voor de aanschaf van een blusponton, dat het patrouillevaartuig moet vervangen. Dit vaartuig kan dan weer de reguliere taken,

Havenbedrijf Amsterdam zet zich in om de hoeveelheid afval aan boord te beperken door **afvalpreventie** bij de bevoorrading, het beter scheiden van plastic afval aan boord en afval zoveel mogelijk gescheiden in te zamelen in de havens.

of andere incidenttaken uitvoeren. Het stationair leveren van water gebeurt dan via het ponton, dat bediend zal worden door de Brandweer.

In 2014 heeft Havenbedrijf Amsterdam invulling gegeven aan de afspraak de gemeentelijke processen voor incidentbestrijding in Westpoort op operationeel niveau uit te voeren. De crisisorganisatie van de Divisie Havenmeester is hierop aangepast. De betrokken functionarissen zijn opgeleid en de afdeling Beheer & Onderhoud van havenbedrijf Amsterdam is opgenomen in de crisisorganisatie. Afstemming over de veiligheidsvraagstukken vindt sinds maart 2014 plaats in het Directeuren Overleg Veiligheid, waarbij de Havenmeester staat voor de veiligheidsbelangen van het havengebied in de veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland.

6.3 EFFICIËNT SCHEEPVAART-VERKEER

Divisie Havenmeester spant zich in voor een optimaal bereikbare haven door het vlot en veilig afhandelen en begeleiden van de scheepvaart. We begeleiden schepen op afstand door hen te volgen, te informeren, te adviseren en te instrueren. Onze multifunctionele patrouillevaartuigen kunnen in het hele beheersgebied indien nodig snel ter plaatse zijn. Divisie Havenmeester beschikt over twee patrouilleschepen voor incidentbestrijding, toezicht en handhaving en mobiele verkeersbegeleiding. 2014 was het eerste jaar dat een andere afloslocatie werd gebruikt, dichtbij het operationele gebied. Dit bespaart vaartijd en circa 30.000 liter brandstof per jaar.

6.3.1 SCHEEPVAART-AFHANDELING

We meten de tijd die schepen vanaf 150 meter lengte gemiddeld nodig hebben om vanaf de grens van het Noordzeekanaalgebied, na passage van de sluis, bij hun aanlegplaats te komen en vice versa in een zogenoemde Dynamische Turn Around Time (D-TAT). De overslag- en ligtijd wordt uitgesloten bij deze berekening. De gemiddelde D-TAT bedroeg in 2014 6 uur en 16 minuten, iets meer dan de 6 uur en 11 minuten in 2013. De D-TAT is een gemid-



delde van alle schepen en enige fluctuatie per jaar is gebruikelijk. De D-TAT is voor Divisie Havenmeester een instrument om de doorstroom op de hoofdtransportas te monitoren en zo nodig te verbeteren.

De sluispassage kan van grote invloed zijn op de vlothoud van de scheepvaartafhandeling. Het sluisencomplex in IJmuiden/Velsen bestaat uit vier sluisen, waarvan drie sluisen door beroepsvaart worden gebruikt. Het totaal aantal geschutte schepen daalde van 41.916 naar 40.217. Bijna 95% van de goederensoorten (die over zee komen of naar zee gaan) met de Amsterdamse haven als vertrek- of eindpunt, passeert de Noordersluis.

De druk op de grootste sluis, de Noordersluis, nam toe door de toename van het aantal grotere schepen. In 2014 vonden regelmatig storingen plaats van de sluis- en brugbediening en van de slagbomen, wat leidde tot vertragingen. De storingen hielden vooral verband met de overgang naar een nieuw bedieningssysteem. Ook bagger- en herstelwerkzaamheden van Rijkswaterstaat leidden tot stremmingen en vertragingen. In 2014 zijn twee sluisen voorzien van een nieuw bedieningssysteem. In 2015 krijgen de overige twee sluisen een nieuw bedieningssysteem.

In 2014 voltooide Divisie Havenmeester een onderzoek naar mogelijkheden om de sluis capaciteit efficiënter te benutten. De onderzoeks-

resultaten hebben geleid tot gebruik van een verbeterde planningsmethode. Deze is inmiddels opgenomen in HaMIS (Havenmeester Management Informatie Systeem).

6.3.2 NAUTISCHE INFORMATIEVOORZIENING

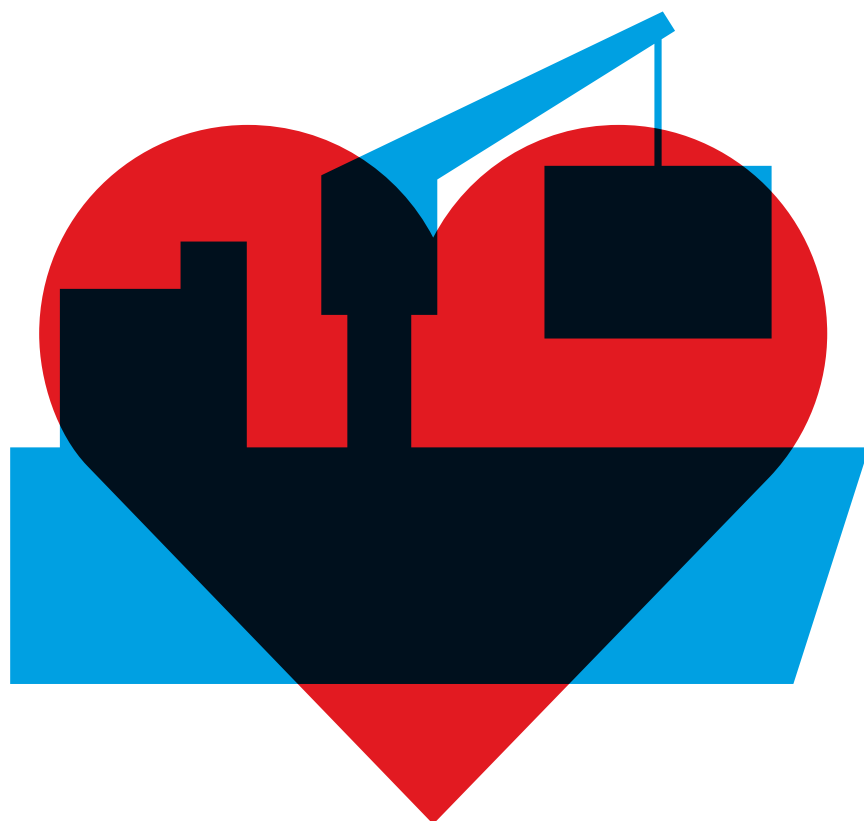
Bij de afhandeling van de scheepvaart is het van groot belang dat de juiste informatie over scheepvaart snel beschikbaar en uitwisselbaar is. De havens van Amsterdam en Rotterdam ontwikkelen HaMIS gezamenlijk zodat ook de administratie en begeleiding van scheepsbezoeken voor beide uniform wordt.



In 2014 vonden regelmatig storingen plaats van de sluis- en brugbediening en van de slagbomen, wat leidde tot vertragingen. De storingen hielden vooral verband met de overgang naar een nieuw bedieningssysteem.

Alle havenfaciliteiten werden minimaal eenmaal geïnspecteerd. Speerpunten waren de wettelijke oefenverplichting van de havenfaciliteiten en de inrichting van beperkt toegankelijke gebieden binnen de havenfaciliteiten.

Ons bedrijf



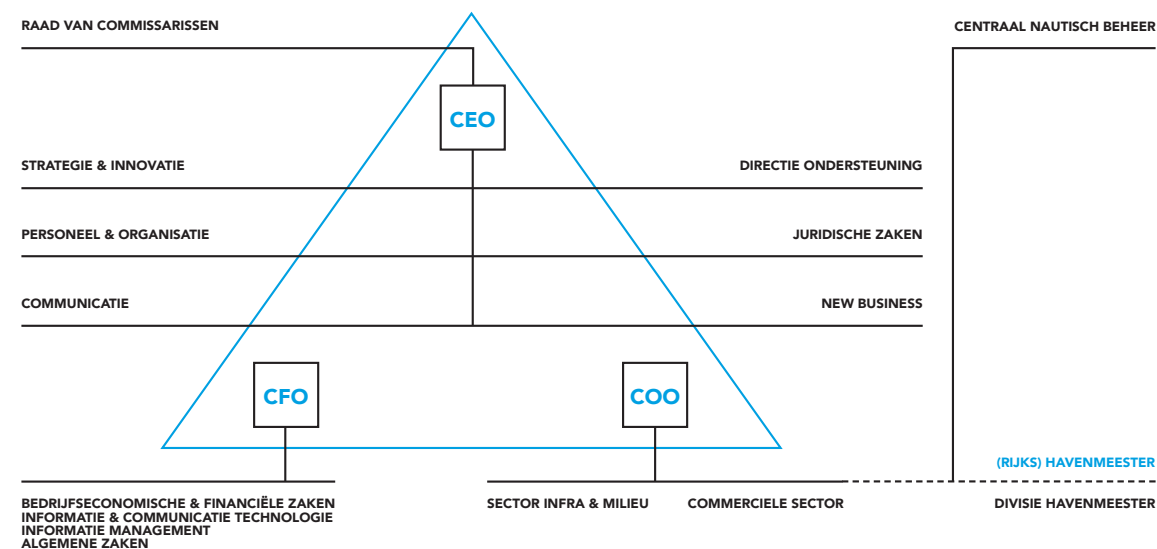
7.1 ONZE MEDEWERKERS

Havenbedrijf Amsterdam heeft een ambitieuze strategie voor groei in overslag en een duurzame ontwikkeling van het havengebied. Daarbij willen we het scheepvaartverkeer vlot, veilig en milieuverantwoord afwikkelen, op een efficiënte en klantgerichte manier. Dat lukt ons alleen met betrokken en professionele medewerkers. Vanuit onze kernwaarden: samen, gedreven, respect en verantwoordelijkheid, werken onze medewerkers aan het realiseren van de groeistrategie.

7.1.1 ORGANISATIE

Havenbedrijf Amsterdam wordt aangestuurd door een driehoofdige directie. De directie is verantwoordelijk voor het bestuur en de algemene gang van zaken van de onderneming. De Raad van Commissarissen bestaat uit zes leden en houdt toezicht op de directie en heeft daarbij een adviserende taak.

De taken van de directie zijn over de drie directieleden verdeeld: President-directeur (CEO) Dertje Meijer, Operationeel Directeur (COO) Koen Overtoom en Financieel Directeur (CFO) Ed Nieuwenhuizen. Divisie Havenmeester wordt aangestuurd door de (Rijks) havenmeester.



Het is van belang dat de organisatie voldoende is toegerust op de transitie naar een adaptieve organisatie die de toekomst aan kan. Daarvoor is het noodzakelijk dat de basis op orde is en cruciaal dat de interne organisatie en administratie op een hoger plan worden gebracht. Hiertoe worden alle processen en procedures in de werkwijze binnen de organisatie geborgd.

We stimuleren medewerkers en teams om hun eigen effectiviteit te verbeteren zodat we als efficiënte en adaptieve organisatie onze ambities kunnen realiseren. In 2014 startten diverse Lean-trajecten, om de effectiviteit en efficiency van de bedrijfsprocessen te vergroten. Bij de verdere professionalisering van onze organisatie besteden we vooral aandacht aan professionalisering van de bedrijfsvoering en rapportagelijnen, de klantgerichtheid, business development en de positionering van het havenbedrijf.

7.1.2 DUURZAME INZETBAARHEID EN ONTWIKKELING

Duurzame inzetbaarheid vraagt om vitaliteit en gezondheid, opleiding en ontwikkeling en loopbaanplanning van medewerkers. Eind 2014 waren alle medewerkers in de gelegenheid om deel te nemen aan het Preventief Medisch Onderzoek. Daarvan maakte 70% van de medewerkers gebruik.

Havenbedrijf Amsterdam heeft een succesvol verzuimbeleid. Het ziektever-

zuim daalde de afgelopen jaren al van 5% in 2010 naar 3,6% in 2013. In 2014 daalde dit licht tot 3,4%.

Havenbedrijf Amsterdam biedt haar medewerkers uitgebreide mogelijkheden voor opleiding en ontwikkeling. Voor het totale budget stelt het havenbedrijf jaarlijks 3% van de loonsom beschikbaar.

7.1.4 MEDEWERKERS-TEVREDENHEID

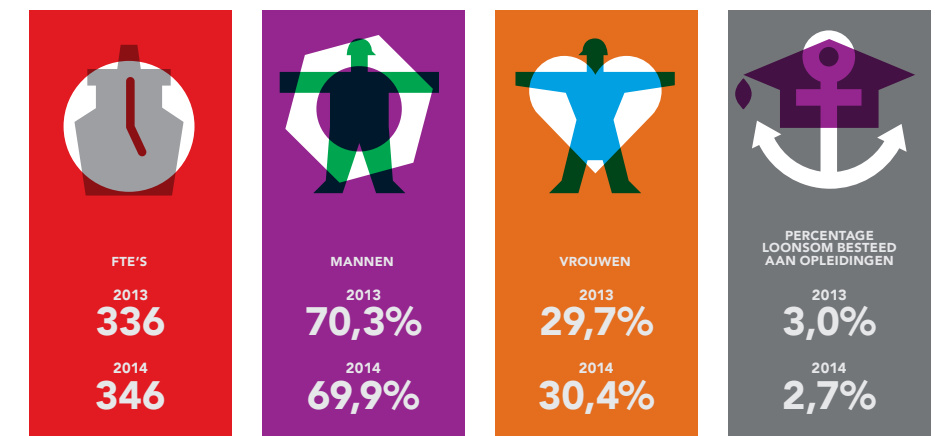
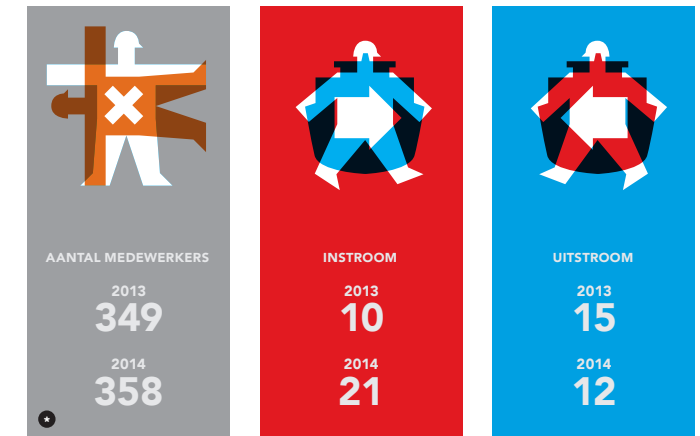
De resultaten van het tweejaarlijkse onderzoek naar medewerkerstevredenheid geven een beeld van de tevredenheid, betrokkenheid en vitaliteit van de medewerkers en de samenwerking en efficiëntie binnen de organisatie. In 2014 scoorden we een 8,0 ten opzichte van een 7,6 in 2013. Als positieve punten kwamen naar voren: betrokkenheid, bevlogenheid en plezier in het werk. Als verbeterpunt werd door veel medewerkers klantgerichtheid genoemd. In 2015 starten we met een klantgerichtheidsprogramma.

7.1.5 DIVERSITEIT EN MAATSCHAPPELIJKE BETROKKENHEID

We streven naar een evenwichtige samenstelling van ons personeelsbestand. Voor Havenbedrijf Amsterdam betekent diversiteit in de organisatie, een omgeving creëren waarin iedereen talenten kan ontplooiën ongeacht sekse, leeftijd, achtergrond, cultuur of geaardheid. Het afgelopen jaar hebben we ons voor het realiseren

7.1.7 KERNCIJFERS PERONEEL & ORGANISATIE

Het aantal medewerkers in 2013 is 349 exclusief stagiaires. In het jaarverslag 2013 zijn de stagiaires meegenomen in het totaal aantal medewerkers (358). In 2014 is een smallere definitie gekozen voor het aantal medewerkers, waarbij stagiaires niet worden meegeteld als medewerker.



van een goede afspiegeling van de bevolking vooral gericht op de man/vrouwverdeling en mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt (arbeidsbeperking en participatiewet). Praktijkvoorbeelden hiervan zijn de samenwerking met Pantar en de inzet van chronisch zieke jongeren als stagiair. In 2014 waren op deze manier ruim 50 mensen actief voor Havenbedrijf Amsterdam.

Met een aantal instellingen, waaronder Hogeschool van Amsterdam, Vrije Universiteit, TU Delft en ROC's in de omgeving, hebben we nauwe banden. Havenbedrijf Amsterdam bood in 2014 aan diverse stagiaires de mogelijkheid om praktijkervaring op te doen.

7.1.6 MEDEZEGGENSCHAP

De ondernemingsraad (OR) vult de medezeggenschap van onze medewerkers in. De OR wil een constructieve en positieve maar ook kritische gesprekspartner

zijn van de directie. De OR vergadert ten minste eenmaal per maand met de directie en is samen met de directie vertegenwoordigd in verschillende werkgroepen om besluitvorming voor te bereiden. De OR heeft commissies Strategie, Personeel & Organisatie en Communicatie om besluitvorming in de OR op deze gebieden beter voor te bereiden.

De OR richtte zich in 2014 vooral op de herinrichting van de Divisie Havenmeester. De OR staat positief tegenover de professionaliseringsopgave en de opleidingen die medewerkers krijgen aangeboden. Het havenbedrijf vraagt meer eigen verantwoordelijkheid van medewerkers en daarom is het goed dat zij ondersteund worden om de competenties te ontwikkelen die hiervoor nodig zijn. Alleen dan sluiten organisatie en personeelsbeleid goed aan op de ambities van Visie 2030.



We besteden aandacht aan professionalisering van de bedrijfsvoering en rapportagelijnen, de klantgerichtheid, business development en de positionering van het havenbedrijf.

7.2 CORPORATE GOVERNANCE

7.2.1 ORGANISATIESTRUCTUUR

Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een niet-beursgenoteerde naamloze vennootschap met een gemitigeerd (verlicht) structuurregime. Een element hiervan is dat de statutaire directieleden en de commissarissen, op voordracht van de Raad van Commissarissen, benoemd worden door de algemene vergadering. De algemene vergadering en de ondernemingsraad hebben aanbevelingsrechten met betrekking tot de voordracht van leden voor de Raad van Commissarissen.

De governancestructuur van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is gebaseerd op Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek, de Statuten en de interne reglementen (o.a. directiereglement en RvC-reglement). De gemeente

Amsterdam is enig aandeelhouder. De aandeelhouder oefent invloed uit door middel van de algemene vergadering. De goedkeuring van de algemene vergadering is onder andere vereist voor de strategische bedrijfsvisie van de vennootschap.

7.2.2 DIRECTIE

De statutaire directie bestond in 2014 uit drie personen. De leden van de directie zijn collectief verantwoordelijk voor het bestuur van de vennootschap en de algemene gang van zaken van de onderneming van de vennootschap. De directie bestaat uit een President-directeur (CEO), een Operationeel directeur (COO) en een Financieel directeur (CFO). De werkzaamheden zijn in onderling overleg tussen de leden verdeeld, met goedkeuring van de Raad van Commissarissen. De interne aangelegenheden van de directie zijn vastgelegd in een directiereglement.

7.2.3 RAAD VAN COMMISSARISSEN

De Raad van Commissarissen bestaat uit een door de algemene vergadering vast te stellen aantal van ten minste drie en ten hoogste zeven leden. Bij aanvang 2014 bestond de raad uit vijf leden en was er één vacature. Op 15 april 2014 is een nieuwe commissaris benoemd door de aandeelhouder; het aantal commissarissen is hiermee op zes gekomen.

De Raad van Commissarissen houdt toezicht op het bestuur van de vennootschap en de met haar verbonden onderneming en staat de directie met raad terzijde. De interne aangelegenheden van de Raad van Commissarissen zijn vastgelegd in een RvC-reglement. Onderdeel van het reglement is de Profielschets van de RvC, hierin worden onder meer nadere eisen gesteld ten aanzien van deskundigheid en ervaring.

De Raad van Commissarissen kent drie commissies: de Auditcommissie, de Benoemingscommissie en de Bezoldigingscommissie. Elke commissie is samengesteld uit twee leden. De commissies vergaderen zelfstandig en doen op onderdelen het voorbereidende werk voor de Raad van Commissarissen.

7.3 RISICO-MANAGEMENT

Het Planning en Control Systeem zorgt voor monitoring en bijsturing van de bedrijfsvoering. Een Risico Management Systeem maakt hier deel van uit. Uitgangspunt hierbij is dat Havenbedrijf Amsterdam zich terughoudend opstelt bij het nemen van risico's. Het risicomangement maakt integraal onderdeel uit van de organisatie van het havenbedrijf, waardoor de identificatie, vastlegging, rapportage en beheersing van de risico's zijn geïntegreerd in de bedrijfs-

voering. De externe accountant toetst in het kader van de jaarrekening onderdelen van de interne beheersing, om een verklaring bij de jaarrekening te kunnen afgeven, en adviseert daar waar nodig maatregelen ter verbetering. Rapportage vindt mede plaats aan de auditcommissie van de Raad van Commissarissen. De directie van het havenbedrijf is uiteindelijk verantwoordelijk voor het risicobeheersings- en controlesysteem en houdt toezicht op de naleving van de relevante wet- en regelgeving. Zij staat daarbij onder toezicht van de Raad van Commissarissen. Onderstaand volgt een toelichting op de strategische, operationele en financiële risico's die de onderneming onderkent.

Strategische risicobeheersing

De onderkende strategische risico's en de preventieve of repressieve beheersmaatregelen zijn opgenomen in de risico-inventarisatie van het havenbedrijf. De belangrijkste strategische risico's zijn:

- **Markt.** Belangrijk risico in deze categorie is de mondiale verschuivingen van goederenstromen.
- **Omgeving.** Het wegvallen van draagvlak voor havengebonden activiteiten in de regio Amsterdam.
- **Portfolio.** De Amsterdamse haven heeft een sterke positie op het gebied van energie, met name in fossiele brandstoffen. Deze positie en afhankelijkheid kan tevens een

- **Bereikbaarheid.** Een belangrijk risico in deze categorie is de zeesluis. De huidige zeesluis is kwetsbaar door ouderdom en de breedte is ontoereikend voor een belangrijk deel van het huidige scheepvaartverkeer. Momenteel is de huidige sluis dé belemmerende factor voor containerschepen, een aantal nieuwe zeececruse-, kolen- en olieschepen. Het risico dat schepen door de conditie en afmetingen van de huidige sluis vaker (moeten) kiezen voor andere havens dan die van Amsterdam neemt toe. Met de besluitvorming door Rijk, Provincie en Gemeente Amsterdam ultimo 2014 is de (vervroegde) vervanging van de sluis door Rijkswaterstaat in 2019 nu definitief.

Operationele risicobeheersing

Operationele risicobeheersing heeft in het bijzonder betrekking op de activiteiten van de Divisie Havenmeester. In dit kader rapporteert de (Rijks)havenmeester onafhankelijk en rechtstreeks aan de Minister van Infrastructuur en Milieu, de directeur-generaal Rijkswaterstaat, de gemeente Amsterdam en het Centraal Nautisch Beheer (CNB) over de ontwikkelingen in de vlotheid, de veiligheid en de milieuverantwoorde afwikkeling van

het scheepvaartverkeer op basis van indicatoren. De mandaatgevers krijgen op basis van kwartaalrapportages nautisch en financieel inzicht in de kwaliteit van de uitoefening van de havenmeesterbevoegdheden zoals neergelegd in het Havenmeesterconvenant Amsterdam.

Financiële risicobeheersing

Een adequate voorspelling van de investeringen en daarmee samenhangende financieringsbehoefte is van belang om effectief liquiditeitsmanagement te voeren. Een onjuiste inschatting van de financieringsbehoefte kan leiden tot onnodige kapitaalslasten of het niet (tijdig) beschikbaar hebben van financiële middelen. Havenbedrijf Amsterdam hanteert een terughoudend beleid ten aanzien van financiële instrumenten en derivaten. Periodiek komt de Treasury Commissie bijeen om de ontwikkelingen te bespreken aan de hand van het beleid en de beheersmaatregelen zoals die zijn vastgelegd in het Treasury Statuut. De Treasury Commissie rapporteert periodiek aan de auditcommissie van de Raad van Commissarissen. De Raad van Commissarissen stelt jaarlijks het Treasury Beleidsplan vast en keurt het jaarlijkse Treasury Verslag goed.



Als positieve punten in het medewerkerstevredenheids-onderzoek kwamen naar voren: betrokkenheid, bevlogenheid en plezier in het werk. Als verbeterpunt werd door veel medewerkers klantgerichtheid genoemd.

7.4 MANAGEMENT-VERKLARING

Wij hebben geen onafhankelijk onderzoek laten uitvoeren naar de kwaliteit van het risico- en controlesysteem. Wel heeft de externe accountant in het kader van de jaarrekeningcontrole 2014 onderdelen van de administratieve organisatie en maatregelen van de interne beheersing onderzocht. Deze werkzaamheden waren alleen gericht op de controle die nodig was om een verklaring bij de jaarrekening af te kunnen geven. De werkzaamheden en de verklaring omvatten dus niet alle zaken die bij een specifiek onderzoek naar de kwaliteit van het risico- en controlesysteem zouden kunnen worden betrokken.

Uit het accountantsonderzoek en interne rapportages is de conclusie getrokken dat het interne beheerssysteem nog verbeteringen behoeft. Dit betreft voornamelijk verbetering van de rapportageprocessen en interne controlemaatregelen in het algemeen. Bij de beoordeling van de significante processen is geconstateerd dat functiescheidingen onvoldoende zichtbaar zijn en controles en analyses niet zichtbaar worden gedocumenteerd. Het proces van periode afsluiting en rapportage vergt meer aandacht en ontwikkeling en borging in de organisatie.

De directie vindt het van groot belang dat het interne controle bewustzijn binnen de organisatie versterkt wordt en zal daar in 2015 veel aandacht aan geven. Naar aanleiding van de management letter in 2014 zijn de ICT Controls versterkt en is tevens de verbetering van de zichtbaarheid van de interne beheersing in gang gezet.

Op basis van de rapportages en informatie van de betrokkenen bij het risicobeheersings- en controlesysteem en haar eigen beoordeling is de directie van oordeel dat het systeem in 2014 een redelijke mate van zekerheid geeft en dat de financiële verslaglegging geen materiële onjuistheden bevat. De directie is zich ervan bewust dat de huidige beheerssystemen geen absolute zekerheid bieden dat de ondernemingsdoelstellingen worden gerealiseerd, noch dat deze systemen onjuistheden van materieel belang, verlies, fraude en overtredingen van wetten en regels geheel kunnen voorkomen.



**Het resultaat van
Havenbedrijf Amsterdam
bedroeg in 2014
€ 52,5 miljoen, de
bedrijfsopbrengsten
stegen naar € 142,4 mln.
(+ 2,3%).**

7.5 FINANCIËN

FINANCIEEL RESULTAAT 2014

Bij het opstellen van de jaarrekening 2014 zijn middels foutenherstel wijzigingen verwerkt in de openningsbalans van 2013. Het effect van deze wijzigingen op de balans en winst- en verliesrekening van 2013 zijn opgenomen in de toelichting op de jaarrekening 2014. De aanpassingen hebben betrekking op immateriële vaste activa en kort- en langlopende verplichtingen. De aanpassingen resulteren in een toename van de algemene reserve op 1 januari 2013 van € 11,6 miljoen en op 31 december 2013 van cumulatief € 13,9 miljoen. In de balans en winst- en verliesrekening van 2014 zijn de vergelijkende cijfers voor 2013 voor de verbetering van het inzicht aangepast. Als gevolg van deze wijzigingen is het resultaat van 2013 met € 2,3 mln. toegenomen.

Het resultaat van Havenbedrijf Amsterdam bedroeg in 2014 € 52,5 miljoen. Dit is gelijk aan 2013 (€ 52,5 miljoen). De bedrijfsopbrengsten stegen van € 139,2 mln. naar € 142,4 mln. (+ 2,3%) doordat de netto omzet met 3,2% toenam als gevolg van zowel een hogere overslag (+ 1,7%), gronduitgifte (netto 4,7 hectare in 2014) en contractuele prijs indexaties.

De personeelslasten namen in 2014 toe van € 28,7 mln. naar € 31,2 mln. als gevolg van de invulling van vacatures en externe inhuur ten behoeve van de professionalisering van de bedrijfsvoering en de

voorbereidingen voor de nieuwe grote zeesluis en SAIL Amsterdam 2015.

De overige bedrijfslasten zijn in 2014 € 31,2 mln. en incidenteel hoger dan in 2013 doordat in 2014 in de bedrijfslasten een voorziening voor de lening aan de RON B.V. van € 6,6 mln. is verwerkt. De vooruitzichten voor de ontwikkeling en uitgifte van de grondposities van de RON B.V. zijn naar beneden bijgesteld. Havenbedrijf Amsterdam heeft de verstrekte lening volledig voorzien. Aandeelhouders van de RON B.V. zijn Havenbedrijf Amsterdam, Provincie Noord-Holland en Gemeente Zaanstad.

De lichte toename van de rentelasten wordt veroorzaakt door een dotatie aan de voorziening voor afgekochte saneringen als gevolg van de relatief lage marktrente ultimo 2014.

Investerings

De investeringen in 2014 bedroegen € 9,3 mln. Dit is lager dan gebruikelijk en komt vooral door een beperktere investeringsbehoefte bij de bedrijven in het havengebied en door gunstige aanbestedingsresultaten.

Kasstroom

De operationele kasstroom plus de investeringskasstroom minus het dividend was ook in 2014 hoger dan de op korte termijn benodigde liquiditeitsbehoefte. In 2014 is € 20 mln. afgelost op de langlopende lening, waardoor de lang-

lopende lening is terug gebracht van € 125 mln. naar € 105 mln. De lening van gemeente Amsterdam heeft een looptijd van 3 jaar (1 april 2013 – 1 april 2016) en zal in 2015 worden uitgezet bij marktpartijen. Diverse marktpartijen hebben op voorhand interesse getoond om Havenbedrijf Amsterdam te financieren.

Continuïteit

Het resultaat heeft zich in 2014 ontwikkeld conform de verwachting en biedt een goede basis voor toekomstige groei en investeringen. Tevens zijn met de besluitvorming over de nieuwe zeesluis en verruiming van de milieuruimte, ontwikkelingen in gang gezet die de lange termijn continuïteit van het havengebied en havenbedrijf waarborgen.

Bericht van de Raad van Commissarissen



In 2014 is een belangrijk fundament gelegd voor de toekomst van Havenbedrijf Amsterdam, want in dit tweede jaar van haar bestaan als verzelfstandigde onderneming is aan een aantal belangrijke randvoorwaarden voor verdere groei voldaan.



Na een intensief proces, waarbij ook de klanten in de haven en de stakeholders in de regio nauw betrokken zijn geweest, heeft de directie in maart haar visie en ambitie voor de toekomst, Visie 2030, met goedkeuring van de Raad van Commissarissen aangeboden aan het college van burgemeester en wethouders. Het college, die de ambitie van een duurzame en flexibele haven herkent, zal in 2015 het standpunt van de aandeelhouder over Visie 2030 presenteren.

Een andere, voor de toekomst zeer belangrijke mijlpaal, is het besluit van 27 november van de gemeente Amsterdam, om 'ja' te zeggen tegen een nieuwe grote zeesluis in IJmuiden/Velsen. Samen met het Rijk en de provincie Noord-Holland creëert Amsterdam hiermee een belangrijke randvoorwaarde voor verdere groei in de regio. Het Havenbedrijf is in dit besluitvormingsproces in nauwe samenwerking opgetrokken met haar aandeelhouder. De mogelijkheden voor Havenbedrijf Amsterdam om de Amsterdamse financiële bijdrage in de sluis te financieren waren hierbij een belangrijk onderdeel van de afwegingen. De transitie van gemeentelijk havenbedrijf naar verzelfstandigd havenbedrijf heeft van de organisatie in 2014 extra inspanningen vereist. Het verder professionaliseren van de administratieve organisatie en de interne controlefunctie zal ook in 2015 wat de Raad betreft veel extra inspanningen vragen.

De Raad van Commissarissen heeft in 2014 diepgaander inzicht gekregen in de taken, verantwoordelijkheden en organisatie van de Divisie Havenmeester. Door de directie werd een presentatie gehouden over de gerealiseerde transitie bij de Divisie. Deze transitie draagt bij aan een optimaal havenmeesterproces met als doel de veilige, vlotte en milieuverantwoorde afhandeling van het scheepvaartverkeer.

In september was de havenmeester aanwezig bij een vergadering van de Raad en hebben de commissarissen een goed beeld gekregen van de bijzondere (publieke) positie die de havenmeester inneemt binnen de onderneming, de gemeente Amsterdam en het Noordzeekanaalgebied.

De Raad van Commissarissen heeft er in 2014 werk van gemaakt zich verder te verdiepen in het speelveld en de stakeholders van het Havenbedrijf. Zo heeft de Raad in oktober een bezoek gebracht aan Vopak Terminal Amsterdam Westpoort. Een presentatie door de managing director van de terminal gaf een goed inzicht in de voor de haven van Amsterdam belangrijke oliemarkt.

In juni werd een bezoek gebracht aan Antwerpen, waar naast de reguliere vergadering een bezoek aan de bouwplaats van het Deurganckdok en een ontvangst bij het Antwerps havenbedrijf op het programma stond. Het tweedaagse bezoek aan Antwerpen bood

Raad van Commissarissen en directie de gelegenheid op veel punten het inzicht in het functioneren van de haven te verdiepen. De bouwplaats voor de nieuwe Antwerpse sluis maakte goed zichtbaar hoe indrukwekkend een sluisproject van deze omvang is. Het werd ook duidelijk dat er in IJmuiden/Velsen heel wat te gebeuren staat en het kan niet anders of het Noordzeekanaalgebied zet zich met de nieuwe grote zeesluis in positieve zin uitdrukkelijk op de kaart.

Tijdens een ambtswoningdiner, op uitnodiging van de aandeelhouder, werd kennis gemaakt met de toezichthouders van de overige deelnemingen van de gemeente Amsterdam. Met het havenbedrijfsleven en overige stakeholders werden de contacten o.a. aangehaald tijdens het feestelijke jaarlijkse Havengildediner in het Okurahotel en de netwerkavonden van het havenbedrijfsleven in Sociëteit Welvaren.

PERSONELE AANGELEGENHEDEN

De algemene vergadering van aandeelhouders heeft met ingang van 1 januari 2014 René Smit benoemt tot voorzitter van de Raad van Commissarissen. Medio 2013 trad Klaas Westdijk terug als voorzitter van de Raad, waarna René Smit het voorzitterschap tot 1 januari 2014 heeft waargenomen.

Dook van den Boer is door de leden van de Raad van Commissarissen benoemd tot vice-voorzitter.

Op 15 april 2014 is Philip Stibbe door de algemene vergadering van aandeelhouders benoemd tot commissaris bij Havenbedrijf Amsterdam N.V. Philip Stibbe heeft veel ervaring in het MKB en is ervaren in het leiden van veranderingsprocessen. Hij heeft, naar het oordeel van de Raad van Commissarissen, ook voor de directie veel toegevoegde waarde in het realiseren van de omslag waar het havenbedrijf voor staat. Zowel René Smit als Philip Stibbe hebben een versterkt recht van aanbeveling door de ondernemingsraad.

COMMISSIES Auditcommissie

De leden van de auditcommissie zijn Ingrid Doerga (voorzitter) en Dook van den Boer. De auditcommissie bereidt de taken van de Raad van Commissarissen voor die liggen op het terrein van het houden van toezicht op, en het adviseren van directie over de opzet en de werking van de interne risicobeheersing- en controlesystemen en het financiële verslaggevingsproces.

De commissie is in 2014 zes keer bij elkaar gekomen, waarin naast de vaste terugkerende onderwerpen als jaarrekening, treasuryverslag en kwartaalrapportages veel aandacht is uitgegaan naar de financieringsmogelijkheden van de nieuwe zeesluis en de interim-rapportage van de (nieuwe) externe accountant, EY. De commissie heeft, naar aanleiding van

het accountantsverslag en het interimcontrole verslag van de externe accountant, uitvoerig met EY en de directie gesproken over de aanpak om te komen tot verbetering van de administratieve organisatie en de interne beheersing van de organisatie om de transitie voortvarend te realiseren. Ook de consequenties van de sinds de verzelfstandiging voor het havenbedrijf geldende verslaggevingsregels (RJ) zijn punt van aandacht.

Bezoldigingscommissie

De leden van de bezoldigingscommissie zijn Willemijn Maas (voorzitter) en Jeroen de Haas. De commissie heeft in mei 2014 een beloningsvoorstel gedaan ten behoeve van de directie. Ook is een voorstel gedaan tot goedkeuring van de directiedoelen voor 2014. Onderdeel hiervan is om voor 20% van het variabele beloningsdeel een relatie te leggen met de persoonlijke doelen per individueel directielid. Beide voorstellen zijn in de Raad van Commissarissen aangenomen.

Benoemingscommissie

De leden van de benoemingscommissie zijn René Smit (voorzitter) en Philip Stibbe. Tot de benoeming van Philip Stibbe was Ingrid Doerga waarnemend lid.

De benoemingscommissie heeft na het terugtreden van Klaas Westdijk, met behulp van een selectie en wervingsbureau, Philip Stibbe voorgedragen aan de algemene vergadering van aandeelhouders.

VERGADERINGEN

De Raad van Commissarissen heeft in 2014 zeven keer vergaderd, waarvan twee keer op een externe locatie (VOPAK Westpoort en Antwerpen) en één telefonische vergadering. Naast de onderwerpen die al eerder genoemd zijn - Visie 2030, de nieuwe zeesluis en Divisie Havenmeester - hebben directie en Raad van Commissarissen in 2014 met elkaar gesproken over onder meer de internationale projecten die de vennootschap ontwikkelt, het beleid ten aanzien van maatschappelijk verantwoord ondernemen, de programmatische aanpak van projecten in de regio, business development en new business en over het voornemen van het Havenbedrijf zich terug trekken uit Keyrail B.V. vanwege de beëindiging van de exploitatieovereenkomst met de Staat aangaande het spoorgoederenvervoer.

Vier commissarissen waren in 2014 te gast bij vijf overlegvergaderingen van de ondernemingsraad met de directie. Hierbij waren twee zogenaamde artikel 24 vergaderingen, bijgewoond door voorzitter René Smit.

Op 19 mei vond de enige aandeelhoudervergadering van 2014 plaats. De aandeelhouder werd vertegenwoordigd door wethouders Carolien Gehrels (Deelnemingen) en Freek Ossel (Haven). Het dividend over 2013 werd conform voorstel vastgesteld op € 47,5 miljoen. De aandeelhouder verleende 'met waarderend' décharge aan directie en Raad van Commissarissen.

DANKWOORD

De Raad van Commissarissen is van mening dat in 2014 een goed fundament is gelegd voor de toekomst van de Amsterdamse haven. Door medewerkers en directie van Havenbedrijf Amsterdam is hier hard aan gewerkt, evenals door de hierbij betrokken (overheids)partners in de regio.

De transitie van gemeentelijke overheidsdienst naar N.V. heeft in 2014 veel gevraagd van de onderneming en dit zal naar verwachting ook voor 2015 het geval zijn. De Raad van Commissarissen heeft waardering voor de getoonde inzet en bedankt hiervoor medewerkers en directie van Havenbedrijf Amsterdam. Richting de gemeente Amsterdam, de aandeelhouder, spreekt de raad zijn dank uit voor de goede en positieve samenwerking.

Amsterdam, 26 mei 2015
Raad van Commissarissen

René Smit, voorzitter
 Dook van den Boer
 Ingrid Doerga
 Jeroen de Haas
 Willemijn Maas
 Philip Stibbe

JAARREKENING 2014

Onze resultaten



A BALANS PER 31 DECEMBER 2014

Voor resultaatbestemming Bedragen in €	REF.	31 DECEMBER 2014	31 DECEMBER 2013 ⓘ
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	1	1.417.130	1.341.232
Materiële vaste activa	2	506.248.160	520.134.838
Financiële vaste activa	3	8.117.413	14.837.385
		515.782.703	536.313.455
Vlottende activa			
Vorderingen	4	32.364.558	32.095.117
Liquide middelen	5	73.646.092	64.568.688
		106.010.650	96.663.805
Totaal activa		621.793.353	632.977.260
Eigen vermogen	6		
Geplaatst aandelenkapitaal		45.000	45.000
Agio		300.584.972	300.584.972
Wettelijke en statutaire reserves		0	0
Overige reserves		21.378.873	16.411.826
Resultaat boekjaar		52.487.742	52.467.047
		374.496.587	369.508.845
Voorzieningen	7	14.828.944	12.295.654
Langlopende schulden	8	173.657.130	194.834.823
Kortlopende schulden	9	58.810.692	56.337.938
		247.296.766	263.468.415
TOTAAL EIGEN VERMOGEN EN PASSIVA		621.793.353	632.977.260

ⓘ De cijfers 2013 zijn aangepast.

B WINST- EN VERLIESREKENING

BEDRAGEN IN €	REF.	2014	2013
Netto-omzet	11	131.197.431	127.168.473
Overige bedrijfsopbrengsten	11	11.241.413	12.027.586 ⓘ
Som der bedrijfsopbrengsten		142.438.844	139.196.059
Lonen, salarissen en sociale lasten	12	31.206.079	28.656.644
Afschrijvingen op im/materiële vaste activa	13	21.510.693	27.166.442
Overige bedrijfslasten	14	31.234.247	25.223.924
Som der bedrijfslasten		83.951.019	81.047.010
BEDRIJFSRESULTAAT		58.487.825	58.149.049
Financiële baten en lasten	15	-6.030.534	-5.882.093
Resultaat deelnemingen	16	30.451	200.091
RESULTAAT		52.487.742	52.467.047

ⓘ De cijfers 2013 zijn aangepast.

C KASSTROOMOVERZICHT 2014

BEDRAGEN IN €	REF.	2014	2013
BEDRIJFSRESULTAAT		58.487.825	58.149.049
Aanpassingen voor:			
Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa	13	21.510.693	27.166.442
Mutatie voorzieningen	7	1.955.842	-3.901.007
Oprenting en verandering disconteringsvoet	7	577.450	505.464
Afkoop erfpacht	8	-1.208.226	-1.502.041
Boekwinst op desinvesteringen	11	-1.300.000	-
Bijzondere waardering financiële vaste activa	3	6.572.653	23.783
Mutatie in werkkapitaal:		28.108.412	22.292.641
Kortlopende vorderingen (exclusief interest)		-62.269	4.570.432
Kortlopende schulden (exclusief interest)		1.076.000	462.357
		1.013.731	5.032.789
KASSTROOM UIT BEDRIJFSACTIVITEITEN		87.609.968	85.474.479
Ontvangen interest		1.419.859	1.678.006
Betaalde interest		-6.260.813	-7.680.066
		-4.840.954	-6.002.060
KASSTROOM UIT OPERATIONELE ACTIVITEITEN		82.769.014	79.472.419
Investeringen:			
Investeringen in immateriële vaste activa	1	-751.129	-781.714
Investeringen in materiële vaste activa	2	-8.539.026	-8.179.238
Bijdrage derden ten behoeve van investeringen in materiële vaste activa	2	1.490.242	524.736
Verstrekte leningen	3	-180.050	-
		-7.979.963	-8.436.216
Desinvesteringen:			
Materiële vaste activa	11	1.400.000	-
Aflossingen op langlopende vorderingen	3	357.820	316.457
		1.757.820	316.457
KASSTROOM UIT INVESTERINGSACTIVITEITEN		-6.222.143	-8.119.759
Kasstroom vóór financiering		76.546.871	71.352.659
Aflossingen op langlopende schulden	8	-20.000.000	-22.124.000
Aflossingen op overige langlopende schulden	8	30.533	-89.420
Betaald dividend	6	-47.500.000	-
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		-67.469.467	-22.213.420
SALDO KASSTROOM		9.077.404	49.139.239

D TOELICHTING VAN DE JAARREKENING 2014

ALGEMEEN

Voor een beschrijving van de belangrijkste activiteiten van Havenbedrijf Amsterdam N.V. (de vennootschap) wordt verwezen naar het verslag.

Oprichting vennootschap

Per 1 april 2013 werd Havenbedrijf Amsterdam N.V. opgericht en de door het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam gedreven onderneming vanaf 1 januari 2013 ingebracht in de N.V. Bij de oprichting heeft de vennootschap de haventerreinen in erfpacht verkregen. De gemeente Amsterdam bezit het juridische eigendom van de haventerreinen.

De jaarlijkse canonbetalingen in het eerste tijdvak van 50 jaar worden geacht te zijn voldaan, zoals bepaald tussen de gemeente Amsterdam en Havenbedrijf Amsterdam. Op basis van de economische realiteit van de transactie heeft de gemeente Amsterdam een vermogensstorting gedaan ter hoogte van de afkoopsom en is de afkoopsom geactiveerd als “Vooruitbetaalde erfpachtcanon gronden en terreinen” met agio als tegenhanger op de balans.

Aandeelhouder

Enig aandeelhouder van Havenbedrijf Amsterdam is de gemeente Amsterdam.

Grondslagen voor de opstelling van de jaarrekening

De jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 BW en de bepalingen in de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving, zoals opgesteld door de Raad voor de Jaarverslaggeving. Als gevolg van reclassificaties zijn in de balans 31 december 2013 correcties gemaakt in de financiële vaste activa, vlottende activa en vlottende passiva.

Vrijstelling Consolidatieplicht

Havenbedrijf Amsterdam maakt gebruik van de vrijstelling van de plicht om de gegevens te consolideren van deelnemingen indien de in de consolidatie te betrekken maatschappijen gezamenlijk een financiële betekenis hebben die te verwaarlozen is op het geheel van Havenbedrijf Amsterdam (RJ 217.304). Voor een overzicht van de deelnemingen wordt verwezen naar het overzicht ‘Verbonden partijen’.

Schattingen voor het opstellen van de jaarrekening

Bij de toepassing van de grondslagen en regels voor het opstellen van de jaarrekening vormt de leiding van Havenbedrijf Amsterdam zich diverse oordelen en schattingen. De belangrijkste oordelen en schattingen inclusief de bijbehorende veronderstellingen zijn:

- Afschrijvingen en restwaarde
Per activacategorie zijn de afschrijvingstermijnen vastgesteld op basis van de (geschatte) economische levensduur van de activa en volgens de lineaire afschrijvingsmethode wordt tot nihil afgeschreven. De gehanteerde afschrijvingstermijnen zijn uiteengezet bij E. (Im)materiële vaste activa. Gedurende het jaar wordt getoetst of zich zodanige wijzigingen hebben voorgedaan in schattingen en veronderstellingen van activa dat een aanpassing van de gebruiksduur noodzakelijk is. Een dergelijke aanpassing wordt toekomstgericht doorgevoerd.
- Voorziening personeelsregelingen
De schattingselementen betreffen vooral de te hanteren rentepercentages.
- Voorziening bodemsanering
Hiervoor wordt een berekening gemaakt op basis van de huidige bekende sanerings-

kosten, het verwachte moment van sanering (in de toekomst), prijsindexeringen en verwachte effecten op de saneringskosten door technologische ontwikkelingen op dit gebied.

Verslaggevingsvaluta en vreemde valuta's

Deze jaarrekening is opgesteld in Euro's. Bedragen zijn weergegeven in Euro's, tenzij anders is vermeld. Vorderingen, schulden en verplichtingen in vreemde valuta's worden omgerekend tegen de koers per balansdatum. Transacties in vreemde valuta's in het boekjaar worden verwerkt tegen de koers van de transactiedatum. Deze koersverschillen worden opgenomen in de winst- en verliesrekening.

Saldering

Saldering van vorderingen en schulden vindt uitsluitend plaats als het juridisch mogelijk is en het stellige voornemen bestaat om het saldo als zodanig of beide posten simultaan af te wikkelen.

Kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de indirecte methode. De geldmiddelen in het kasstroomoverzicht bestaan uit de liquide middelen. Betaalde en ontvangen interest en ontvangen dividenden zijn opgenomen onder de kasstroom uit operationele activiteiten. Betaalde dividenden worden opgenomen onder de kasstroom uit financieringsactiviteiten.

Foutenherstel

Immateriële activa (bijdrage aan de walradarvoorzieningen). Rijkswaterstaat heeft een investering gedaan in een management systeem voor het Noordzeegebied (walradar) en een 'closed

circuit television system' (CCTV). Voor deze investering heeft Havenbedrijf Amsterdam een bestuurs-overeenkomst gesloten met Rijkswaterstaat waarin specifiek is overeengekomen dat het volledige juridische en economische eigendom bij de staat ligt. Havenbedrijf Amsterdam heeft geen beschikking-macht waarbij onduidelijkheid bestaat omtrent eventuele toekomstige economische voordelen en of deze aan Havenbedrijf Amsterdam toekomen. De RJ stelt de genoemde punten als voorwaarden voor activering. De activering van Walradar voldoet niet aan deze voorwaarden, derhalve door middel van foutenherstel aangepast.

Afgekocht erfpacht

Op het vooruitontvangen erfpacht is met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2013 een wijziging doorgevoerd als gevolg van foutenherstel. In plaats van het eerder gevolgde annuïtaire stelsel, waarbij een onderscheid werd gemaakt tussen de leasebaten en de impliciete interestkosten gerelateerd aan de vooruitbetalingen, wordt het vooruitontvangen bedrag lineair aan de contractperiode toegerekend.

Het foutenherstel is toegepast op alle afgekochte contracten, waarbij het resultaat-effect van de jaren vóór 2013 is verwerkt in de openingsbalans per 1 januari 2013.

Contractkortingen

De contractkortingen werden verantwoord in het jaar waarin de korting is verstrekt, terwijl contractkortingen lineair toegerekend moeten worden aan de volledige contractperiode. Het foutenherstel is toegepast op alle contracten, waarbij het resultaat-effect van de jaren vóór 2013 is verwerkt in de openingsbalans per 1 januari 2013.

OZB

Op de nog te betalen OZB is met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2013 een wijziging doorgevoerd als gevolg van foutenherstel. In de opgenomen verplichting was onvoldoende rekening gehouden met de aan klanten door te berekenen OZB.

Het effect van de wijzigingen op de balans en winst- en verliesrekening 2013 is als volgt:

HERZIENE BALANS PER 1 JANUARI 2013

BEDRAGEN IN €	GERAPPORTEERD 1 JANUARI 2013	EFFECT WIJZIGINGEN EN RECLASSIFICATIES	HERZIENE STAND 1 JANUARI 2013
Activa			
Immateriële vaste activa	5.230.656	-3.638.223	1.592.433
Materiële vaste activa	538.681.931	-	538.681.931
Financiële vaste activa	14.789.500	-	14.789.500
Totaal vaste activa	558.702.087	-3.638.223	555.063.864
Vorderingen	36.665.548	-	36.665.548
Liquide middelen	15.429.448	-	15.429.448
Totaal vlottende activa	52.094.996	-	52.094.996
TOTAAL ACTIVA	610.797.083	-3.638.223	607.158.860
Eigen vermogen en verplichtingen			
Geplaatst aandelenkapitaal	45.000	-	45.000
Agio	300.584.972	-	300.584.972
Wettelijke en statutaire reserves			
Overige reserves	4.813.992	11.597.834	16.411.826
Onverdeeld resultaat			
TOTAAL EIGEN VERMOGEN	305.443.964	11.597.834	317.041.798
Voorzieningen	17.485.491	-1.794.294	15.691.197
Lening gemeente Amsterdam	147.124.000	-	147.124.000
Vooruitontvangen erfpacht	81.930.662	-12.257.229	69.673.433
Overige langlopende schulden	1.752.852	-	1.752.852
TOTAAL LANGLOPENDE VERPLICHTINGEN	248.293.005	-14.051.523	234.241.482
Handelscrediteuren	4.705.916	-	4.705.916
Belastingen en premies sociale verzekeringen	1.148.294	-	1.148.294
Pensioenen	370.092	-	370.092
Vooruitontvangen contractopbrengsten	35.438.852	-4.943.825	30.495.027
Overige schulden en overlopende passiva	15.396.960	3.759.291	19.156.251
TOTAAL KORTLOPENDE VERPLICHTINGEN	57.060.114	-1.184.534	55.875.580
TOTAAL VERPLICHTINGEN	305.353.119	-15.236.057	290.117.062
TOTAAL EIGEN VERMOGEN EN VERPLICHTINGEN	610.797.083	-3.638.223	607.158.860

HERZIENE BALANS PER 31 DECEMBER 2013

BEDRAGEN IN €	GERAPPORTEERD 31 DECEMBER 2013	EFFECT WIJZIGINGEN EN RECLASSIFICATIES	HERZIENE STAND 31 DECEMBER 2013
Activa			
Immateriële vaste activa	7.358.487	-6.017.255	1.341.232
Materiële vaste activa	520.116.788	18.050	520.134.838
Financiële vaste activa	14.314.965	522.420	14.837.385
Totaal vaste activa	541.790.240	-5.476.785	536.313.455
Vorderingen	31.807.357	287.760	32.095.117
Liquide middelen	64.568.688	-	64.568.688
Totaal vlottende activa	96.376.045	287.760	96.663.805
TOTAAL ACTIVA	638.166.285	-5.189.025	632.977.260
Eigen vermogen en verplichtingen			
Geplaatst aandelenkapitaal	45.000	-	45.000
Agio	300.584.972	-	300.584.972
Wettelijke en statutaire reserves	-	-	-
Overige reserves	4.813.992	11.597.834	16.411.826
Onverdeeld resultaat	50.133.140	2.333.907	52.467.047
TOTAAL EIGEN VERMOGEN	355.577.104	13.931.741	369.508.845
Voorzieningen	13.814.147	-1.518.493	12.295.654
Lening gemeente Amsterdam	125.000.000	-	125.000.000
Vooruitontvangen erfpacht	81.672.602	-13.501.210	68.171.392
Overige langlopende schulden	1.663.431	-	1.663.431
TOTAAL LANGLOPENDE VERPLICHTINGEN	222.150.180	-15.019.703	207.130.477
Handelscrediteuren	7.820.494	-	7.820.494
Belastingen en premies sociale verzekeringen	3.183.802	-	3.183.802
Pensioenen	379.565	-	379.565
Vooruitontvangen contractopbrengsten	35.608.882	-4.859.749	30.749.133
Overige schulden en overlopende passiva	13.446.258	758.686	14.204.944
TOTAAL KORTLOPENDE VERPLICHTINGEN	60.439.001	-4.101.063	56.337.938
TOTAAL VERPLICHTINGEN	282.589.181	-19.120.766	263.468.415
TOTAAL EIGEN VERMOGEN EN VERPLICHTINGEN	638.166.285	-5.189.025	632.977.260

HERZIENE WINST- EN VERLIESREKENING 2013

BEDRAGEN IN €	GERAPPORTEERD 2013	EFFECT WIJZIGINGEN EN RECLASSIFICATIES	HERZIENE CIJFERS 2013
Netto-omzet	131.302.119	-4.133.646	127.168.473
Overige bedrijfsopbrengsten	12.027.586	-	12.027.586
Som der bedrijfsopbrengsten	143.329.705	-4.133.646	139.196.059
Lonen, salarissen en sociale lasten	28.656.644	-	28.656.644
Afschrijvingen op im/materiële vaste activa	27.530.264	-363.822	27.166.442
Overige bedrijfslasten	25.223.924	-	25.223.924
Som der bedrijfslasten	81.410.832	-363.822	81.047.010
BEDRIJFSRESULTAAT	61.918.873	-3.769.824	58.149.049
Financiële baten en lasten	-11.985.824	6.103.731	-5.882.093
Resultaat deelnemingen	200.091	-	200.091
RESULTAAT	50.133.140	2.333.907	52.467.047

De toename van het resultaat in 2013 met € 2,3 mln. is een gevolg van de volgende wijzigingen:

OMSCHRIJVING	RESULTAATEFFECT
Afgekocht erfpacht	€ 1,17 mln
Contractkortingen	€ 0,81 mln
Correctie immateriële aciva (walradar), waardoor lagere afschrijvingen	€ 0,36 mln

In 2014 zijn geen schattingswijzigingen doorgevoerd.

E GRONDSLAGEN VOOR DE WAARDERING VAN ACTIVA EN PASSIVA

ALGEMEEN

Uitgangspunt voor de waarderingsgrondslagen zijn de historische kosten en kostprijzen. Activa en passiva worden gewaardeerd tegen nominale waarde, tenzij een andere waarderingsgrondslag is vermeld. Toelichtingen op posten in de balans, winst- en verliesrekening en het kasstroomoverzicht zijn in de jaarrekening genummerd.

ACTIVA

Bijzondere waardevermindering van vaste activa

Op iedere balansdatum wordt beoordeeld of aanwijzingen bestaan dat een vast actief aan een bijzondere waardevermindering onderhevig kan zijn. Indien hiervoor indicaties bestaan, wordt de realiseerbare waarde van het actief bepaald. Indien het niet mogelijk is de realiseerbare waarde voor het individuele actief te bepalen, wordt de realiseerbare waarde bepaald van de kasstroomgenererende eenheid waartoe het actief behoort. Van een bijzondere waardevermindering is sprake als de boekwaarde van een actief of de kasstroomgenererende eenheid hoger is dan de realiseerbare waarde. De realiseerbare waarde is de hoogste van de opbrengstwaarde en de bedrijfswaarde. Een bijzonder waardeverminderingverlies wordt direct als last verwerkt in de winst- en verliesrekening.

Materiële vaste activa

De materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs, verminderd met cumulatieve afschrijvingen en indien van toepassing met bijzondere waardeverminderingen. De afschrijvingen worden gebaseerd op de geschatte economische levensduur en worden berekend op

basis van een vast percentage van de verkrijgingsprijs, rekening houdend met een eventuele restwaarde. Er wordt afgeschreven vanaf het moment van ingebruikneming.

Op terreinen in eigendom en op materiële vaste activa in aanbouw wordt niet afgeschreven.

De materiële vaste activa waarvan de vennootschap op basis van een financiële leaseovereenkomst het economische eigendom verkregen heeft, worden geactiveerd. De uit de financiële leaseovereenkomst voortkomende verplichting wordt als schuld verantwoord. De in de toekomstige leasetermijnen begrepen interest wordt gedurende de looptijd van de financiële leaseovereenkomst ten laste van het resultaat gebracht.

Periodiek groot onderhoud wordt volgens de componentenbenadering geactiveerd. Hierbij worden de totale uitgaven toegewezen aan de samenstellende delen.

Investeringsubsidies en bijdragen worden in mindering gebracht op de verkrijgingsprijs van de activa waarop de subsidies en bijdragen betrekking hebben, hetgeen in lagere afschrijvingen ten laste van het resultaat resulteert. De geschatte economische gebruiksduur is voor de materiële vaste activa als volgt:

OMSCHRIJVING	RESULTAATEFFECT
Vooruitbetaalde erfpachtcanon gronden en terreinen	50 jaar
Grond-en wegwerken	20 – 40 jaar
Kademuren, damwanden, havens en kanalen	10-50 jaar
Steigers	10-20 jaar
Gebouwen	10-20 jaar
Vaartuigen	8-25 jaar
Installaties	10 jaar
Computerapparatuur, netwerken, kantoorinventaris	5 jaar

i.v.m. erfpachtcontract gemeente Amsterdam t/m 31-03-2063

Immateriële vaste activa

De immateriële vaste activa worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs, verminderd met cumulatieve afschrijvingen en indien van toepassing met bijzondere waardeverminderingen. De afschrijvingen worden gebaseerd op de geschatte economische levensduur en worden berekend op basis van een vast percentage van de verkrijgingsprijs, rekening houdend met een eventuele restwaarde. Er wordt afgeschreven vanaf het moment van ingebruikneming. De geschatte economische gebruiksduur is voor de immateriële vaste activa als volgt

OMSCHRIJVING	RESULTAATEFFECT
Licenties/gebruiksrecht	3-10 jaar
Software en programma's in eigen ontwikkeling	3-5 jaar

FINANCIËLE VASTE ACTIVA
Deelnemingen

De niet-geconsolideerde deelnemingen waarin invloed van betekenis op het zakelijke en financiële beleid wordt uitgeoefend, worden gewaardeerd tegen de nettovermogenswaarde, doch niet lager dan nihil. Deze nettovermogenswaarde wordt berekend op basis van de grondslagen die gelden voor Havenbedrijf Amsterdam.

Invloed van betekenis wordt in ieder geval verondersteld aanwezig te zijn bij een aandeelhoudersbelang van meer dan 20% van de aan de aandelen verbonden stemrechten.

Deelnemingen met een negatieve nettovermogenswaarde worden op nihil gewaardeerd. Wanneer de vennootschap geheel of ten dele in staat voor schulden van de desbetreffende deelneming, respec-

tievelijk de feitelijke verplichting heeft de deelneming (voor haar aandeel) tot betaling van haar schulden in staat te stellen, wordt een voorziening gevormd. Bij het bepalen van de omvang van deze voorziening wordt rekening gehouden met reeds op vorderingen op de deelneming in mindering gebrachte voorzieningen voor oninbaarheid.

Deelnemingen waarin geen invloed van betekenis op het zakelijke en financiële beleid wordt uitgeoefend, worden gewaardeerd op verkrijgingsprijs en indien van toepassing onder aftrek van bijzondere waardeverminderingen.

Verstekte leningen en overige vorderingen
De onder financiële vaste activa opgenomen leningen en overige vorderingen worden bij eerste verwerking gewaardeerd tegen de reële waarde plus transactiekosten. Na de eerste verwerking worden de verstekte leningen en overige vorderingen gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs volgens de effectieve rentemethode. Baten en lasten worden in de winst- en verliesrekening verwerkt via het amortisatieproces.

Derivaten
Het geldende beleid van Havenbedrijf Amsterdam is (rente)derivaten uitsluitend te gebruiken om:

- het renteniveau van een toekomstig liquiditeitsoverschot (of tekort) te fixeren of aan een minimum (of maximum) te verbinden;
- het renteniveau van zeer omvangrijke investeringsprojecten vooraf te fixeren of aan een maximum te verbinden.

Er zijn door Havenbedrijf Amsterdam in 2014 geen derivatencontracten afgesloten.

Vorderingen
Handelsvorderingen en overige vorderingen worden opgenomen tegen geamortiseerde kostprijs onder aftrek van een eventueel benodigde voorziening voor oninbaarheid.

Liquide middelen
Liquide middelen bestaan uit kasmiddelen, tegoeden op bankrekeningen en direct opeisbare deposito's met een looptijd korter dan drie maanden. De liquide middelen worden gewaardeerd tegen de nominale waarde.

PASSIVA
Voorzieningen
Voorzieningen worden gevormd voor in rechte afdwingbare of feitelijke verplichtingen die op de balansdatum bestaan waarbij het waarschijnlijk is dat een uitstroom van middelen noodzakelijk is en waarvan de omvang op betrouwbare wijze is te schatten. Indien de verwachte uitstroom van middelen later dan het eerstvolgende boekjaar plaats vindt, worden voorzieningen opgenomen tegen contante waarde.

Voorziening voor toekomstige bodemsanering
De voorziening voor toekomstige bodemsanering is gewaardeerd tegen de contante waarde van de verwachte saneringsuitgaven. De verwachte saneringsuitgaven worden geschat rekening houdend met het verwachte moment van sanering (in de toekomst), prijs indexeringen en verwachte effecten op de saneringskosten door technologische ontwikkelingen op dit gebied. Indien de verwachte uitstroom van middelen later dan het eerstvolgende boekjaar plaats vindt, worden voorzieningen opgenomen tegen contante waarde.

Pensioenen en overige personeelsregelingen
De werknemers van de vennootschap nemen deel aan de bedrijfstakpensioenregeling van het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP). De (middelloon-) regeling wordt gefinancierd door afdrachten aan het ABP. De pensioenverplichtingen worden gewaardeerd volgens de 'verplichting aan de pensioenuitvoerder benadering'. In deze benadering wordt de aan de pensioenuitvoerder te betalen premie als last in de winst en -verliesrekening verantwoord.

Aan de hand van de uitvoeringsovereenkomst wordt beoordeeld of en zo ja welke verplichtingen naast de betaling van de jaarlijkse aan de pensioenuitvoerder verschuldigde premie op balansdatum bestaan. Deze additionele verplichtingen, waaronder eventuele verplichtingen uit herstelplannen van de pensioenuitvoerder, leiden tot lasten voor de vennootschap en worden in de balans opgenomen in een voorziening.

Behalve de betaling van premies heeft Havenbedrijf Amsterdam geen verdere verplichtingen uit hoofde van deze pensioenregeling. Daarom is daarvoor geen voorziening getroffen.

De dekkinggraad van het APB op 31-12-2014 was 101,1%. Deze dekkinggraad is een momentopname van de financiële situatie op 31 december 2014. Omdat de actuele dekkinggraad in korte tijd sterk kan schommelen, moeten pensioenfondsen vanaf 2015 gebruik maken van de zogenaamde 'beleidsdekkinggraad'. De beleidsdekkinggraad is een gemiddelde over twaalf maanden. De beleidsdekkinggraad van het ABP per 31 december 2014 was 104,7% (de gemiddelde dekkinggraad over heel 2014).

De opgenomen verplichting, ten aanzien van de jubileumvoorziening, is de beste schatting van de bedragen die noodzakelijk zijn om de desbetreffende verplichtingen per balansdatum af te wikkelen. De verplichting wordt gewaardeerd tegen contante waarde.

Ontslagvergoedingen worden verwerkt indien aantoonbaar sprake is van een verplichting tot beëindiging van dienstverbanden met werknemers.

Langlopende schulden

Onder de langlopende schulden worden schulden opgenomen met een resterende looptijd van meer dan één jaar.

Langlopende leningen

Opgenomen rentedragende leningen en schulden worden gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs.

Afkoop Erfpacht

Voor huurders van terreinen bestaat de mogelijkheid om erfpachtcontracten voor de looptijd van het contract tegen contante waarde af te kopen. De ontvangen afkoopsommen zijn verantwoord onder de langlopende schulden. Het deel van de vooruit ontvangen erfpachtvergoedingen dat betrekking heeft op 2015 is verantwoord onder de kortlopende schulden. Op het vooruitontvangen erfpacht is met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2013 een wijziging doorgevoerd als gevolg van foutenherstel. In plaats van het eerder gevolgde annuïtaire stelsel, waarbij een onderscheid gemaakt werd tussen de leasebaten en de impliciete interestkosten gerelateerd aan de vooruitbetalingen, wordt het vooruitontvangen bedrag lineair aan de contractperiode toegerekend.

Het foutenherstel is toegepast op alle afgekochte contracten, waarbij het resultaatteffect van de jaren vóór 2013 is verwerkt in de openingsbalans per 1 januari 2013.

Lease overeenkomsten

Op grond van de economische realiteit op het tijdstip van het aangaan van een contract wordt beoordeeld of de overeenkomst een lease bevat. Een contract wordt aangemerkt als lease overeenkomst indien het recht van gebruik van een actief voor een overeengekomen periode en voor een bepaalde vergoeding aan een andere partij wordt afgestaan. Onderscheid wordt gemaakt naar financiële en operationele lease.

- Activa die worden gefinancierd door middel van financiële leasing worden geactiveerd in de balans op het tijdstip van het aangaan van het leasecontract tegen de reële waarde van het actief of de lagere contante waarde van de minimale leasetermijnen. De te betalen leasetermijnen worden op annuïtaire wijze verdeeld in een aflossings- en een rentecomponent, gebaseerd op een vast rentepercentage. De leaseverplichtingen worden exclusief de rentevergoeding opgenomen onder de langlopende schulden. De rentecomponent als onderdeel van de leasetermijnen wordt verantwoord in de winst- en verliesrekening. De relevante activa worden afgeschreven over de economische levensduur.
- Verplichtingen met betrekking tot operationele leasing worden verwerkt in de winst- en verliesrekening over de looptijd van het contract. Verplichtingen na het boekjaar zijn toegelicht bij de niet in de balans opgenomen regelingen.

F GRONDSLAGEN VOOR DE BEPALING VAN HET RESULTAAT

ALGEMENE WAARDERINGSGRONDSLAGEN

Baten en lasten worden toegerekend aan het jaar waarop ze betrekking hebben. Winsten worden slechts opgenomen voor zover zij op balansdatum zijn gerealiseerd. Verplichtingen en mogelijke verliezen die hun oorsprong vinden voor het einde van het verslagjaar, worden in acht genomen indien zij voor het opmaken van de jaarrekening bekend zijn geworden.

Opbrengstverantwoording

Onder netto-omzet wordt verstaan de opbrengst van de in het boekjaar verleende diensten onder aftrek van kortingen en de over de omzet geheven belastingen. Opbrengsten van diensten worden opgenomen naar rato van de mate waarin de diensten zijn geleverd, gebaseerd op de tot balansdatum in het kader van de dienstverlening gemaakte kosten in verhouding tot de geschatte kosten van de totaal te verrichten dienstverlening. De kostprijs van deze diensten wordt aan dezelfde periode toegerekend. Op de omzet uit erfpacht zijn met terugwerkende kracht tot 1 januari 2013 twee wijzigingen doorgevoerd, namelijk:

- Op het vooruitontvangen erfpacht is met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2013 een wijziging doorgevoerd als gevolg van foutenherstel. In plaats van het eerder gevolgde annuïtaire stelsel, waarbij een onderscheid gemaakt werd tussen de leasebaten en de impliciete interestkosten gerelateerd aan de vooruitbetalingen, wordt het vooruitontvangen bedrag lineair aan de contractperiode toegerekend. Het foutenherstel is toegepast op alle afgekochte contracten, waarbij het resultaatteffect van de jaren vóór 2013 is verwerkt in de openingsbalans per 1 januari 2013.

- De contractkortingen werden verantwoord in het jaar waarin de korting is verstrekt, hetgeen strijdig is met de RJ. Met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2013, als gevolg van foutenherstel, worden deze kortingen lineair toegerekend aan de volledige contractperiode.

Kosten

De kosten worden bepaald op historische basis en toegerekend aan het verslagjaar waarop zij betrekking hebben. (Voorzienbare) verplichtingen en mogelijke verliezen die hun oorsprong vinden voor het einde van het boekjaar worden in acht genomen indien zij voor het opmaken van de jaarrekening bekend zijn geworden en overigens wordt voldaan aan de voorwaarde voor het opnemen van de voorziening.

Exploitatiesubsidies

Subsidies en bijdragen met betrekking tot investeringen in materiële vaste activa worden in mindering gebracht op het desbetreffende actief en per saldo als onderdeel van de afschrijvingen verwerkt in de winstenverliesrekening.

Exploitatiesubsidies worden ten gunste van de winst- en verliesrekening gebracht in het jaar waarin de gesubsidieerde uitgaven zijn verantwoord.

Afschrijvingen

De afschrijvingen op (im)materiële vaste activa worden gebaseerd op de verkrijgings- of vervaardigingsprijs. Op terreinen en op (im)materiële activa in aanbouw wordt niet afgeschreven. Afschrijvingen vinden plaats vanaf het moment van in gebruikname volgens de lineaire methode op basis van de verwachte economische levensduur.

Aandeel in het resultaat van deelnemingen

Als resultaat van deelnemingen waarin invloed van betekenis wordt uitgeoefend op het zakelijke en financiële beleid, wordt opgenomen het aan de vennootschap toekomende aandeel in het resultaat van deze deelnemingen. Dit resultaat wordt bepaald op basis van de grondslagen voor waardering en resultaatbepaling van Havenbedrijf Amsterdam.

Bij deelnemingen waarin geen invloed van betekenis op het zakelijke en financiële beleid wordt uitgeoefend, wordt het dividend als resultaat aange-merkt. Verwerking hiervan vindt plaats onder de financiële baten en lasten.

Financiele baten en lasten

Rentebaten en rentelasten worden tijdseven-redig verwerkt, rekening houdend met de effectieve rentevoet van de betreffende activa en passiva.

Rentelasten worden toegevoegd aan voorzie-ningen en langlopende schulden waarvan de balans-waarde wordt bepaald op basis van een contante waarde berekening.

Belastingen

Alle aandelen van de vennootschap worden gehouden door de gemeente Amsterdam. Op grond van artikel 2 lid 3 en 7 van de Wet op de vennoot-schapsbelasting zijn de (huidige) activiteiten daardoor vrijgesteld van heffing van vennootschapsbelasting.

G. TOELICHTING OP DE BALANS

1. IMMATERIËLE VASTE ACTIVA

2013 BEDRAGEN IN €	CONCESSIES, VERGUNNIN- GEN EN INTELLECTUELE EIGENDOMMEN	ACTIVA IN AANBOUW	TOTAAL
Inbreng per 1 januari 2013	1.592.433	-	1.592.433
BOEKWAARDE PER 1 JANUARI 2013	1.592.433	-	1.592.433
Investeringen	680.563	101.151	781.714
Afschrijvingen	-966.579	-	-966.579
Desinvesteringen	-66.336	-	-66.336
	-352.352	101.151	-251.201
Cumulatieve aanschafwaarde	2.206.660	101.151	2.307.811
Cumulatieve afschrijvingen	-966.579	-	-966.579
BOEKWAARDE PER 31 DECEMBER 2013	1.240.081	101.151	1.341.232
Afschrijvingspercentages	10-33%		

2014 BEDRAGEN IN €	CONCESSIES, VERGUNNIN- GEN EN INTELLECTUELE EIGENDOMMEN	ACTIVA IN AANBOUW	TOTAAL
Cumulatieve aanschafwaarde	2.206.660	101.151	2.307.811
Cumulatieve afschrijvingen	-966.579	-	-966.579
BOEKWAARDE PER 1 JANUARI 2014	1.240.081	101.151	1.341.232
Investeringen	82.289	668.840	751.129
Afschrijvingen	-675.231	-	-675.231
Desinvesteringen	-	-	-
Ingebruikname	324.130	-324.130	-
	-268.812	344.710	75.898
Cumulatieve aanschafwaarde	2.613.079	445.861	3.058.940
Cumulatieve afschrijvingen	-1.641.810	-	-1.641.810
BOEKWAARDE PER 31 DECEMBER 2014	971.269	445.861	1.417.130
Afschrijvingspercentages	10-33%		

De immateriële vaste activa betreffen investeringen in nieuwe ICT applicaties en groot onderhoud van bestaande applicaties, zoals de verkeerssimulator, ten behoeve van de bedrijfsvoering van Havenbedrijf Amsterdam.

In 2014 heeft Havenbedrijf Amsterdam een applicatie ontwikkeld voor de inning van het binnenhavengeld beroepsvaart. De inning van deze binnenhavengelden is per 1 januari 2015 overgegaan van Waternet naar Havenbedrijf Amsterdam.

Rijkswaterstaat heeft een investering gedaan in een management systeem voor het Noordzeegebied (walradar) en een ‘closed circuit television system’ (CCTV). Voor deze investering heeft Havenbedrijf Amsterdam een bestuursovereenkomst gesloten met Rijkswaterstaat waarin specifiek is overeengekomen dat het volledige juridische en economische eigendom bij de staat ligt. Havenbedrijf Amsterdam heeft geen beschikkingsmacht waarbij onduidelijkheid bestaat omtrent eventuele toekomstige economische voordelen en of deze aan Havenbedrijf Amsterdam toekomen. De RJ stelt de genoemde punten als voorwaarden voor activering. De activering van Walradar voldoet niet aan deze voorwaarden, derhalve door middel van foutenherstel aangepast.

Activa in Aanbouw

Onderhanden projecten zijn de ontwikkeling van een Document Management Systeem in SharePoint, de verdere ontwikkeling van de applicatie voor de inning van het binnenhavengeld en de uitbreiding van het Datawarehouse.

2. MATERIËLE VASTE ACTIVA

2013 BEDRAGEN IN €	VOORUITBETAALDE ERFPACHTCANON GRONDEN EN TERREINEN	GROND- EN WEGWER- KEN	WATER- WERKEN	OVERIGE MATERIËLE VASTE ACTIVA	ACTIVA IN AANBOUW	TOTAAL
Inbreng per 1 januari 2013	300.584.972	70.538.057	126.389.636	41.169.266	-	538.681.931
BOEKWAARDE	300.584.972	70.538.057	126.389.636	41.169.266	-	538.681.931
Mutaties 2013						
Bruto Investeringsen	68.069	1.941.649	1.181.875	1.206.439	3.781.206	8.179.238
Desinvesteringen		-	-	-2.228.930	-	-2.228.930
Bijdragen derden	-	-323.081	-	-134.658	-66.997	-524.736
Afschrijvingen	-6.013.061	-5.902.474	-5.099.396	-6.957.734	-	-23.972.665
	-5.944.992	-4.283.906	-3.917.521	-8.114.883	3.714.209	-18.547.093
Cumulatieve aan- schafwaarde	300.653.041	72.156.625	127.571.511	40.012.117	3.714.209	544.107.503
Cumulatieve afschrijvingen	-6.013.061	-5.902.474	-5.099.396	-6.957.734	-	-23.972.665
BOEKWAARDE PER 31-12-13	294.639.980	66.254.151	122.472.115	33.054.383	3.714.209	520.134.838
Afschrijvings- percentages	0 - 2%	2,5- 10%	2 - 10%	5 - 20%		

2014 BEDRAGEN IN €	VOORUITBETAALDE ERFPACHTCANON GRONDEN EN TERREINEN	GROND- EN WEGWERKEN	WATER- WERKEN	OVERIGE MATERIËLE VASTE ACTIVA	ACTIVA IN AANBOUW	TOTAAL
Cumulatieve aanschafwaarde	300.653.041	72.156.625	127.571.511	40.012.117	3.714.209	544.107.503
Cumulatieve afschrijvingen	-6.013.061	-5.902.474	-5.099.396	-6.957.734	-	-23.972.665
BOEKWAARDE PER 1-1-2014	294.639.980	66.254.151	122.472.115	33.054.383	3.714.209	520.134.838
Bruto Investerings	-	3.377.102	1.186.419	87.631	3.887.874	8.539.026
Desinvesteringen (aanschafwaarde)	-	-	-	-3.370.844	-	-3.370.844
Desinvesteringen (cumulatieve afschrijvingen)	-	-	-	3.270.844	-	3.270.844
Bijdrage derden	-	-383.551	-312.576	-794.115	-	-1.490.242
Afschrijvingen	-6.013.061	-6.068.498	-5.156.757	-3.597.146	-	-20.835.462
Ingebruikname	-	3.327.743	1.076.027	1.327.930	-5.731.700	-
	-6.013.061	252.796	-3.206.887	-3.075.700	-1.843.826	-13.886.678
Cumulatieve aan- schafwaarde	300.653.041	78.477.919	129.521.381	37.262.719	1.870.383	547.785.443
Cumulatieve afschrijvingen	-12.026.122	-11.970.972	-10.256.153	-7.284.036	-	-41.537.283
BOEKWAARDE PER 3-12-14	288.626.919	66.506.947	119.265.228	29.978.683	1.870.383	506.248.160
Afschrijvings- percentages	0 - 2%	2,5 - 10%	2 - 10%	5 - 20%		

VOORUITBETAALDE ERFPACHTCANON
GRONDEN EN TERREINEN

Bij de oprichting heeft de vennootschap de haventerreinen in erfpacht verkregen. De gemeente Amsterdam bezit het juridische eigendom van de haventerreinen.

De jaarlijkse canonbetalingen in het eerste tijdvak van 50 jaar worden geacht te zijn afgekocht, zoals bepaald tussen de gemeente en het havenbedrijf. Bij het einde van het eerste tijdvak (over 50 jaar) is er een mogelijkheid tot actualisatie van de canon en herziening van de algemene voorwaarden van de hoofderfpacht.

Op basis van economische realiteit van de transactie heeft de gemeente een vermogensstorting gedaan ter hoogte van de afkoopsom en is de afkoopsom geactiveerd als “Vooruitbetaalde erfpachtcanon gronden en terreinen” met agio als tegenhanger op de balans. Havenbedrijf Amsterdam brengt de vooruitbetaalde erfpachtcanon in 50 jaar lineair ten lasten van de winst- en verliesrekening.

Investerings

De investeringen hebben met name betrekking op het groot onderhoud van de infrastructuur. Daarnaast zijn in 2014 de afspraken met NV Afvalzorg, Provincie Noord-Holland en de gemeente Zaanstad over de bestemmingswijziging CSM Slibvelden en overheveling van de stortcapaciteit van de slibvelden naar de stortplaats Nauerna, geëffectueerd. Voor Havenbedrijf Amsterdam betekent dit dat de slibvelden als bedrijfsterrein kunnen worden uitgeven. De door Havenbedrijf Amsterdam te betalen vergoeding aan Zaanstad is toegevoegd aan de waarde van de terreinen.

De desinvesteringen betreffen de verkoop van verouderde vaartuigen welke in 2013 vervangen zijn door efficiëntere vaartuigen.

Activa in Aanbouw

Ultimo 2014 zijn 33 projecten onderhanden.

De vijf grootste projecten zijn:

- Groot onderhoud Westhavenweg fase 1 en 2 (€ 0,3 mln.)
- Ligplaatsen en steigers (€ 0,3 mln.)
- Herinrichting Solvay-terrein (€ 0,3 mln.)
- Bouwrijp maken Atlaspark Zuidoost (€ 0,2 mln.)
- Riviercruise De Ruyterkade Oost: aanpassingen steigers (€ 0,2 mln.)

3. FINANCIËLE VASTE ACTIVA

2013 BEDRAGEN IN €	DEELNEMINGEN IN GROEPSMAAT- SCHAPPIJEN	LANGLOPENDE VORDERINGEN	TOTAAL
INBRENG PER 1 JANUARI 2013	4.922.666	9.866.834	14.789.500
Mutaties 2013			
Verstrekte leningen	-	351.593	351.593
Aflossingen	-	-316.457	-316.457
Rente	-	188.034	188.034
Waardeverminderingen	-	-375.376	-375.376
Terugnemingen waardeverminderingen	-	-	-
Aandeel resultaat deelnemingen met invloed van betekenis	200.091	-	200.091
Dividend overige deelnemingen	-	-	-
BOEKWAARDE PER 31 DECEMBER 2013	5.122.757	9.714.628	14.837.385

2014 BEDRAGEN IN €	DEELNEMINGEN IN GROEPSMAAT- SCHAPPIJEN	LANGLOPENDE VORDERINGEN	TOTAAL
BOEKWAARDE PER 1 JANUARI 2014	5.122.757	9.714.628	14.837.385
Mutaties 2014			
Verstrekte leningen	-	180.050	180.050
Aflossingen	-	-357.820	-357.820
Rente	-	15.822	15.822
Waardeverminderingen	-	-6.588.475	-6.588.475
Terugnemingen waardeverminderingen	-	-	-
Aandeel resultaat deelnemingen met invloed van betekenis	30.451	-	30.451
Dividend overige deelnemingen	-	-	-
BOEKWAARDE PER 31 DECEMBER 2014	5.153.208	2.964.205	8.117.413

Naast Hallum BV en Hallum Cruise BV heeft Havenbedrijf Amsterdam ook een deelneming in de Regionale Ontwikkelingsmaatschappij B.V. (RON BV). Op basis van de actuele meerjaren-prognose van RON BV heeft Havenbedrijf Amsterdam de lening aan RON BV volledig voorzien. Tevens is de deel-neming in Ron BV gewaardeerd op nihil. Voor een overzicht van de deelne-mingen wordt verwezen naar het overzicht verbonden partijen.

De langlopende vorderingen omvatten 2 leningen en 2 huurkoop rege-lingen, waaronder de huurkoop regeling met All Weather Terminal BV € 2,4 mln.

Per 31 december 2013 is de rubri-cering van een nominale vordering (€ 0,5 mln.) en het bedrag van contantma-king (-/- € 0,1 mln) op het Havengebouw verschoven van respectievelijk handels-vorderingen en overlopende activa naar langlopende vorderingen. Dit betreft een herrubricering in 2014 en derhalve zijn de vergelijkende cijfers ook aangepast.

4. VORDERINGEN

BEDRAGEN IN €	31-12-2014	31-12-13
Handelsvorderingen	24.194.811	26.148.806
Overlopende activa	8.169.747	5.946.311
TOTAAL	32.364.558	32.095.117

De handelsvorderingen zijn opgenomen onder aftrek van een voorziening voor dubieuze debiteuren ad € 1,7 mln (2013; € 3,2 mln.). Van de handelsvorderingen heeft € 13,8 mln. (2013: € 17,2 mln.) betrekking op de gefactureerde erfpachtcontracten 2015.

De belangrijkste posten onder de overlopende activa zijn de vooruitbetaalde reductie- en ingroeiregelingen € 2,1 mln. (2013: € 0,8 mln.), nog te ontvangen binnenhavengeld van Waternet € 1,9 mln. (2013: € 1,7 mln.), vooruitbetaalde kosten € 1,5 mln. (2013: € 0,5 mln.) en kortlopend deel van de lang-lopende vorderingen € 0,7 mln. (2013: € 0,6 mln.).

Per 31 december 2013 is de rubricering van een nominale vordering (€ 0,5 mln.) en het bedrag van contantmaking (-/- € 0,1 mln) op het Havengebouw verschoven van respectieve-lijk handelsvorderingen en overlopende activa naar langlopende vorderingen. Dit betreft een herrubricering in 2014 en derhalve zijn de vergelijkende cijfers ook aangepast.

5. LIQUIDE MIDDELEN

BEDRAGEN IN €	31 DECEMBER 2014	31 DECEMBER 2013
Banktegoeden	73.646.092	64.568.688
TOTAAL	73.646.092	64.568.688

De liquide middelen staan geheel ter vrije beschikking. Voor de mutaties wordt verwezen naar het kasstroomoverzicht. De ruime liquiditeitspositie ultimo boekjaar wordt verklaard door zowel de halfjaarlijks vooruitbetaalde erfpacht vergoedingen als de in 2014 opgebouwde reserve voor het in 2015 uit te keren dividend aan de aandeelhouder.

Kredietfaciliteiten

Havenbedrijf Amsterdam beschikt over een langlopende kredietfaciliteit ter grootte van € 50 miljoen. Per 31 december 2014 wordt geen gebruik gemaakt van deze faciliteit.

6. EIGEN VERMOGEN

2013 BEDRAGEN IN €	GEPLAATST KAPITAAL	AGIO	OVERIGE RE- SERVE	WETTELIJKE EN STATUTAIRE RESERVE	RESULTAAT BOEKJAAR	TOTAAL
Stand per 1 januari 2013	45.000	300.584.972	4.813.992	-	-	305.443.964
Effect wijzigingen	-	-	11.597.834	-	-	11.597.834
Herziene stand per 1 januari 2013	45.000	300.584.972	16.411.826	-	-	317.041.798
Resultaat boekjaar	-	-	-	-	52.467.047	52.467.047
Totaal mutaties	-	-	-	-	52.467.047	52.467.047
STAND PER 31 DECEMBER 2013	45.000	300.584.972	16.411.826	-	52.467.047	369.508.845

2014 BEDRAGEN IN €	GEPLAATST KAPITAAL	AGIO	OVERIGE RE- SERVE	WETTELIJKE EN STATUTAIRE RESERVE	RESULTAAT BOEKJAAR	TOTAAL
Stand per 1 januari 2014	45.000	300.584.972	4.813.992	-	50.133.140	355.577.104
Effect wijzigingen	-	-	11.597.834	-	2.333.907	13.931.741
Herziene stand per 1 januari 2014	45.000	300.584.972	16.411.826	-	52.467.047	369.508.845
Uitgekeerd dividend 2013	-	-	-	-	-47.500.000	-47.500.000
Bestemming resultaat 2013	-	-	4.967.047	-	-4.967.047	-
Resultaat boekjaar	-	-	-	-	52.487.742	52.487.742
Totaal mutaties	-	-	4.967.047	-	20.695	4.987.742
STAND PER 31 DECEMBER 2014	45.000	300.584.972	21.378.873	-	52.487.742	374.496.587

Aandelenkapitaal

Het maatschappelijk kapitaal bedraagt € 225.000 verdeeld in 225.000 aandelen, elk met een nominale waarde van € 1. Het geplaatste en gestorte aandelenkapitaal bij de oprichting op 1 januari 2013 is € 45.000,- en bestaat uit 45.000 gewone aandelen van € 1 nominaal.

Agio reserve

Bij de oprichting heeft de vennootschap de haventerreinen in erfpacht verkregen.

De jaarlijkse canonbetalingen in het eerste tijdvak van 50 jaar worden geacht te zijn voldaan, zoals bepaald tussen de gemeente Amsterdam en Havenbedrijf Amsterdam. Op basis van de economische realiteit van de transactie heeft de gemeente Amsterdam een vermogensstorting gedaan ter hoogte van de afkoopsom en is de afkoopsom geactiveerd als ‘Vooruitbetaalde erfpachtcanon gronden en terreinen’ met agio als tegenhanger op de balans.

Wettelijke en statutaire reserve

De wettelijke reserve wordt aangehouden voor de activering van kosten van ontwikkeling en deelnemingen. De wettelijke reserve voor kosten van ontwikkeling is gevormd ter omvang van geactiveerde kosten van ontwikkeling waarbij voldaan is aan de daaraan gestelde voorwaarden ter zake van de technische, commerciële en financiële haalbaarheid. Ultimo 2014 bedraagt de wettelijke reserve nihil. De wettelijke reserve voor deelnemingen is gevormd voor zover de vennootschap niet zonder beperking, uitkering van de positieve resultaten kan bewerkstelligen. Het aandeel van Havenbedrijf Amsterdam in de rechtstreekse vermogensvermeerderingen en –verminderingen van de deelnemingen wordt in de

wettelijke reserve opgenomen met uitzondering van herwaarderingen van activa die in de herwaarderingsreserve worden verwerkt. Ultimo 2014 bedraagt de wettelijke reserve nihil.

Overige reserve

Op de openingsbalans van Havenbedrijf Amsterdam per 1 januari 2013 is een aantal aanpassingen doorgevoerd als gevolg van foutenherstel. De aanpassingen zorgen voor een toename van het resultaat over het boekjaar 2013 van € 2,3 miljoen. De aanpassingen hebben betrekking op de immateriële vaste activa, overlopende passiva en het afgekocht erfpacht -en zijn bij deze balansposten toegelicht- en resulteren in een toename van de algemene reserve op 1 januari 2013 met per saldo € 11,6 mln. en op 31 december 2013 cumulatief met € 13,9 mln.

7. VOORZIENINGEN

BEDRAGEN IN €	PERSONEELS- VOORZIENINGEN	VOORZIENING VOOR TOEKOMSTIGE BODEMSANERING	TOTAAL
BOEKWAARDE PER 1 JANUARI 2014	947.820	11.347.834	12.295.654
Dotaties	-	2.864.977	2.864.977
Onttrekkingen	-185.026	-724.111	-909.137
Vrijval	-	-	-
Oprenting en verandering disconteringsvoet	45.719	531.731	577.450
BOEKWAARDE PER 31 DECEMBER 2014	808.513	14.020.431	14.828.944

BEDRAGEN IN €	PERSONEELS- VOORZIENINGEN	VOORZIENING VOOR TOEKOMSTIGE BODEMSANERING	TOTAAL
BOEKWAARDE PER 1 JANUARI 2014	947.820	11.347.834	12.295.654
Dotaties	-	2.864.977	2.864.977
Onttrekkingen	-185.026	-724.111	-909.137
Vrijval	-	-	-
Oprenting en verandering disconteringsvoet	45.719	531.731	577.450
BOEKWAARDE PER 31 DECEMBER 2014	808.513	14.020.431	14.828.944

Personeelsvoorzieningen

Voorzieningen zijn getroffen in verband met langlopende (periode 2015-2019) verplichtingen in het kader van bovenwettelijke werkloosheidsuitkeringen aan voormalig personeel en uitkeringen voor toekomstige jubilea

Voorziening voor toekomstige bodemsanering

De voorziening voor toekomstige bodemsanering heeft betrekking op door Havenbedrijf Amsterdam geaccepteerde restvervuiling bij huur of erfpachtbeëindiging van terreinen. De voorziening is gewaardeerd tegen contante waarde van de verwachte saneringsuitgaven op de betreffende locatie(s). Deze verwachte saneringsuitgaven worden geschat op basis van de huidige bekende saneringskosten, het verwachte moment van sanering (in de toekomst), prijsindexeringen en verwachte effecten op de saneringskosten door technologische ontwikkelingen op dit gebied. Aan de voorziening wordt jaarlijks rente toegevoegd.

Voor bodemvervuiling van de overige terreinen is in de jaarrekening geen voorziening opgenomen. Voor deze terreinen geldt dat in de standaard contractbepalingen van Havenbedrijf Amsterdam is opgenomen dat de bodem bij beëindiging van het contract in oorspronkelijke staat aan Havenbedrijf Amsterdam dient te worden opgeleverd. De verwachting is dan ook dat toekomstige saneringsuitgaven in belangrijke mate door de vervuiler betaald zullen worden. Daarnaast geldt dat de door de huurder veroorzaakte vervuiling pas wordt gemeten bij beëindiging van de huur, zodat de vervuiling niet bekend is voor de beëindiging van het contract. Tevens zal sanering van deze terreinen doorgaans op zeer lange termijn plaatsvinden.

BEDRAGEN IN €	31 DECEMBER 2014	31 DECEMBER 2013
Voormalig personeel	696.127	864.350
Jubileum uitkering	112.386	83.470
TOTAAL	808.513	947.820

BEDRAGEN IN €	31 DECEMBER 2014	31 DECEMBER 2013
Latente bodemverplichtingen	13.243.498	9.737.396
Sloop gebouwen	776.933	1.610.438
TOTAAL	14.020.431	11.347.834

8. LANGLOPENDE SCHULDEN

BEDRAGEN IN €	31 DECEMBER 2014	31 DECEMBER 2013
Lening gemeente Amsterdam	105.000.000	125.000.000
LENINGPORTEFEUILLE	105.000.000	125.000.000
Vooruit ontvangen erfpacht	66.963.165	68.171.392
Overige langlopende schulden	1.693.965	1.663.431
OVERIGE LANGLOPENDE SCHULDEN	68.657.130	69.834.823
TOTAAL	173.657.130	194.834.823

BEDRAGEN IN €	AFLOSSING 1-5 JAAR	AFLOSSING > 5 JAAR	31 DECEMBER 2014 TOTAAL	31 DECEMBER 2013 TOTAAL
Lening gemeente Amsterdam	105.000.000	-	105.000.000	125.000.000
LENINGPORTEFEUILLE	105.000.000	-	105.000.000	125.000.000
Vooruit ontvangen erfpacht	10.839.785	56.123.380	66.963.165	68.171.392
Overige langlopende schulden	-	1.693.965	1.693.965	1.663.431
OVERIGE LANGLOPENDE SCHULDEN	10.839.785	57.817.345	68.657.130	69.834.823
TOTAAL	115.839.785	57.817.345	173.657.130	194.834.823

Lening gemeente Amsterdam

De lening van gemeente Amsterdam heeft een looptijd van 3 jaar (1 april 2013 – 1 april 2016) en zal in 2015 worden uitgezet bij marktpartijen. Er gelden voor 2015 geen aflossingsverplichtingen en er kan boetevrij worden afgelost. De jaarlijks verschuldigde rente over de lening bedraagt 5,01%.

Indien herfinanciering bij marktpartijen voor Havenbedrijf Amsterdam niet mogelijk blijkt, dan geldt er een terugval optie waarbij gemeente Amsterdam tegen de dan geldende marktconforme tarieven en voorwaarden de financiering van het Havenbedrijf Amsterdam zal continueren.

De liquiditeitspositie van Haven-bedrijf Amsterdam was in 2014, evenals in 2013, ruim. Op 17 december 2014 is daarom op de langlopende lening € 20 mln. afgelost, waardoor de hoofdsom is terug gebracht van € 125 mln. naar € 105 mln.

Havenbedrijf Amsterdam heeft ten gunste van de gemeente Amsterdam zekerheden gevestigd op ieder hoofdrecht van erfpacht.

Kredietfaciliteit

Havenbedrijf Amsterdam heeft naast deze lening de beschikking over een kredietfaciliteit bij de gemeente Amsterdam van € 50 mln. Per 31 december 2014 wordt geen gebruik gemaakt van deze faciliteit.

Afgeleide financiële instrumenten

Havenbedrijf Amsterdam heeft geen afgeleide financiële instrumenten ingezet. Bij de door Havenbedrijf Amsterdam verstrekte leningen wordt het kredietrisico voor Havenbedrijf Amsterdam beperkt door het ten gunste van Havenbedrijf Amsterdam beschikbare onderpand (huurkoopregelingen). Het risico dat Havenbedrijf Amsterdam niet aan haar financiële verplichtingen kan voldoen

is beperkt omdat Havenbedrijf Amsterdam beschikt over voldoende liquide middelen en ook de kasstromen op middellange termijn goed beheersbaar zijn.

Vooruitontvangen erfpacht

Op het vooruitontvangen erfpacht is met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2013 een wijziging doorgevoerd als gevolg van foutenherstel. In plaats van het eerder gevolgde annuïtaire stelsel, waarbij een onderscheid gemaakt werd tussen de leasebaten en de impliciete interestkosten gerelateerd aan de vooruitbetalingen, wordt het vooruitontvangen bedrag lineair aan de contractperiode toegerekend. Het foutenherstel is toegepast op alle afgekochte contracten, waarbij het resultaat effect van de jaren vóór 2013 is verwerkt in de openingsbalans per 1 januari 2013.

Overige langlopende schulden

In de post overige langlopende schulden zijn de ontvangen bijdragen van derden aan de uitvoering van het Convenant Houthavens (€ 1,1 mln.) en de ontvangen waarborgsommen (€ 0,5 mln.) opgenomen.

9. KORTLOPENDE SCHULDEN EN OVERLOPENDE PASSIVA

BEDRAGEN IN €	31 DECEMBER 2014	31 DECEMBER 2013
Handelscrediteuren	7.028.486	7.820.494
Belastingen en premies sociale verzekeringen	3.495.125	3.183.802
Pensioenen	480.485	379.565
Vooruitontvangen contractopbrengsten	31.632.547	30.749.133
Overige schulden en overlopende passiva	16.174.049	14.204.944
TOTAAL	58.810.692	56.337.938

De belangrijkste posten in 2014 onder de overige schulden en overlopende passiva zijn nog te betalen bedragen waaronder nog te betalen facturen exploitatiekosten en projecten (€ 7,7 mln.), nog te betalen incentives en kortingen (€ 2,8 mln.), nog te ontvangen facturen 2014 (€ 1,3 mln.), vakantiedagen (€ 1,7 mln.), vooruitontvangen subsidies (€ 0,9 mln.) en nog te betalen vakantiegeld (€ 0,8 mln.)

10. NIET UIT DE BALANS BLIJKENDE VERPLICHTINGEN

BEDRAGEN IN MILJOENEN €	< 1 JAAR	1-5 JAAR	> 5 JAAR
Voorwaardelijke regelingen	2,7	2,1	-
Meerjarige financiële regelingen	-	0,5	-
Lang lopende contracten	4,5	14,0	43,0
TOTAAL	7,2	16,6	43,0

VOORWAARDELIJKE REGELINGEN

Isolatie van woningen als gevolg van verruiming geluidszone Westpoort

Ten behoeve van de verruiming van de geluidszone Westpoort is in 2014 een bestuursovereenkomst getekend door gemeente Amsterdam, gemeente Zaanstad, Provincie Noord Holland, gemeente Velsen, gemeente Haarlemmerliede/ Spaarnwoude en Havenbedrijf Amsterdam. De bestuursovereenkomst bestaat uit een planschade verhaalovereenkomst (incl. woningisolatie) en een bestuurlijke afsprakenbrief. Havenbedrijf Amsterdam is in de planschadeverhaal overeenkomst aansprakelijk voor de kosten van woningisolatie in de invloedssfeer van Westpoort. De betreffende kosten zijn geschat op € 2,7 mln. De verruiming van de geluidszone Westpoort zal op z'n vroegst in 2015 definitief worden.

In 2015 wordt het beroepsproces rond de geluidszone Westpoort doorlopen. Gedurende dit proces is het mogelijk dat de Raad van State het geluidruimte besluit, of een deel ervan, vernietigt. Zolang het beroepsproces loopt is de wijziging van de geluidszone en de bijbehorende verplichting tot het isoleren van de woningen niet definitief.

Convenant Houthavens

Havenbedrijf Amsterdam heeft met de gemeente Amsterdam, de provincie Noord-Holland en verschillende bedrijven in de haven het Convenant Houthavens gesloten. Doel van de overeenkomst is om de ontwikkeling van de haven en de daar gevestigde bedrijven en de ontwikkeling van woningbouw in de Houthaven en op de NDSM-werf, in een goede balans ten opzichte van elkaar mogelijk te maken.

Om dit te concretiseren is een innovatiefonds ingesteld waaruit een bijdrage betaald kan worden aan de bedrijven voor het realiseren van bovenwettelijke milieumaatregelen (maatregelen die verder reiken dan bedrijven op basis van wet- en regelgeving verplicht zijn) die bijdragen aan de verbetering van de op dat moment bestaande milieusituatie en leefomgeving. Voor het innovatiefonds is een maximum bedrag van € 9 mln. overeengekomen. De maximale bijdrage van Havenbedrijf Amsterdam bedraagt € 3,0 mln. De resterende verplichting per ultimo 2014 bedraagt € 2,1 mln.

MEERJARIGE FINANCIËLE REGELINGEN
Ruigoord

Met de stichting Ruigoord is een overeenkomst gesloten, waarbij het Havenbedrijf Amsterdam heeft toegezegd om bij te dragen aan de renovatie, uitbreiding en bouw van ateliers. Voor Havenbedrijf Amsterdam is er nog een resterende verplichting van € 0,3 mln.

Busterminal Piet Hein Buildings

Havenbedrijf Amsterdam heeft zich richting Stadsdeel Centrum verplicht gesteld om 7 parkeerplaatsen voor touringcars te realiseren. Hiervoor is een investering van circa € 0,2 mln. noodzakelijk.

Transformatie gebied

In de Transformatiestrategie HavenStad, vastgesteld in de raadsvergadering van juli 2013 is besloten dat de gemeente Amsterdam inzet op een geleidelijke transformatiestrategie, te beginnen met de niet-haventerreinen. In 2025 zal er opnieuw een afweging worden gemaakt over tempo en inhoud van transformatie. De financiële consequenties voor Havenbedrijf Amsterdam zijn afhankelijk van deze besluitvorming en daardoor nog onzeker.

In het coalitie akkoord 2014 heeft het College besloten dat de bestaande bedrijven in de haventerreinen binnen de ring in ieder geval tot 2040 kunnen blijven. De overige afspraken zijn gelijk gebleven. De volgende afspraken zijn nu van kracht: :

- Convenant Houthaven / NDSM.
- Bestaande bedrijven kunnen in ieder geval tot 2040 gevestigd blijven, binnen de bestaande milieucontouren.
- Nieuwe uitgften en uitbreidingen zijn mogelijk met een looptijd tot 2029, of in overleg met de gemeente.

- Alle huidige activa worden op het moment van transformatie door de stad vergoed aan Havenbedrijf Amsterdam tegen de dan geldende boekwaarde.
- Grote nieuwe investeringen in het gebied, met een afschrijvingstermijn die 2029 overschrijdt, moeten afgestemd worden met de gemeente, waarbij de mogelijkheid bestaat dat een deel van de nieuwe investeringen bij een overdracht niet voor de volledige boekwaarde aan Havenbedrijf Amsterdam wordt vergoed.
- De grond moet schoon opgeleverd worden, waarbij schoon het niveau 'industrie' is.

Bodemsaneringen

In het havengebied zijn verschillende verontreinigingen bekend waarbij de kosten voor het saneren voor rekening en verantwoordelijkheid van Havenbedrijf Amsterdam zijn. Een deel van de bekende verontreinigingen bevindt zich in het transformatie gebied.Voor deze saneringen zijn geen voorzieningen gevormd omdat de omvang van de te maken kosten niet redelijkerwijs te schatten is, doordat zowel het moment als de wijze van saneren nog niet bekend of te bepalen is.

Langlopende contracten

Ultimo 2014 bestaat een aantal meerjarige financiële verplichtingen jegens derden. Meerjarige contracten (€ 4,5 mln.) zijn aangegaan betreffende de huur van kantoorpanden, (operationele) lease van voertuigen, IT-werkzaamheden, erfpacht en onderhoud van het havengebied. De specificatie is als volgt:
Havenbedrijf Amsterdam heeft met OGA (gemeente Amsterdam) voor terreinen in het havengebied een erfpachtcontract voor 50 jaar afgesloten (€ 0,6 mln. in 2014).

- Havenbedrijf Amsterdam heeft een huurcontract tot en met 2026 voor een kantoorpand. De jaarlijkse huurlasten bedragen ongeveer € 1,2 miljoen.
- Havenbedrijf Amsterdam heeft met Jones Lang Lasalle BV een huurcontract tot 2027 voor Piet Heinbuiding (€ 0,4 mln. in 2014).
- Met PTA bestaat een contractuele afspraak dat Havenbedrijf Amsterdam het onderhoud van de terminal voor haar rekening neemt, na aftrek van een vaste (geïndexeerde) bijdrage door PTA. Er is een onderhoudsbegroting van 10 jaar opgesteld. In 2014 bedroegen de onderhoudskosten na aftrek van de bijdrage van PTA € 0,6 mln.
- Voor voertuigen heeft Havenbedrijf Amsterdam operationele leaseovereenkomsten gesloten. De jaarlijkse last bedraagt circa € 0,2 miljoen.
- Havenbedrijf Amsterdam heeft enkele contracten afgesloten voor de levering van IT-diensten. De IT-werkzaamheden houden o.a. in: het inrichten en beheer van werkplekken, beheer van diverse applicaties en IP netwerken. De jaarlijkse last bedraagt ongeveer € 0,7 miljoen.
- Met diverse leveranciers zijn voor het onderhouden van het havengebied contracten afgesloten. De contractwaarde is ultimo 2014 circa € 0,8 mln.

Lopende claims en geschillen

De financiële gevolgen van de bij ons bekende juridische claims en geschillen zijn, conform de geldende verslaggevingsregels, verwerkt in de jaarrekening.

H. TOELICHTING OP DE WINST- EN VERLIESREKENING

11. SOM DER BEDRIJFSOPBRENGSTEN

BEDRAGEN IN €	2014	2013
Zeehavengelden	50.462.069	50.637.081
Binnenhavengelden	6.482.134	5.690.023
Huur, erfpacht, kadegelden	74.253.228	70.841.369
Totaal netto omzet	131.197.431	127.168.473
Overige bedrijfsopbrengsten	11.241.413	12.027.586
TOTAAL OMZET	142.438.844	139.196.059

De zeehavengelden zijn in lijn met 2013. De overslag is in 2014 1,7% toegenomen (79,8 mln. ton in 2014; 78,5 mln. ton in 2013), maar het gerealiseerde gemiddelde tarief is in 2014 lager dan in voorgaand jaar. De binnenhavengelden zijn toegenomen als gevolg van zowel de toename van de riviercruise als intensievere signalering door patrouille vaartuigen. De contractinkomsten zijn toegenomen als gevolg van gronduitgifte (netto 4,7 ha. in 2014 en netto 6,5 ha. in 2013) en indexeringen.

Op de omzet uit huur en erfpacht zijn met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2013 twee wijzigingen doorgevoerd, namelijk:

- Op het vooruitontvangen erfpacht is met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2013 een wijziging doorgevoerd als gevolg van foutenherstel. In plaats van het eerder gevolgde annuïtaire stelsel, waarbij een onderscheid gemaakt werd

tussen de leasebaten en de impliciete interestkosten gerelateerd aan de vooruitbetalingen, wordt het vooruitontvangen bedrag lineair aan de contractperiode toegerekend.

- Het foutenherstel is toegepast op alle afgekochte contracten, waarbij het resultaateffect van de jaren vóór 2013 is verwerkt in de openingsbalans per 1 januari 2013.
- De contractkortingen werden verantwoord in het jaar waarin de korting is verstrekt, terwijl contractkortingen lineair toegerekend moeten worden aan de volledige contractperiode. Het foutenherstel is toegepast op alle contracten, waarbij het resultaateffect van de jaren vóór 2013 is verwerkt in de openingsbalans per 1 januari 2013.

De overige opbrengsten betreffen met name de doorbe-
lasting aan OGA van het uitgevoerde beheer van de openbare
ruimte in het OGA gebied Westpoort (€ 3,1 mln.), opbrengsten
Haven Afvalstoffen Plan (HAP; € 2,1 mln.), een eenmalige bate uit
de verkoop van twee schepen (€ 1,4 mln.), opbrengsten werken
voor derden (€ 1,0 mln.), walstroom (€ 0,9 mln.) en bagger- en
gronddepot (€ 0,8 mln.).

12. LONEN, SALARISSEN EN SOCIALE LASTEN

BEDRAGEN IN €	2014	2013
Lonen en salarissen	21.092.491	20.564.322
Sociale lasten	3.023.891	2.601.915
Pensioenlasten	3.092.829	3.123.442
Overige personeelslasten	3.996.868	2.366.965
TOTAAL	31.206.079	28.656.644

Het aantal medewerkers van Havenbedrijf Amsterdam, berekend
op fulltimebasis en uitgesplitst naar activiteiten, bedroeg ultimo
jaar:

BEDRAGEN IN €	2014	2013
Nautische activiteiten	175,8	167,0
Exploitatie haventerreinen en overhead	170,2	169,4
TOTAAL	346,0	336,4

De overige personeelslasten zijn in 2014 ca. € 1,6 mln. hoger
dan voorgaand jaar als gevolg van met name de mutatie in de
voorziening voor vakantierechten en externe inhuur in 2014 ten
behoefte van de voorbereidingen voor de nieuwe zeesluis en Sail
2015.

13. AFSCHRIJVINGEN

BEDRAGEN IN €	2014	2013
Afschrijvingen op immateriële vaste activa	675.231	1.032.915
Afschrijvingen op materiële vaste activa	20.835.462	26.133.527
TOTAAL	21.510.693	27.166.442

14. OVERIGE BEDRIJFSLASTEN

BEDRAGEN IN €	2014	2013
Exploitatielasten	31.234.247	25.223.924
TOTAAL	31.234.247	25.223.924

De exploitatiekosten zijn in 2014 fors hoger dan
in 2013 doordat in de exploitatiekosten 2014 een
voorziening voor de lening aan de RON B.V. van €
6,6 mln, is verwerkt. In 2015 zullen de aandeelhouders met elkaar en BNG/BNG-GO verder onder-
zoeken op welke wijze de RON B.V. gecontinueerd of
ontvlochten zal moeten worden. Hierover zijn ultimo
2014 / 1e kwartaal 2015 tussen de betrokken partijen
nog geen afspraken gemaakt en in ieder geval door
Havenbedrijf Amsterdam ook geen (financiële)
toezeggingen gedaan. De post overige bedrijfslasten
omvat verder uitgaven aan met name:

- het beheer en onderhoud van de haveninfra-
structuur € 6,4 mln. (2013: € 5,8 mln.);
- informatie- en communicatietechnologie € 4,7
mln. (2013: € 4,8 mln.);
- het nautische materieel en de nautische infor-
matiesystemen € 2,6 mln. (2013: € 2,8 mln.);
- ruimtelijke ontwikkeling, waaronder bagger-
werkzaamheden € 2,1 mln. (2013: 0,4 mln.);
- onderzoek- en advies € 2,0 mln. (2013: 2,2 mln.);
- huisvesting- en overige facilitaire zaken € 1,8
mln. (2013: € 1

15. FINANCIËLE BATEN EN LASTEN

BEDRAGEN IN €	2014	2013
Rente wegens uitgestelde betaling debiteuren	1.209.115	1.130.290
Overige rentebaten	417.917	667.683
TOTAAL FINANCIËLE BATEN	1.627.032	1.797.973
Rente te late betaling crediteuren	-1.349	-12.998
Rente lening o/g gemeente Amsterdam	-6.215.540	-7.161.605
Rente saneringsvoorzieningen	-1.440.677	-505.463
TOTAAL FINANCIËLE LASTEN	-7.657.566	-7.680.066
TOTAAL	-6.030.534	-5.882.093

De betaalde rente op de langlopende lening van gemeente Amsterdam is in 2014 lager dan voorgaand jaar als gevolg van twee aflossingen. In december 2013 is op de langlopende lening € 22,1 mln. afgelost en in december 2014 is € 20,0 mln. afgelost. De hoofdsom is hierdoor terug gebracht naar van € 147,2 mln. naar € 105,0 mln. De dotatie aan de voorziening voor afgekochte saneringen is hoger dan in voorgaand jaar als gevolg van de relatief lage marktrente ultimo 2014.

16. RESULTAAT DEELNEMINGEN

Het resultaat deelnemingen (€ 30k) betreft het resultaat van de 100% deelnemingen Hallum Cruise en Hallum. Het resultaat uit de deelneming Hallum Cruise bedraagt € 0,2 mln. Het resultaat van Hallum is een verlies van bijna € 0,2 mln. doordat de boekwaarde van het aandeel in Keyrail (€ 150k) naar nihil is afgewaardeerd vanwege het voornemen van de Algemene Directie om dit aandeel te vervreemden en de verwachting dat bij deze transactie de boekwaarde niet wordt gecompenseerd. Voor een overzicht van de deelnemingen wordt verwezen naar het overzicht verbonden partijen.

17. BEZOLDIGING BESTUURDERS EN COMMISSARISSEN
Commissarissen

De bezoldiging van de voorzitter van de Raad van Commissarissen bedraagt € 30.000 per jaar. Voor de leden bedraagt de bezoldiging € 20.000 per jaar. Daarnaast wordt aan de leden die zitting hebben in de audit commissie, de bezoldigingscommissie of de benoemingscommissie een vergoeding verstrekt van € 5.000 op jaarbasis.

BEDRAGEN IN €	AANVANG TERMIJN	EINDE TERMIJN	2014	2013
R.M. Smit (voorzitter)	06-03-2013	06-03-2017	30.000	25.000
J.F.C. van den Boer	06-03-2013	2016	25.000	25.000
R.I. Doerga	06-03-2013	2016	25.000	25.000
J.F.J.M. de Haas	06-03-2013	2015	25.000	25.000
W.J. Maas	06-03-2013	06-03-2017	25.000	25.000
P.G. Stibbe	15-04-2014	15-04-2018	18.750	-
N.J. Westdijk	06-03-2013	01-07-2013	-	15.000
TOTAAL			148.750	140.000

Het voorzitterschap wordt vanaf 1 januari 2014 bekleed door de heer Smit. De bezoldigingscommissie bestaat uit mevrouw Maas (voorzitter) en de heer De Haas. De audit commissie bestaat uit mevrouw Doerga (voorzitter) en de heer Van den Boer. De benoemingscommissie bestaat uit de heer Smit (voorzitter) en de heer Stibbe.

Voor mevrouw Doerga, de heer De Haas en de heer Van den Boer is alleen het jaar van aftreden/herbenoemen bepaald. De exacte datum zal in nader overleg worden bepaald.

Bestuurders

De Algemene Directie van Havenbedrijf Amsterdam bestaat eind 2014 uit de volgende bestuurders:

NAAM EN FUNCTIE	AANVANG TERMIJN	EINDE TERMIJN
D. Meijer (President Directeur, CEO)	01-03-2013	31-12-2013
K.J. Overtoom (Operationeel Directeur, CoO)	01-03-2013	31-12-2013
E.H.J. Nieuwenhuizen (Financieel Directeur, CFO)	01-03-2013	31-12-2013

Beloningsbeleid

Het beloningsbeleid voor de leden van de Algemene Directie is vastgesteld in 2013 door de Raad van Commissarissen. Havenbedrijf Amsterdam biedt in het beloningsbeleid een arbeidsvoorwaardenpakket, bestaande uit een vast basissalaris, een variabele beloning en een bijdrage in de pensioenpremie.

2014 BEDRAGEN IN €	BRUTOSALARIS	VARIABELE BELONING	PENSIOEN- PREMIE	TOTAAL
D. Meijer	167.393	13.392	34.180	214.965
K.J. Overtoom	134.000	10.720	24.766	169.486
E.H.J. Nieuwenhuizen	134.000	10.720	21.362	166.082
TOTAAL	435.393	34.832	80.308	550.533

2013 (VANAF 1-4-2013) BEDRAGEN IN €	BRUTOSALARIS	VARIABELE BELONING	PENSIOEN- PREMIE	TOTAAL
D. Meijer	117.000	15.600	21.032	153.632
K.J. Overtoom	93.780	12.504	17.313	123.597
E.H.J. Nieuwenhuizen	93.780	12.504	16.900	123.184
TOTAAL	304.560	40.608	55.245	400.413

Brutosalaris

De salarissen van de directieleden zijn in de periode 2013-2014 verhoogd met een percentage dat gelijk is aan de in de cao afgesproken structurele loonkostenontwikkeling.

Variabele beloning

De leden van de Algemene Directie kunnen een variabele beloning worden toegekend van maximaal 10% van het bruto salaris. De jaarlijkse variabele beloning van de directie wordt bepaald aan de hand van een aantal door de Raad van Commissarissen vastgestelde prestatiecriteria. Deze criteria worden zodanig vastgesteld dat zij in het verlengde liggen van, dan wel voortvloeien uit, de bedrijfseconomische prestaties en de strategische doelstellingen van het havenbedrijf ten aanzien van haar mainportfunctie en maatschappelijke duurzaamheid.

- De variabele beloning wordt gebaseerd op de volgende doelstellingen:
- Eén of meer bedrijfseconomische doelstellingen, gerelateerd aan het totaal financieel resultaat van het havenbedrijf;
- Eén of meer maatschappelijke doelstellingen;
- Eén of meer doelstellingen voor het functioneren van het team;
- Eén of meer doelstellingen voor het functioneren van de organisatie.
- De bedrijfseconomische en maatschappelijke doelstellingen worden gelijk gewaardeerd.

Pensioenkosten en overige emolumenten

De leden van de Algemene Directie zijn deelnemer aan de pensioenregeling van het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP). De pensioenregeling van de directieleden is gelijk aan de regeling voor de CAO-werknemers van het Havenbedrijf Amsterdam. De ABP-regeling is gebaseerd op het middelloonstelsel. In 2014 bedroeg het werkgeversdeel van de pensioenbijdrage 18,51 % van het pensioengevend inkomen.

18. VERBONDEN PARTIJEN

Gemeente Amsterdam is 100% aandeelhouder van Havenbedrijf Amsterdam N.V. Havenbedrijf Amsterdam heeft belangen in de volgende deelnemingen:

DEELNEMING	BELANG	VESTIGINGSPLAATS
Hallum Cruise B.V.	100%	Amsterdam
Waterkant B.V.	49%	Amsterdam
Waterkant C.V.	49%	Amsterdam
Bouw- en Handelsmaatschappij Hallum B.V.	100%	Amsterdam
Amsterdam Westpoint v.o.f	33,33%	Amsterdam
PoA Activities B.V.	100%	Amsterdam
PoA International B.V.	100%	Amsterdam
Masslog GmbH	34%	Duisburg
Portbase B.V.	25%	Rotterdam
Keyrail	15%	Zwijndrecht
Sail Beheer B.V.	100%	Amsterdam
Bin2Barrel	10%	Amsterdam
Regionale Ontwikkelingsmaatschappij B.V. (RON)	33,33%	Amsterdam

De transacties met verbonden partijen vinden plaats op basis van het arms length-principe. Havenbedrijf Amsterdam is eigenaar van de Passenger Terminal Amsterdam (PTA). De PTA bestaat uit een gebouw van ruim 10.000 m², kade, steigers, gangways en overige faciliteiten en is een multifunctioneel knooppunt tussen land en water. De PTA is ontwikkeld voor het ontvangen en afhandelen van cruiseschepen en dient als transferpunt en parkeerfaciliteit voor touringcars. Het gebouw wordt secundair gebruikt voor het faciliteren van evenementen. Havenbedrijf Amsterdam verhuurt de PTA aan Waterkant B.V. Daarnaast is in de exploitatiekosten een bijdrage aan Portbase B.V. inbegrepen van € 2,6 miljoen (2013: € 2,7 miljoen).

- Op 31 december 2013 is Vierhaven, een van de drie vennoten in de VOF Westpoint, failliet gegaan. Op grond van artikel 21 lid 1 van de Akte van Oprichting is Westpoint dientengevolge beëindigd. Vierhaven was directievoerder van de VOF. De twee andere vennoten, Ooms en Hallum, zullen in 2015 tot vereffening overgaan. De vorderingen van Hallum zijn volledig voorzien.
- De Algemene Directie heeft in 2014 besloten om het aandeel in Keyrail in 2015 te vervreemden.

19. TOELICHTING
ACCOUNTANTSKOSTEN

De jaarrekening wordt met ingang van de jaarrekening 2014 gecontroleerd door EY. De jaarrekening 2013 is gecontroleerd door ACAM. De totale kosten voor het onderzoek van de jaarrekening, andere controleopdrachten en overige niet-controle opdrachten, uitgevoerd door de externe accountant, die ten laste van het resultaat zijn gebracht, zijn hieronder gespecificeerd:

BEDRAGEN IN €	2014	2013
Controle van de jaarrekening	125.810	77.880
Overige controle opdrachten	-	10.980
Overige niet-controle opdrachten	2.000	13.938
TOTAAL	127.810	102.798

I. OVERIGE GEGEVENS

20. STATUTAIRE REGELING WINSTBESTEMMING

Bij de verzelfstandiging van Havenbedrijf Amsterdam zijn afspraken gemaakt over de dividenduitkering aan de gemeente Amsterdam. Verwezen wordt naar de bepalingen hieromtrent in de Havenovereenkomst (artikel 9) en de statuten (artikel 25) van Havenbedrijf Amsterdam. Het dividendbeleid kent een minimum dividend en bepalingen die moeten garanderen dat de financiële continuïteit van Havenbedrijf Amsterdam niet in gevaar wordt gebracht door dividenduitkeringen. Er is door B&W van de gemeente Amsterdam een ondergrens (vaste dividendvoet) vastgesteld van € 25,6 miljoen.

21. VOORSTEL WINSTBESTEMMING

Het nettoresultaat bedraagt € 52,5 mln. Conform het bepaalde in artikel 24.3 van de statuten van Havenbedrijf Amsterdam en artikel 2:392 lid 1 Burgerlijk Wetboek stelt de Directie voor een dividend van € 50 miljoen over het uitstaande aandelenkapitaal uit te keren. Het restant van het netto resultaat ad € 2,5 miljoen zal worden toegevoegd aan de overige reserves.

22. GEBEURTENISSEN NA BALANSDATUM

Er zijn geen gebeurtenissen na balansdatum geweest die nadere informatie geven over de feitelijke situatie per balansdatum danwel van belang zijn voor de oordeelsvorming van de gebruikers van de jaarrekening.

23. CONTROLEVERKLARING VAN DE ONAFHANKELIJKE ACCOUNTANT

Wij hebben de in dit rapport opgenomen jaarrekening 2014 van Havenbedrijf Amsterdam N.V. te Amsterdam gecontroleerd. Deze jaarrekening bestaat uit de balans per 31 december 2014 en de winst-en-verliesrekening over 2014 met de toelichting, waarin zijn opgenomen een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

Verantwoordelijkheid van de directie

De directie van de vennootschap is verantwoordelijk voor het opmaken van de jaarrekening die het vermogen en het resultaat getrouw dient weer te geven, alsmede voor het opstellen van het jaarverslag, beide in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW). De directie is tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing als het noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten.

Verantwoordelijkheid van de accountant

Onze verantwoordelijkheid is het geven van een oordeel over de jaarrekening op basis van onze controle. Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder de Nederlandse controlestandaarden. Dit vereist dat wij voldoen aan de voor ons geldende ethische voorschriften en dat wij onze controle zodanig plannen en uitvoeren dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat.

Een controle omvat het uitvoeren van werkzaamheden ter verkrijging van controle-informatie over de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening. De geselecteerde werkzaamheden zijn afhankelijk van de door de accountant toegepaste oordeelsvorming, met inbegrip van het inschatten van de risico's dat de jaarrekening een afwijking van materieel belang bevat als gevolg van fraude of fouten.

Bij het maken van deze risico-inschattingen neemt de accountant de interne beheersing in aanmerking die relevant is voor het opmaken van de jaarrekening en voor het getrouwe beeld daarvan, gericht op het opzetten van controlewerkzaamheden die passend zijn in de omstandigheden. Deze risico-inschattingen hebben echter niet tot doel een oordeel tot uitdrukking te brengen over de effectiviteit van de interne beheersing van de vennootschap. Een controle omvat tevens het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en van de redelijkheid van de door de directie van de vennootschap gemaakte schattingen, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de jaarrekening.

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

Oordeel betreffende de jaarrekening

Naar ons oordeel geeft de jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en samenstelling van het vermogen van Havenbedrijf Amsterdam N.V. per 31 december 2014 en van het resultaat over 2014 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

Verklaring betreffende overige bij of krachtens de wet gestelde eisen

Ingevolge artikel 2:393 lid 5 onder e en f BW vermelden wij dat ons geen tekortkomingen zijn gebleken naar aanleiding van het onderzoek of het jaarverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, overeenkomstig Titel 9 Boek 2 BW is opgesteld, en of de in artikel 2:392 lid 1 onder b tot en met h BW vereiste gegevens zijn toegevoegd. Tevens vermelden wij dat het jaarverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, verenigbaar is met de jaarrekening zoals vereist in artikel 2:391 lid 4 BW.

Amsterdam, 26 mei 2015

Ernst & Young Accountants LLP
w.g. drs. M. Bangma-Tjaden RA

J. ONDERTEKENING VAN DE JAARREKENING

AMSTERDAM, 26 MEI 2015

RAAD VAN COMMISSARISSEN

w.g. R.M. (René) Smit
Voorzitter

w.g. J.F.C. (Dook) van den Boer
Vice-voorzitter

w.g. R.I. (Ingrid) Doerga

w.g. J.F.J.M. (Jeroen) de Haas

w.g. W.J. (Willemijn) Maas

w.g. P.G. (Philip) Stibbe

DIRECTIE

w.g. D. (Dertje) Meijer
President-directeur

w.g. K.J. (Koen) Overtoom
Operationeel directeur

w.g. E.H.J. (Ed) Nieuwenhuizen
Financieel directeur

Bijlage 1 Samenstelling directie

President-directeur/Chief Executive Officer

Dertje Meijer is sinds 2009 president-directeur. Haar aandachtsgebieden zijn Strategie & Innovatie, Personeel & Organisatie, Juridische Zaken en Communicatie. Daarnaast is zij voorzitter van de Amsterdam Logistic Board. 'Havens zijn ontmoetingsplaatsen van goederenstromen, mensen en ideeën. Onze missie is de Amsterdamse haven te ontwikkelen tot een metropool haven die toegevoegde waarde levert aan de stad Amsterdam, de regio en Nederland waar het prettig werken en goed ondernemen is.'

Operationeel directeur/Chief Operation Officer

Koen Overtoom geeft leiding aan de Commerciële sector en de sector Infra en Milieu sinds 2010. Daarnaast is hij verantwoordelijk voor de nautische zaken van het havenbedrijf. 'De Amsterdamse haven is een vitaal industrieel complex met een nationaal en internationaal karakter en relevantie. Wij zoeken een balans tussen werken, wonen en recreëren. Dit doen wij door continue in dialoog te zijn met onze klanten, de regio en onze overige stakeholders. Samenwerken is daarbij de sleutel tot succesvol ondernemen.'

Financieel directeur/Chief Financial Officer

Ed Nieuwenhuizen is vanaf de verzelfstandiging van Havenbedrijf Amsterdam op 1 april 2013 CFO. Zijn portefeuille bestaat uit ICT, Informatie management, Bedrijfseconomische & Financiële zaken en Algemene Zaken. 'Onze uitdaging is naast het zorgen voor een financieel gezond bedrijf om een robuuste duurzaamheidsagenda te realiseren. Al onze financiële activiteiten staan dan ook in het teken van mens, milieu en resultaat.'

Bijlage 1

Begrippen en afkortingen

ALB

De Amsterdam Logistics Board (ALB) is voor het havenbedrijf van belang om de logistieke kracht van de regio te coördineren. Logistiek is een van de topsectoren binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Dertje Meijer is naast CEO van het havenbedrijf ook voorzitter van de ALB. De ALB streeft ernaar om het vestigingsklimaat en de concurrentiepositie van Amsterdam als logistiek knooppunt hoog op de agenda van politiek en bedrijfsleven, regionaal en nationaal te zetten maar levert ook een bijdrage aan het formuleren en implementeren van deze visie. De ALB maakt deel uit van de Amsterdam Economic Board (AEB), die innovatie en samenwerking tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid stimuleert om duurzame economische groei in de MRA te realiseren.

CO2

Carbon footprint, Emission Trading System
CO2 is de chemische formule van koolstofdioxide. Dit is een kleurloos en reukloos gas dat in de atmosfeer voorkomt. Het grootste deel van de CO2 uitstoot wordt voornamelijk veroorzaakt door de verbranding van fossiele brandstoffen.

Droge bulk

Massagoed in droge vorm zoals erts en graan

Global Economy-scenario

In het Global Economy scenario (GE) komt de welvaart ten goede aan alle lagen van de bevolking: mensen van elke sociaal-economische status gaan er financieel op vooruit, hoewel de inkomensverschillen tussen mensen met de laagste en hoogste sociaal-economische status gelijk zullen blijven. Er is sprake van een terugtrekkende overheid en meer privatisering. De uitbreiding van de EU verloopt succesvol en er ontstaat één Europese markt.

HaMis

HaMis staat voor Havenmeester Management Informatie Systeem. HaMis is ontwikkeld door Havenbedrijf Rotterdam. Havenbedrijf Amsterdam participeert in de ontwikkeling van HaMIS, allereerst om het systeem geschikt te maken voor gebruik in de Amsterdamse haven, en daarna als partner in het voortdurend aanbrengen van noodzakelijke aanpassingen en verbeteringen.

Havencusters / Marktclusters

Havenbedrijf Amsterdam heeft vijf sterke clusters, die de kern van de commerciële activiteiten van de haven vormen:

- Energy: kolen, geraffineerde olieproducten zoals benzine, diesel en kerosine, chemieproducten, biomassa en biobrandstoffen;
- Agribulk, Minerals & Recycling: agrarische bulkgoederen zoals granen en grondstoffen voor (dier)voeding, bouwgrondstoffen zoals stenen, grind en graniet, industriële mineralen, kunstmest en organisch en industrieel afval voor recycling;
- General Cargo & Logistics: alle lading, zoals voedingsmiddelen, consumentenproducten, staal en (industriële) halffabricaten, die vervoerd wordt als stukgoed, via roll-on-roll-offscheppen (roro), containers of op basis van maatwerkprojecten. Hieronder valt ook Food: met name cacao (Amsterdam en Zaanstad), verse en diepgevroren vis (Velsen), pootaardappelen (Beverwijk), koffie, sappen (Amsterdam);
- Cruise: toeristen die de regio Amsterdam, bezoeken met een zeecruise- of riviercruisesschip;
- Maritime Services & Real Estate: selectieve uitgifte van grond gericht op logistiek vastgoed dat de haven toegevoegde waarde biedt. Ook de op het water gevestigde nautische en logistieke dienstverlening valt onder dit cluster.

Intermodaal goederenvervoer

Combinatie van verschillende soorten vervoersmethoden zoals spoor en binnenvaart of shortsea, met name als alternatief voor wegvervoer. Het gaat hierbij om vervoer van goederen in (zee)containers, wissellaadbakken en opleggers.

Lean-managementfilosofie

De Lean-managementfilosofie is een managementfilosofie die erop gericht is om maximale waarde voor de klant te realiseren met zo min mogelijk verspillingen. Door de 'slanke productie' gaan de kosten omlaag, wat leidt tot een verbetering van het bedrijfsresultaat.

LNG

Liquefied (liquid) natural gas. Ook bekend als vloeibaar aardgas. Het is een van de schonere fossiele brandstoffen, omdat er relatief gezien minder CO2 vrijkomt bij verbranding dan bij benzene of diesel.

Natte bulk

Massagoed in vloeibare vorm zoals olie en olieproducten.

NFIA

Netherlands Foreign Investment Agency

NOx

Stikstofoxiden, die ontstaan bij alle vormen van verbranding op hoge temperatuur, bijvoorbeeld in een verbrandingsmotor.

NPS (Net Promotor Score)

Methode om loyaliteit van klanten te meten. Hierbij wordt van het percentage klanten dat zo positief is dat ze het bedrijf zouden aanbevelen bij goede bekenden het percentage klanten afgetrokken dat het bedrijf zou afraden bij goede bekenden.

PortBase

Via het Port Community System biedt Portbase bedrijven, organisaties en overheden de mogelijkheid om 24/7 een veelheid aan havenoverstijgende logistieke gegevens uit te wisselen.

Synchromodaal goederenvervoer

Synchromodaal transport is het geregisseerd gebruik van de op elkaar afgestemde vervoersmodaliteiten naast elkaar, zodat de gebruiker altijd een palet aan verschillende vervoersdiensten kan worden geboden, afhankelijk van zijn wensen op het gebied van snelheid, betrouwbaarheid, doorlooptijd, kwaliteit, duurzaamheid en kosten. Daarmee is synchromodaal transport een innovatieve vorm van co-modaal transport, strak aangestuurd via netwerkregie. Het sluit aan bij de recent in Europa ontstane ideeën over het via regie efficiënt en duurzaam gebruiken van de modaliteiten.

TEU

TEU is de aanduiding voor de afmetingen van containers. De afkorting staat voor Twenty foot Equivalent Unit.

NZKG

Het gebied langs het Noordzeekanaal waaraan een vijftal gemeentes ligt: Velsen, Beverwijk, Zaanstad -Haarlemmerliede & , Spaarnwoude en Amsterdam.

