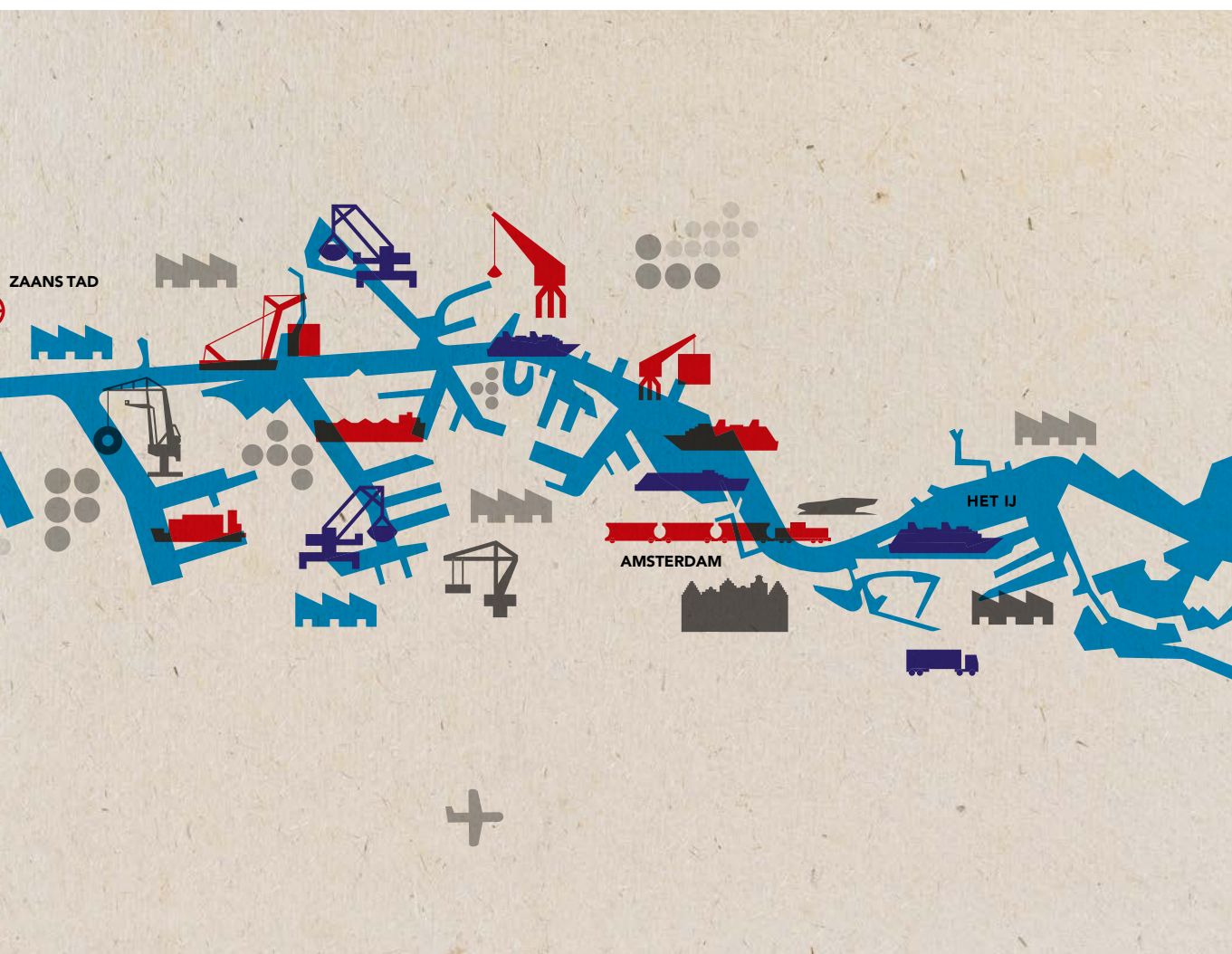


Jaarverslag 2015

Van visie naar strategie, roadmap voor
de Amsterdam metropolitan port.



JAARVERSLAG 2015



Port of Amsterdam

INHOUD

1. Voorwoord	04	7. Ontwikkelen voorkeurshaven	58
2. Bericht van de Raad van Commissarissen	12	8. Diversifiëren en innoveren	72
3. Hoogtepunten	18	9. Organisatie Gezond en slagvaardig	82
4. Profiel	24	10. Divisie Havenmeester	100
5. De Markt	26	Jaarrekening	109
6. Versterken clusters en netwerken	44	Overige gegevens	147

Voorwoord

2015 was een jaar van keuzes, het was het jaar waarin we zijn gestart met de uitvoering van onze ambities uit de Visie 2030, die we in 2014 samen met onze stakeholders hebben geformuleerd.

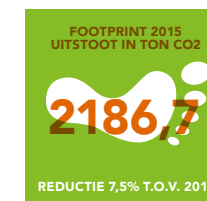
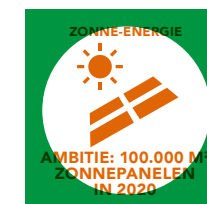


Deze Visie 2030 is ons antwoord op de snelle veranderingen in onze omgeving. Veranderingen op het gebied van energietransitie, technologie en internationale handel en logistiek. De Amsterdamse haven was, is en blijft een plek waar ruimte is om te ondernemen en te experimenteren. De haven als "Amsterdam Metropolitan Port". Niet alleen, maar met onze partners, klanten en de omgeving waarin we actief zijn. Van "Visie naar strategie, roadmap voor de Amsterdam Metropolitan Port" is dan ook het thema van dit jaarverslag.

ENERGIETRANSITIE

De toekomst van fossiele energie is een veelbesproken thema. De uitkomsten van de Klimaatop begin december in Parijs zijn een belangrijk signaal dat de energietransitie noodzakelijk is. Kolen maken op dit moment nog een belangrijk onderdeel uit van het Nederlandse en Europese energie systeem. Maar dat gaat veranderen. De verwachting is dat dit in eerste instantie de productie van elektriciteit zal raken. Op de langere termijn kan dit ook invloed hebben op het gebruik van fossiele brandstoffen voor transport en metaalindustrie. Het fundament van onze huidige haven is gebaseerd op fossiele brandstoffen: 77% van de overslag in de Amsterdamse haven bestaat uit fossiele brandstoffen. We zijn groot in een markt die zal veranderen en dat vraagt aanpassingsvermogen en creativiteit. Daar

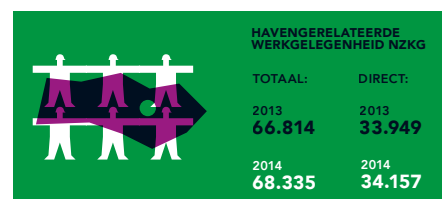
zijn onze visie en strategie ook op geënt. Dat neemt echter niet weg dat we in de uitvoering hiervan dilemma's hebben. Het voelt namelijk niet altijd logisch om iets wat nu economisch goed draait, om te buigen naar iets anders. Tegelijkertijd is voor het opbouwen van iets nieuws, tijd en geduld nodig. We geloven in onze visie en geven de ambities die we daarin geformuleerd hebben, daarom ook gedegen vorm. Zo hebben we al in 2008 besloten geen nieuwe kolenterminals te vestigen in Amsterdam. Hierin lopen wij voorop ten opzichte van andere Europese havens. Maar wij zijn ons zeer bewust van het feit dat dit alleen niet genoeg is. Wij spelen als havenbedrijf dan ook in op deze (maatschappelijke) ontwikkeling door met onze klanten te bespreken op welke wijze wij hen kunnen faciliteren in de overgang naar schonere vormen van energie en verduurzaming van de huidige overslagfaciliteiten. Wij faciliteren deze investeringen vanuit het belang dat wij hechten aan een duurzame groei. Bovendien investeren wij in het aantrekken van bedrijven die actief zijn op gebied van schone energie. Wat de grote energiebronnen van de toekomst zijn, weten we met elkaar nog niet. Maar we zetten de eerste jaren in op zon en wind. Wij hebben onszelf dan ook een flinke ambitie opgelegd op het gebied van duurzame energievoorziening in de haven; maar liefst 100.000 m² zonnepanelen in 2020 en 100 MW windenergie. Verduurzamen doen we samen



met klanten, stakeholders en partners. Daarnaast willen we in 2020 onze eigen CO₂ voetafdruk verlaagd hebben met 25% ten opzichte van 2014. De eerste 7,5% is in 2015 al gerealiseerd.

TECHNOLOGISERING

Een andere ontwikkeling die wij nauwlettend volgen en waar wij kansen zien, is de exponentiële technologisering van de maatschappij. Haven en (maak-) industrie zijn sterk met elkaar verbonden. Vanuit onze Visie 2030 zetten wij dan ook in op de verbinding van haven (logis-



tieke hub), stad (dienstverlening en arbeidskrachten) en regio (industrie). Een belangrijke vraag is hoe snel technologisering toeneemt in de havengerelateerde activiteiten en welke invloed dit heeft op de ontwikkeling van de werkgelegenheid. Een bloeiende haven is en blijft goed voor de werkgelegenheid in de regio. De aard van de werkzaamheden zal door de technologisering wel aan verandering onderhevig zijn. Onze strategie is er evenwel op gericht om de haven en daarmee de havengerelateerde werkgelegenheid, met de geschetste veranderingen, te laten groeien. Daar zullen wij ons altijd voor inzetten, omdat de havengerelateerde werkgelegenheid van grote toegevoegde waarde is voor de havenregio.

ONTWIKKELINGEN 2015

De overslag heeft in 2015 voor het eerst sinds jaren een daling laten zien. De overslag is met 1,3% licht gedaald en kwam voor alle havens in de havenregio in 2015 uit op 96,5 miljoen ton tegen 97,8 miljoen ton in 2014. De overslag in de Amsterdamse haven daalde met 1,6% tot 78,4 miljoen ton (2014: 79,8 miljoen ton).

De daling in Amsterdam is met name veroorzaakt door een lagere overslag in droge bulk. Deze daling is ontstaan in de tweede helft van het jaar. Daar waar er in het eerste halfjaar van 2015 sprake was van een recordoverslag, bleef de tweede helft van het jaar achter. Dit valt hoofdzakelijk toe te schrijven aan het zeer milde winterweer waardoor er minder kolen gestookt werden. Voor 2016 verwachten we weer een lichte groei, maar wij zijn en blijven als internationale haven afhankelijk van volatiele energiemarkten en geopolitieke ontwikkelingen.

Daarentegen heeft de cruisemarkt zich in 2015 verder positief ontwikkeld en hebben 182 zeecruiseschepen en 1.769 riviercruiseschepen Amsterdam bezocht. Dit zijn er respectievelijk 13 en 84 meer dan vorig jaar in dezelfde periode.

2015 kende diverse hoogtepunten waarvan een groot aantal de revue passeert in dit jaarverslag, waaronder uiteraard SAIL Amsterdam 2015. Medio 2015 heeft het Atlaspark in het havengebied als eerste bestaande bedrijventerrein in Nederland het BREEAM 4-sterren (excellent) certificaat voor gebiedsontwikkeling behaald, waardoor de locatie een onderscheidende en aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven met duurzame ambities is. Dit is een grote erkenning voor dit mooie bedrijvengebied! We hebben afgelopen jaar bovendien een aantal mooie nieuwe klanten mogen verwelkomen in de haven en hebben opnieuw geïnvesteerd in onze faciliteiten, waardoor verdere economische groei en toegevoegde waarde mogelijk is.

In het najaar was de financiering voor de bouw van de nieuwe grote zeesluis van IJmuiden rond; de voordeur voor de havenregio. De voorbereidingen zijn in volle gang, in 2016 start de daadwerkelijke bouw. De sluis geeft een belangrijke impuls aan de bereikbaarheid van de havenregio en creëert de mogelijkheden voor verdere groei. Wij kijken enorm uit naar de bouw van dit fantastische infrastructurele project waar groot vakmanschap hoogtij zal vieren om deze nieuwe zeesluis in te passen in een druk en vol sluizencomplex. Een sluizencomplex dat te allen tijde geopend moet blijven voor de scheepvaart van nu. En die in 2019 ruimte biedt aan de schepen van de toekomst.

We hebben in 2015 een wisseling van de wacht gehad op twee cruciale posities binnen ons bedrijf. Na SAIL Amsterdam 2015 hebben we afscheid genomen van Janine van Oosten als (rijks)havenmeester en met ingang van 15 september is Marleen van de Kerkhof in deze functie benoemd. We zijn Janine enorm dankbaar voor de wijze waarop zij de afgelopen jaren invulling heeft gegeven aan deze positie. Op 1 november hebben wij Michiel de Brauw als onze nieuwe Financieel Directeur mogen verwelkomen. Ed Nieuwenhuizen heeft met ingang van die datum Havenbedrijf Amsterdam verlaten, nadat hij de afgelopen twee jaar een waardevolle bijdrage heeft geleverd aan onze organisatie.

SCHONER, SNELLER EN SLIMMER

De Amsterdamse haven is, zoals gezegd, voor een heel groot deel afhankelijk van de overslag van fossiele energie. Wij richten ons op een toekomst die er fundamenteel anders uitziet dan de werkelijkheid van vandaag. Wij zijn ervan overtuigd dat de toegang die een haven moet bieden (tot de stad, de mensen en de wereld) altijd beter kan: sneller, slimmer en ook schoner. Wij willen de motor



van de economie in de metropoolregio Amsterdam zijn en blijven. Onze strategie om dit te realiseren is het worden van een metropolitane haven welke drie hoofddoelen omarmt.

Met het **versterken van clusters** en netwerken willen we de concurrentiepositie versterken om de continuïteit van de haven te garanderen. Onze klanten vormen de ruggengraat van de haven. We koesteren onze klanten en willen samen met hen en met nieuwe partners en klanten de haven verder laten groeien op een zo duurzaam mogelijke wijze. Daarbij is het bovendien cruciaal dat wij onze haven **ontwikkelen tot voorkeurshaven**. De dienstverlening en faciliteiten moeten zo gewaardeerd worden dat potentiële klanten kiezen voor de Amsterdamse havenregio en bestaande klanten besluiten tot verdere investeringen.

Voor onze omgeving betekent dit dat we inzetten op het vergroten van de leefbaarheid, om zo de steun voor de groei van de haven vast te houden. Tot slot willen we door te **diversifiëren en innoveren** nieuwe ladingsstromen aantrekken waardoor we minder afhankelijk worden van de huidige ladingstromen. En daar bovenop willen we geheel nieuwe markten aanboren door 'game changers' aan ons te binden, zodat we een belangrijke positie gaan innemen in de biobased en circulaire economie. Bovendien zien wij kansen in het verder digitaliseren van onze dienstverlening. Die mogelijkheden gaan we onderzoeken. Ook de internationalisering vanuit Port of Amsterdam International is voor ons een belangrijke activiteit.

Deze strategie kunnen we alleen realiseren met een **gezonde en slagvaardige organisatie**. Een aantal grote strategische projecten gaat de komende jaren veel aandacht vragen. Het is een uitdaging om de juiste inrichting van de organisatie te vinden waarmee we de strategie met een grote (commerciële) ambitie, gaan realiseren.

Om alle processen beheersbaar te houden en toekomstbestendig in te richten heeft de nieuwe afdeling Internal Audit alle bedrijfskritieke processen geanalyseerd en hebben we een grote slag gemaakt om deze daar waar nodig te professionaliseren. Ook hebben we voor risicomanagement een strategische rol gecreëerd. Met een risicoregister dat is gebaseerd op de strategische speerpunten zijn we in staat om risico's in te delen en te analyseren, beheersmaatregelen te definiëren en voortgang te monitoren.

We hebben veel aandacht besteed aan het interne programma Klantgericht Werken. Uit ons klanttevredenheidsonderzoek van 2014 bleek dat onze klanten onze dienstverlening waardeerden met een 7,1. Dat is een resultaat waar we positief

over zijn maar met een zeven hebben we nog geen ambassadeurs. Passend bij het willen creëren van een voorkeurspositie hoort een negen. Daar zetten we de komende jaren op in.

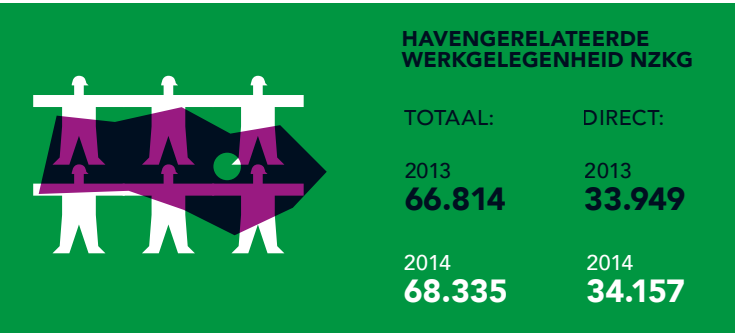
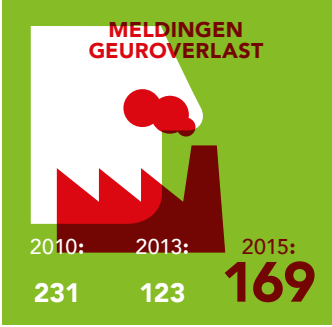
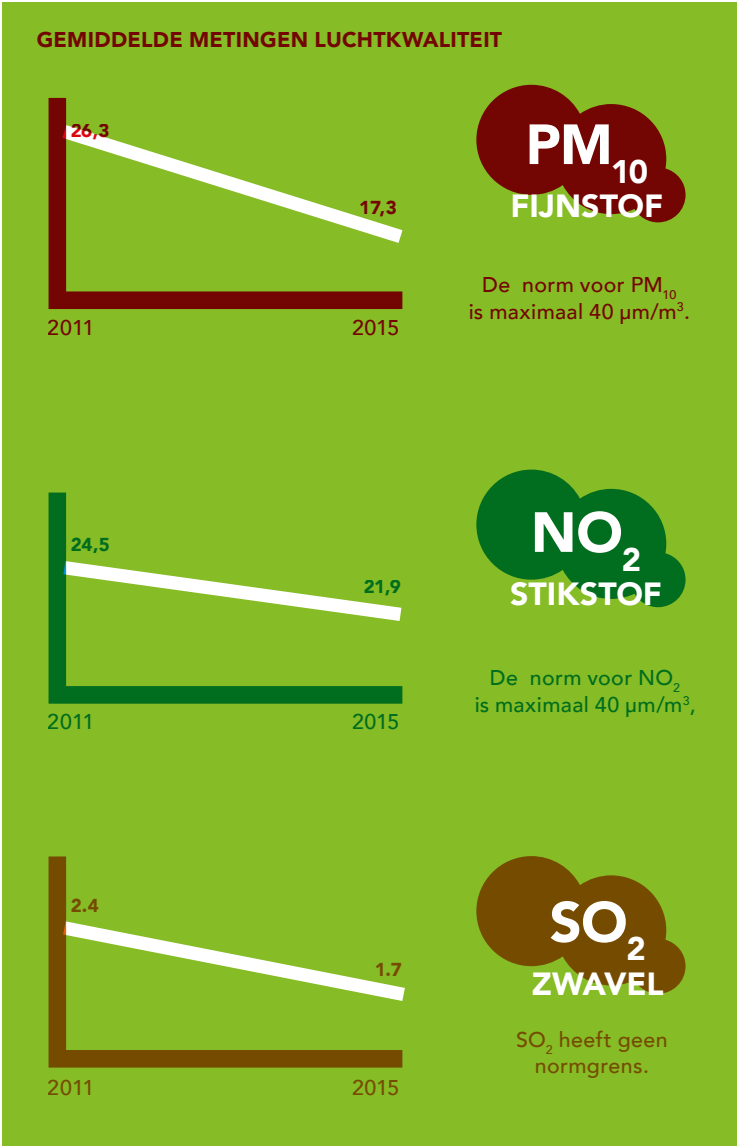
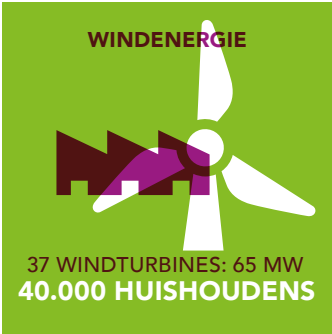
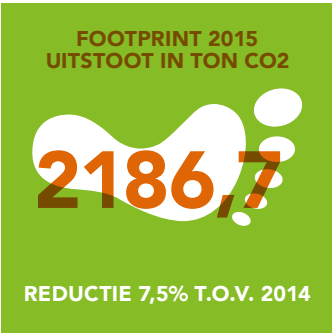
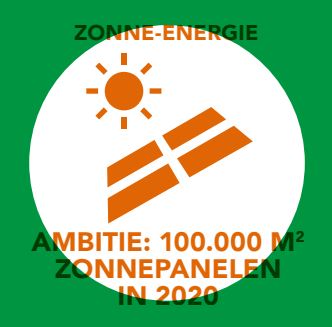
Wij kijken positief terug op 2015. Havenbedrijf Amsterdam is volop in beweging. Met het formuleren van de strategie hebben we een heldere koers voor de komende jaren, waarbij we ons tegelijkertijd bewust zijn van de ontwikkelingen die nooit ophouden en, in het tijdsgewricht waarin wij ons bevinden, steeds sneller gaan. De grootste uitdagingen voor 2016 liggen voor ons op het vlak van het ten uitvoer brengen van een aantal van de grote strategische projecten, het weer laten groeien van de overslag en het verder professionaliseren van onze organisatie en processen. Wij kijken vol vertrouwen uit naar 2016 en verder, waarin we met elkaar op weg gaan naar de Amsterdam Metropolitan Port.

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

**Dertje Meijer,
Koen Overtoom
en Michiel de Brauw**

4 april 2016

Duurzame haven



HOOFDSTUK 2

Bericht van de Raad van Commissarissen

Waar 2014 het jaar was waarin het fundament is versterkt voor de toekomst, is 2015 het jaar waarin een start is gemaakt met de uitwerking en uitvoering daarvan. Naast de behaalde resultaten uit de bestaande business heeft de directie in 2015 hard gewerkt aan het uitwerken van de Visie 2030 in concrete strategische doelstellingen voor de komende jaren. Ook is een begin gemaakt met de uitvoering van de bouw van de zeesluis; de gunning van het bouwcontract door Rijkswaterstaat, in augustus 2015, betekende dat de voorbereidende werkzaamheden konden beginnen en dat in 2016 gestart wordt met de aanleg.



De gemeente Amsterdam heeft in juni ingestemd met de Visie 2030, Amsterdam Metropolitan Port. Volgens deze Visie is de haven in 2030 een geïntegreerd haven-industrieel knooppunt waar grondstoffen, goederen, reststromen, data, mensen en ideeën samenkomen, waar nieuwe technologieën een kans krijgen en waar ruimte is om te experimenteren. En waar de kracht van de haven (bedrijven), stad en regio is gebundeld. De gemeente Amsterdam benadrukt hierbij het belang van een duurzame haven en het identificeren van toegevoegde waarde, maar constateert tevens dat de doelstellingen van de Visie in hoofdlijnen aansluiten bij de publieke belangen van de stad. In 2015 is een begin gemaakt met het vertalen van de Visie 2030 in concrete strategische doelstellingen.

De Raad van Commissarissen heeft over de strategiebepaling een intensieve en goede dialoog gevoerd met de directie. Op 16 oktober heeft de Raad van Commissarissen ingestemd met de door de directie gepresenteerde Strategie 2020. De financiële en organisatorische consequenties van de strategie worden in 2016 verder uitgewerkt. Havenbedrijf Amsterdam gaat de bestaande activiteiten verbeteren en voortzetten, en gaat daarbij nieuwe activiteiten ontwikkelen, vooral op het gebied van biobased, circulair en offshore en bestaande clusters en netwerken versterken. Er is een tiental concrete projecten geïdentificeerd die invulling gaan geven aan de strategische doelen. Het in gang zetten en realiseren van deze

transitie is een uitdaging voor de directie en voor de gehele organisatie en stelt hoge eisen aan toezicht en advisering door de Raad van Commissarissen.

Havenbedrijf Amsterdam heeft afgelopen jaar een flinke stap gemaakt in het verder professionaliseren van de interne risicobeheersing, waaronder de administratieve organisatie, interne beheersing van processen en IT general computer control en de interne controle versterkt. De auditcommissie is intensief betrokken geweest; als klankbord en als adviseur. In 2016 zal de professionaliseringsslag verder doorgezet worden.

Bij verzelfstandiging is door Havenbedrijf Amsterdam een leningovereenkomst aangegaan met de gemeente Amsterdam met een looptijd tot 1 april 2016. De liquiditeitspositie en lage rente heeft de directie doen besluiten tot vervroegde aflossing van het resterende leenbedrag. De aflossing, per 31 december 2015, is uiteindelijk deels gerealiseerd uit eigen middelen en deels via herfinanciering door Rabobank Amsterdam en de Bank Nederlandse Gemeenten. Naast rentevoordeel betekent dit een financieel minder afhankelijke positie ten opzichte van de gemeente Amsterdam. Eén commissaris heeft zich bij de besluitvorming over de banken onthouden van stemming vanwege een commissariaat bij een van de betrokken banken.

De Raad van Commissarissen complimenteert de directie met de voortvarendheid waarmee de herfinanciering is aangepakt en

ziet het als een logische stap in de zelfstandige koers die het bedrijf na verzelfstandiging is gaan varen.

De raad heeft in 2015 een drietal bedrijfsbezoeken gebracht en de netwerkavonden voor het havenbedrijfsleven in Sociëteit Welvaren zijn door een aantal leden bezocht. In mei is een bezoek gebracht aan de IGMA Bulkterminal bij de Vlothaven en in september was de raad te gast bij het kolenoverslagbedrijf Rietlanden Terminals bij de Afrikahaven. Bij IGMA is inzicht verkregen in de agribulkmarkt en de marktpositie hierin van de Amsterdamse haven. Ter versteviging van die marktpositie is door het havenbedrijf geïnvesteerd in het geschikt maken voor op- en overslag van agribulk van voormalige cacaoloodsen en verouderde kades.

Het bezoek aan de kolenterminal Rietlanden sloot goed aan bij de behoefte van de Raad van Commissarissen om zich te verdiepen in de ontwikkelingen op de fossiele brandstoffenmarkt. Het havenbedrijf zet in zijn Visie 2030 en strategisch plan in op het behoud van een stevige positie van de Amsterdamse haven als energiehaven. Dit betekent een actieve rol in het vestigen en aantrekken van nieuwe, duurzame energie-initiatieven. Een voorbeeld hiervan is de participatie in een project voor de opwekking van energie door middel van biomassa.

Naar steenkolen zal de komende jaren nog vraag blijven, maar in welk tempo de ener-

gietransitie van fossiel naar duurzaam opgewekte energie zich zal voltrekken is vooral afhankelijk van (inter)nationaal politiek beleid. De Raad van Commissarissen was onder de indruk van de milieuverantwoorde wijze waarop deze moderne terminal opereert en de investeringen die in dat kader gedaan zijn.

Eind juni is door Raad van Commissarissen en directie een inspirerend bezoek gebracht aan de grootste binnenhaven van Europa in Duisburg. Duisburg heeft zich in relatief korte tijd ontwikkeld van een traditionele binnenhaven naar een belangrijk multimodaal logistiek centrum in West Europa, waarbij het havenbedrijf Duisport Group heeft ingezet op een brede positionering: intermodaliteit (binnenvaart, truck, rail), goede voorzieningen en services (o.a. packaging en railservice) en investeringen in logistieke bedrijfsparken (eigen distributie- en expeditie faciliteiten).

Het evenement van het jaar was SAIL Amsterdam 2015. Deze editie van dit nautisch evenement van wereldformaat was een groot succes en heeft Amsterdam en de maritieme sector op een bijzonder positieve manier in de schijnwerpers gezet. Het havenbedrijf heeft een essentiële bijdrage geleverd aan de organisatie en het succesvolle verloop van het evenement. De Raad van Commissarissen bedankt alle medewerkers van Havenbedrijf Amsterdam die hieraan hun enthousiaste bijdrage hebben geleverd.

Personele aangelegenheden

René Smit is met ingang van 1 december 2015 teruggetreden als voorzitter. Per deze datum is Smit benoemd tot voorzitter van de raad van bestuur van ZorgSaam, een zorginstelling in Zeeuws-Vlaanderen. Deze bestuursfunctie is gegeven de Wet bestuur en toezicht niet te verenigen met het voorzitterschap van de Raad van Commissarissen. Dook van den Boer is vicevoorzitter en nam het voorzitterschap waar tot een nieuwe voorzitter werd benoemd.

Jeroen de Haas is in december 2015 door de aandeelhouder herbenoemd voor een periode van vier jaar. De Haas is van april tot en met juni met bijzonder verlof geweest waardoor hij een drietal vergaderingen niet heeft kunnen bijwonen.

Financieel directeur Ed Nieuwenhuizen heeft Havenbedrijf Amsterdam per 1 november 2015 verlaten. De Raad van Commissarissen respecteert het besluit en bedankt Ed voor zijn grote loyaliteit. Nieuwenhuizen heeft met veel inzet bijgedragen aan het ontwikkelen van een professionelere financiële organisatie en een belangrijke bijdrage geleverd aan de financiering van de nieuwe zeesluis.

Michiel de Brauw (1959) is op voordracht van de Raad van Commissarissen per 1 november 2015 door de aandeelhouder benoemd als nieuwe Financieel directeur. De Brauw heeft zich al snel ingewerkt in de organisatie van Havenbedrijf Amsterdam.

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 de directie over de opzet en de werking van de interne risicobeheersing en controlesystemen en het financiële verslaggevingsproces.

De commissie is in 2015 zes keer bij elkaar gekomen. Op 10 juni had op initiatief van de directie een overleg plaats over de aanpak van het verbeteren van de administratieve organisatie en interne controlefunctie. Het raamwerk voor deze aanpak is een integraal 'in control' model, met in eerste instantie de focus op de beheersing van de financiële risico's binnen de bedrijfsprocessen.

In verband met bewustwording en betrokkenheid van de gehele organisatie benadrukt de auditcommissie het belang om procesverantwoordelijken direct te betrekken bij het beschrijven en optimaliseren van de processen.

Het verbeterplan loopt door tot eind 2016, waarbij het plan gaandeweg uitgebreid wordt met die operationele processen die nog niet in het basis verbeterplan waren opgenomen. Het verbeterproces wordt tijdelijk ondersteund door twee internal auditors.

Op 11 november werd met de externe accountant de managementletter 2015

besproken. Op basis van deze management-letter constateert de auditcommissie dat de ontwikkelingen de goede kant op gaan; er is aandacht voor de processen en de controle waardoor het controlebewustzijn binnen de organisatie toeneemt.

Naast de tijdelijke inzet van de internal auditors is de financiële kolom in 2015 versterkt met onder andere een manager Deelnemingen en een manager Treasury. Het hoofd Financiële Zaken startte per 1 januari 2016 als CFO bij een andere organisatie. De auditcommissie bedankt haar voor haar loyale inzet en haar goede bijdrage aan de vergaderingen. Tijdelijk zijn extern een hoofd Financiële Zaken en een Financial Controller ingehuurd met verslaggevingsexpertise om de jaarrekening 2015 op tijd op te leveren. De herfinanciering van het havenbedrijf en de financiering van het Amsterdamse aandeel in de aanleg van de nieuwe grote zeeluis in IJmuiden was bij de vergaderingen van de auditcommissie een terugkerend onderwerp op de agenda.

Bezoldigingscommissie

De leden van de bezoldigingscommissie zijn Willemijn Maas (voorzitter) en Jeroen de Haas. De bezoldigingscommissie heeft in 2015 de evaluatie van het beloningsbeleid voor de directieleden van Havenbedrijf Amsterdam voorbereid. Het kader voor dit beleid is - onder meer - het beloningsbeleid van de gemeente Amsterdam voor de gemeentelijke deelnemingen. In afwachting van het nieuwe beloningsbeleid van

de aandeelhouder, dat eind 2015/begin 2016 wordt verwacht, besluit de Raad van Commissarissen om het huidige beloningsbeleid voort te zetten. Zodra het 'Beloningsbeleid deelnemingen gemeente Amsterdam' gereed is, wordt bezien wat de consequenties zijn voor het huidige 'beloningsbeleid directieleden Havenbedrijf Amsterdam NV'.

De commissie heeft tevens de beoordelings- en functioneringsgesprekken gevoerd met de directieleden. Daarnaast heeft zij de criteria voor de variabele beloning aan de hand van de jaarresultaten getoetst. Zowel voor de mogelijke loonsverhoging op grond van functioneren als voor de hoogte van het toekennen van de variabele beloning heeft zij per directielid een voorstel voorbereid voor de RvC.

Benoemingscommissie

De leden van de benoemingscommissie zijn René Smit (voorzitter) en Philip Stibbe. Aangevuld met Ingrid Doerga, vanwege haar financiële expertise, en in nauwe samenwerking met de directie heeft de benoemingscommissie de werving en voordracht van de nieuwe Financieel directeur Michiel de Brauw succesvol ingevuld. Met ingang van 1 december 2015 heeft René Smit zijn voorzitterschap neergelegd. In verband met de werving van een nieuwe voorzitter heeft René Smit er voor gekozen zijn functie als voorzitter van de benoemingscommissie (tijdelijk) te laten waarnemen door Dook van den Boer. De

commissie is in december gestart met het opstellen van een profiel van de beoogd voorzitter en met de selectie van een werving- en selectiebureau. De search voor een nieuwe voorzitter is naar verwachting in het tweede kwartaal van 2016 afgerond.

VERGADERINGEN

De Raad van Commissarissen heeft in 2015 zeven keer vergaderd. Op uitnodiging van de directie heeft in de oude verkeersstoren op Schiphol Oost nog een extra bijeenkomst over het thema business development plaatsgevonden. Twee van de vergadering zijn gehouden op locatie in het Amsterdamse havengebied; op 20 mei bij de IGMA bulkterminal en op 3 september bij Rietlanden Terminals. De vergadering van 26 juni vond plaats in het hoofdkantoor van Duisport Group in Duisburg.

Naast de onderwerpen die al zijn genoemd – strategiebepaling, AO/IC, herfinanciering, SAIL Amsterdam 2015 – hebben directie en Raad van Commissarissen in 2015 met elkaar gesproken over de ontwikkeling van de aan de zee kant van de Noordersluis gelegen Averijhaven, de herstructurering van het ontwikkelingsproject RON HoogTij aan de noordzijde van Noordzeekanaal en de financiering van de sluis. Wat opvalt is dat veel van deze dossiers een regionale dynamiek kennen. Eens te meer wordt hiermee het belang van goede samenwerking in de Noordzeekanaalregio aangetoond. Verder kwamen nog aan de orde de behar-

tiging van het havenbelang in het spoor-goederenvervoer aan de hand van het Keyrail-dossier en de overname van de aandelen van NS in de Passenger Terminal Amsterdam.

DANKWOORD

In december maakte de Raad van Commissarissen kennis met de nieuwe (Rijks) havenmeester Marleen van de Kerkhof. Marleen is de opvolgster van Janine van Oosten, die in september, na een succesvol verlopen SAIL evenement met pensioen is gegaan. De raad bedankt Janine voor haar vele jaren van goed werk en wenst Marleen veel succes toe in haar nieuwe functie.

Voorts dankt de raad de gemeente Amsterdam voor de wijze waarop zij in 2015 invulling heeft gegeven aan haar rol als aandeelhouder. De instemming van de aandeelhouder met een aantal voor het havenbedrijf belangrijke besluiten en benoemingen is op een constructieve en positieve manier verlopen. Voor de komende jaren ziet de Raad van Commissarissen uit naar voortzetting van de goede samenwerking; het belang van een goed functionerende en toekomstbestendige haven is in het belang van de metropoolregio Amsterdam!

J.F.C. van den Boer
(waarnemend voorzitter)

Hoogtepunten

SAIL AMSTERDAM 2015

Amsterdam stond in 2015 vijf dagen in het teken van het grootste gratis toegankelijke nautische evenement ter wereld: SAIL Amsterdam 2015. Havenbedrijf Amsterdam vervulde een onmisbare rol op het gebied van nautische veiligheid, financiën en organisatie.

Havenbedrijf Amsterdam was een van de partners van SAIL Event Partners (SEP), de organisatie die SAIL organiseerde. Divisie Havenmeester begeleidde onder meer het varen en aan- en afmeren van 50 Tallships, 551 binnenvaartschepen die

tijdens het event het 'IJ kruisten – want de business ging gewoon door. Havenbedrijf Amsterdam is mede-oprichter en aandeelhouder in SAIL Event Partners CV die de komende edities van SAIL Amsterdam wil organiseren.



Eberhard van der Laan, Burgermeester Amsterdam: "SAIL Amsterdam 2015 was weer een fantastisch event. Het heeft de stad Amsterdam veel bezoekers en de lokale ondernemers extra inkomsten opgeleverd. En iedereen had heel veel plezier."



Aart Hiemstra, Directeur Nautische Zaken Stichting SAIL Amsterdam: "Met zes medewerkers begonnen we aan de voorbereidingen. Bij aanvang van het event waren we gegroeid naar 1200 medewerkers (veelal vrijwilligers)! Het was veel werk maar alle energie waard."





GROOTSTE ZEESLUIS TER WERELD

Medio 2015 gunde Rijkswaterstaat aan Bouwconsortium OpenIJ (BAM- PGGM en VolkerWessels-DIF) de opdracht voor de bouw van een nieuwe grote zeesluis in IJmuiden.

Fantastisch nieuws voor het havenbedrijf. Want deze nieuwe 'voordeur' voor schepen die de Amsterdamse havenregio aandoen, wordt met 500 m lang, 70 m breed en 18 m diep niet alleen de grootste zeesluis ter wereld, het biedt ook de mogelijkheid om door te groeien naar 125 miljoen ton overslag per jaar (t.o.v. 90

miljoen ton per jaar in de huidige situatie). De ruimere overslagcapaciteit draagt in belangrijke mate bij aan (inter)nationaal goederentransport, de beoogde Metropoolfunctie van het gebied en werkgelegenheid in de Amsterdamse havenregio. Naar verwachting is de nieuwe zeesluis eind 2019 beschikbaar.



Kai Winkelman, Rietlanden Terminals: "Het minder getijde afhankelijk zijn, heeft voor ons aanzienlijke voordelen. Daarnaast verwachten wij door de verbreding van de zeesluis minder tonnage in IJmuiden te hoeven lichtenen."

VISIE 2030

Wat zijn onze ambities en wat is ons plan van aanpak om te komen tot de beoogde 'Amsterdam Metropolitan Port'?

In 2015 is onze Visie 2030⁺ vastgesteld door de gemeente Amsterdam en hebben we aansluitend onze strategie 2016-2020 opgesteld. Het bepaalt in belangrijke mate de koers die we als bedrijf hebben ingezet om onze belofte waar te maken, de gestelde ambities (visie 2030) te

concretiseren en samenhang aan te brengen. De focus ligt op het ontwikkelen van een voorkeurshaven, het versterken van clusters & netwerken en het diversifiëren en innoveren. Dat alles vanuit een gezonde en slagvaardige organisatie.

HOOGTEPUNT



Rolf van Arendonk, projectleider Natuur en Milieu federatie Noord-Holland: "Met de aanleg in 2015 van een E-nose netwerk in de haven en de aanpak van piepende vrachtwagens heeft Havenbedrijf Amsterdam voor wat betreft de leefbaarheid een paar lovenswaardige initiatieven genomen."

LEEFBAARHEIDSPROJECTEN

Duurzame groei vraagt om slimme keuzes. Doordat we ons hebben gecommitteerd aan Visie Noordzeekanaalgebied 2040 hebben we ons ook gecommitteerd aan de consequenties die dat met zich meebrengt.

Bijvoorbeeld het terugbrengen van de milieubelasting en het treffen van maatregelen bij ontvangers op het gebied van geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en geur. Voorstellen en plannen met betrekking tot milieu-ruimtelijke inrichting bekijken we daarom zowel vanuit economisch als maatschappelijk verantwoord

perspectief. Het vergroten van de leefbaarheid in de regio is binnen het havenbedrijf als thema verankerd en leverde in 2015 verschillende concrete resultaten op. Zoals de plaatsing van 41 e-Noses (project Geur Inzicht) en vervanging van ruim 100 'piepjes' voor een ruissignaal (project Hoorbaar Minder).

Bewoner van Zaanstad op Twitter: "Ruis van achteruitrijdende shovel is 100x beter dan die vervelende piepjes!"



Rob Hansen, directeur Cargill BV: "We hebben met Havenbedrijf Amsterdam een project afgerond voor de uitbreiding van onze terminal aan de Vlothaven. Onder andere is door de aankoop en renovatie van een grote loods door het havenbedrijf onze opslagcapaciteit voor agriproducten sterk uitgebreid. Hiermee kunnen wij inspelen op een groeiende vraag uit de markt naar opslag en is het gelukt om een van de grootste klanten van Cargill langjarig aan ons te verbinden".



DE HAVEN WERKT

Het Amsterdamse havengebied bood ook in 2015 weer plek aan klanten met grote ambities, plannen, wensen en dromen. Zo heeft het havenbedrijf een terminal aangekocht en direct verhuurd als nieuwe locatie van ruim 37.000 m² voor op- en overslag van agri-producten als soja en mais.

Kreeg de focus op Smart, Sustainable Chemistry verder vorm met grote, nieuwe op- en overslaghallen met loading dock en kantoren aan de Petroleumhavenweg. Vestigde een fashion-gerelateerd bedrijf haar hoofdkantoor in de Minervahaven

en twee bedrijven die voorop lopen in technologische innovatie zich op het Atlaspark en verkoos de eigenaar van een 1400 ton sterk kraanschip Amsterdam tot nieuwe thuishaven voor onderhoudswerkzaamheden.

Profiel

De Amsterdamse haven is de vierde haven van West-Europa en groot in de overslag en verwerking van energieproducten. De haven maakt deel uit van het Noordzeekanaalgebied (NZKG) en is de grootste haven in deze havenregio waarvan ook de havens van Zaanstad, Beverwijk, Velsen/IJmuiden deel uitmaken.

De havens in het Noordzeekanaalgebied sloegen in 2015 97 miljoen ton goederen over waarvan ruim 78 miljoen ton in de haven van Amsterdam. In de havenregio werken in totaal ruim 68.000 mensen bij bedrijven in de haven of bij havengereleerde bedrijven. Daarvan werken zo'n 46.000 mensen in Amsterdam.

HAVENBEDRIJF AMSTERDAM KENT DRIE HOOFDTAKEN:

1. optimalisatie van de dienstverlening en het vestigingsklimaat voor bedrijven in de havenregio. Daarbij richt zij zich op bestaande klanten, het aantrekken van nieuwe ladingstromen en vestigingen en op marketing en promotie;
2. aanleg en onderhoud van de infrastructuur, vernieuwen van de haven en het beheer van het Amsterdamse havengebied Westpoort;
3. bevordering van een vlotte, veilige en milieuverantwoorde afwikkeling

ling van het scheepvaartverkeer van 40 kilometer buiten de kust bij IJmuiden tot aan de Oranjesluizen, onder meer door regelgeving en handhaving.

KRUISBESTUIVING - In 2014 heeft Havenbedrijf Amsterdam haar Visie 2030 geformuleerd. Voor Havenbedrijf Amsterdam is de Amsterdamse havenregio in 2030 meer dan een overslagpunt. Het is een dynamische metropoolhaven die de krachten bundelt van de drie sterke kernen van Amsterdam: het logistieke knooppunt van wereldformaat, de hoogwaardige regionale industrie en de veelzijdige stedelijke dienstensector. Door de haven, de regio en de stad optimaal met elkaar te verbinden, ontstaat kruisbestuiving, synergie en innovatie.



VISIE2030

<http://bit.ly/visie2030>

WAARDE - Havenbedrijf

Amsterdam bouwt zo aan een haven die steeds meer waarde oplevert voor klanten en omgeving. Een vestigingsklimaat op topniveau, ontwikkeling en innovatie, banen en inkomsten, leefbaarheid en circulariteit zijn daarbij sleutelbegrippen. Daarmee is en blijft de haven de motor van de economie. Dit sluit nauw aan op de ambitie een grotere rol te spelen in de beweging binnen de haven, de stad en de regio: het ritmisch systeem van bevoorrading en afvoer, de circulaire afval- en grondstoffen rotonde en de batterijfunctie voor schone energie.

De fysieke haven is en blijft het hart van de business. De haven biedt toegang tot de metropool Amsterdam, Europa en de wereld: tot mensen, ideeën en netwerken. Havenbedrijf Amsterdam is ervan overtuigd dat deze steeds beter kan: slimmer, sneller en schoner.

ROLLEN - Als Marktmeester zorgt Havenbedrijf Amsterdam voor de beste voorwaarden voor een veilige, soepel en efficiënt werkende haven en aantrekkelijk vestigingsgebied. Deze kern wordt versterkt en verrijkt door steeds meer als Matchmaker de verbinding te leggen tussen organisaties, sectoren en initiatieven binnen en buiten de haven, en zo te zorgen voor synergie, kruisbestuiving en innovatie. Vanuit de sterke kern wil Havenbedrijf Amsterdam ook als Co-creator partnerships aangaan om samen de haven verder te ontwikkelen.

Havenbedrijf Amsterdam neemt geen genoegen met de status quo en doorbreekt hiermee geijkte patronen. Met inventiviteit. Met sterke netwerken. Met korte, snelle lijnen met onze mensen en partners die meedenken en meedoen. Als een echte Port of Partnerships die investeert in waardevolle samenwerking.

De markt

Als vierde haven van West-Europa, is de haven van Amsterdam een knooppunt voor diverse stromen van internationaal vervoer en gespecialiseerd in op- en overslag van fossiele brandstoffen, levensmiddelen & agribulk, gespecialiseerd stukgoed, bouwmaterialen & recycling.

Daarnaast is de havenregio een belangrijke intermodale logistiek hub, biedt het ruimte aan de maakindustrie en is het een belangrijke bestemming voor cruiseschepen. Havenbedrijf Amsterdam genereert haar inkomsten door het innen van havengelden en erfpachtinkomsten.

De totale overslag in het Noordzee-kanaalgebied daalde met 1,3%. De omzet in 2015 kwam voor Havenbedrijf Amsterdam uit op € 147,4 miljoen en lag daarmee 3,5% hoger dan in 2014. Dit komt met name door de hogere boekwinst van 3,6 miljoen euro.

WERKGELEGENHEID EN TOEGEVOEGDE WAARDE

De havenregio (Amsterdam, Velsen/IJmuiden, Beverwijk en Zaanstad) biedt 68.335 (2014) banen en is met een toegevoegde waarde van € 6,67 miljard (2014) van grote betekenis voor de Metropoolregio Amsterdam. Op bedrijventerrein Westpoort (het Amsterdamse havengebied) zijn 2.451 bedrijven gevestigd en ruim 46.417 mensen werkzaam. Met een oppervlakte van 37 vierkante kilometer, is

Westpoort het grootste aaneengesloten bedrijventerrein van Nederland. In dit gebied bevindt zich het Atlaspark; dé logistieke hotspot van de Amsterdamse haven. Atlaspark is het eerste bestaande bedrijventerrein in Nederland dat in 2015 een BREEAM 4-sterren (excellent) certificaat voor duurzame gebiedsontwikkeling heeft verworven. De Amsterdamse havenregio omvat 4.500 hectare. In 2015 werd ca 21,9 hectare grond uitgegeven aan bedrijven en 22,5 hectare grond teruggenomen. In 2015

heeft gemeente Amsterdam op voorspraak van het havenbedrijf 20 hectare aan grondposities aangekocht en heeft Havenbedrijf Amsterdam deze in erfpacht afgenomen.

OVERSLAG

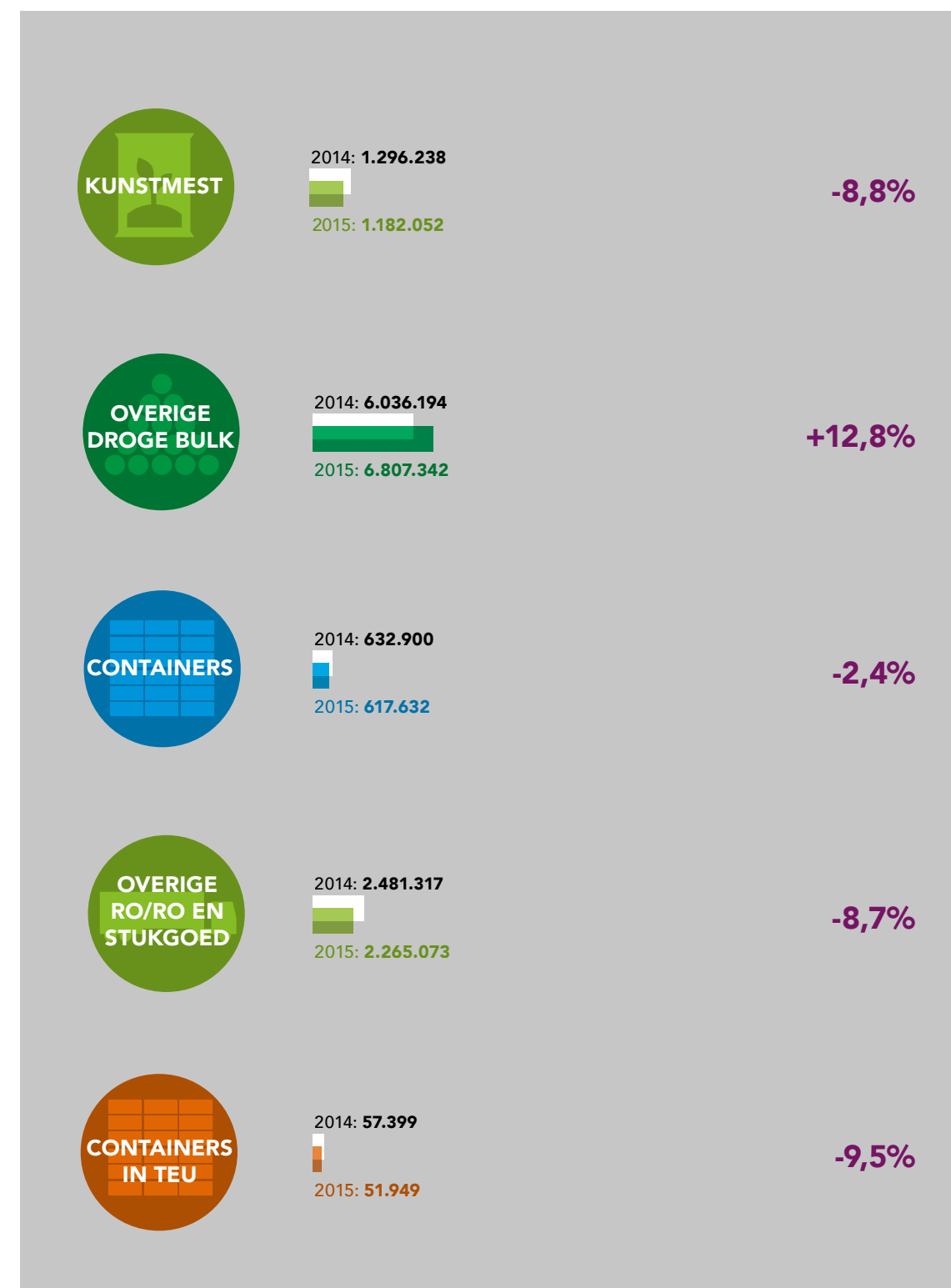
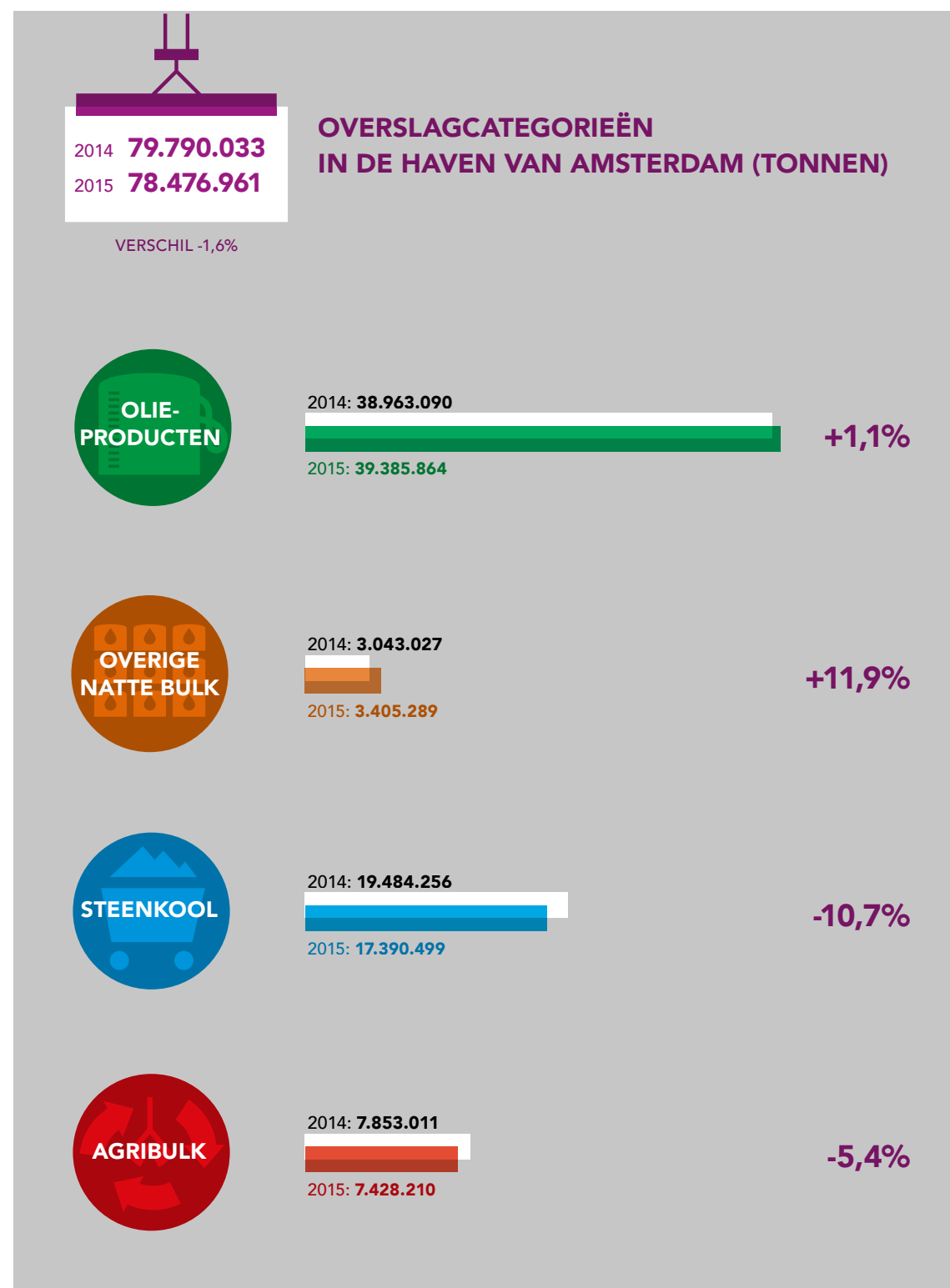
Hoewel dit jaar geen overslagrecord is gevestigd en de overslagcijfers lager zijn dan vorig jaar – was 2015 geen slecht jaar. Het eerste half jaar was qua overslagcijfers zelfs hoger dan ooit. De import in de Amsterdamse haven daalde met 4% tot 50,8 miljoen ton in 2015. De export groeide met 3% tot 27,6 miljoen ton.

De daling in Amsterdam is met name veroorzaakt door een lagere overslag in droge bulk. Bij kolen was sprake van een daling van 10,7% tot 17,4 miljoen ton. Ook de overslag van agribulk daalde, met 5,4% tot 7,4 miljoen ton. Overige droge bulk, waaronder erts en meststoffen, steeg met 12,8% tot 6,8 miljoen ton.

REGIO OVERSLAG

	2013	2014	2015	2015 TEN OPZICHTE VAN 2014
Amsterdam	78.534.310	79.790.033	78.481.961	-1,6%
Beverwijk	255.110	238.777	338.064	41,6%
IJmuiden	16.782.471	17.543.899	17.402.250	-0,8%
Zaanstad	180.411	232.041	307.747	32,6%
TOTAAL	95.752.302	97.804.750	96.530.022	-1,3%

De overslag van olieproducten bedroeg in 2015 39,4 miljoen ton tegen 38,9 miljoen ton in 2014 (+1,1%). Overige natte bulk steeg met 11,9% naar 3,4 miljoen ton. De overslag van containers daalde licht van 633 duizend ton in 2014 naar 617 duizend ton (= 51.634 TEU) in 2015. Ro/Ro, auto's en overige stukgoed daalde in 2015 met 8,7% tot 2,3 miljoen ton.





ONTWIKKELINGEN

Een van de belangrijkste vraagstukken is de energietransitie. Hoe maakt Havenbedrijf Amsterdam de overgang van een wereldspeler in de overslag van fossiele brandstoffen naar een haven die zich richt op hernieuwbare brandstoffen en biochemie?

In de Amsterdamse havenregio zijn energieterminals gevestigd met een grote economische waarde die zeer rendabel zijn. We willen bestaande markten behouden en versterken door te investeren in verbeteringen van algemene haveninfrastructuur, flexibiliteit van terminals en dienstverlening. Denk aan het stimuleren van investeringen in het afvangen van stof, toepassing van LED-verlichting, uitbreiding treinemplacement, schonere uitstoot na verbranding en het terugdringen van geluidsoverlast. Daarnaast heeft Havenbedrijf Amsterdam de ambitie om leidend te worden in duurzame energie, fijnmazige recycling en biobased economy. De doelstellingen voortkomend uit de Klimaatop eind 2015 maken de energievraagstukken van vandaag heel actueel. We zien al dat Engeland (verouderde) kolencentrales sluit. Uiteraard is ook in Nederland onderzocht welke actie ondernomen moet worden om de klimaatdoelstelling uit het energieakkoord te ondersteunen. Havenbedrijf Amsterdam vervult een stimulerende rol bij het faci-

teren van de energietransitie. We hebben een flinke ambitie op het gebied van wind- en zonne-energie, en moedigen de havenregio hierin aan door te faciliteren, verbinden, financieel te steunen en te versnellen. Bijvoorbeeld op het gebied van aanvraagprocedures van milieuvergunning, vernieuwen vergunning en financiering vergunningen. Ook wordt actief

gekeken naar de opslag en productie van duurzame transportbrandstoffen, waaronder LNG, in het havengebied. Maar terwijl we grote ontwikkelingen zien in de biobased en circulaire economie; de lage olieprijs bemoeilijkt de haalbaarheid van veel biobased projecten en kolen zullen (nog lange tijd) nodig zijn als back-up-energiebron.



Dertje Meijer, CEO Havenbedrijf Amsterdam:

“Niet alleen als mens, maar ook als havendirecteur voel ik het energie-dilemma: enerzijds ben ik heel trots op onze energiekanten. Op onze benzine- en kolenterminals. Deze ‘state of the art’ terminals zijn prachtige bedrijven en opereren met oog voor mens en milieu. Zij behoren tot de top als het gaat om investeringen in schone op- en overslag. Anderzijds weten we dat het gebruik van fossiele energie op termijn eindig is en dat de vraag rijst... hoe nu verder? Het energieverhaal van de haven is dan ook een En-En verhaal. Wij zijn samen met onze klanten verantwoordelijk voor het leveren van energie-zekerheid. Omdat we van A naar B willen met de auto of met het vliegtuig. Omdat we ons huis willen verwarmen in de winter. Omdat we 24/7 toegang tot informatie willen. Dat houdt in dat we voorlopig nog niet zonder fossiel kunnen. Maar we zetten ook fors in op duurzaamheid.”

• Havenbedrijf Amsterdam wil haar opwekcapaciteit wind in het havengebied vergroten van 65 MW tot 100 MW.

Klaas van de Berg, General Manager NL, Orgaworld:

“Wij zijn er trots op een bijdrage te leveren aan de energietransitie en verduurzaming van de Amsterdamse haven. Onze groene stroom voor 15.000 huishoudens en het leveren van groen/duurzame warmte aan het warmtenet Amsterdam zijn hier voorbeelden van. Altijd op zoek naar synergie en meer duurzaamheid doen wij dit in nauwe samenwerking met omliggende bedrijven. Alhoewel we grote stappen hebben gemaakt, blijven we onverminderd ambitieus. De scheidslijn tussen sectoren vervaagt. De afvalsector als leverancier van grondstoffen voor de chemie? Om die reden investeren wij in onderzoek naar hoogwaardiger gebruik van organische afvalstoffen.”



Uit 'Old Lens II – De Amsterdamse Haven': “We zitten in een revolutionaire fase waar het gaat om de transitie naar een nieuw energiesysteem. Hoe de wereld van morgen eruit ziet weten we niet – omdat er in ieder geval ten dele iets geheel nieuws gecreëerd moet worden. De wereld van morgen is niet als de wereld van gisteren. Ook in Amsterdam en haar haven betekent dat, dat op een andere manier moet worden gekeken naar business modellen, naar risico's, naar het vormgeven van de toekomst, naar de werking van democratie en toezicht.”

* De uitgaven betreffen oa bestedingen van rederijen aan havengelden, terminalfee, loodsgelden, inzet sleper, bunkering, inzet bussen en gidsen én de uitgaven van passagiers en crew aan bijvoorbeeld overnachtingen, attracties, voeding en drinken, OV / taxi en souvenirs.

Maritieme bedrijven presteerden in 2014 beter dan de Nederlandse economie als geheel. De toegevoegde waarde van de maritieme cluster steeg volgens de Maritieme Monitor 2015 met 3,3%, de totale werkgelegenheid met 3,2%. Welk aandeel heeft Amsterdam daarin?

De overslag daalde in de Amsterdamse havenregio maar mede omdat 2015 een goed jaar was qua klantinvesteringen, verwachten we de komende jaren weer te groeien. Wat niet betekent dat er geen actie nodig is. We willen in 2030 meer zijn dan een overslagpunt. De nabijheid van Schiphol en de Bloemenveiling van Aalsmeer is uniek. Daarnaast beschikt Amsterdam met AMS-IX over het grootste internet-knooppunt van de wereld. Als Amsterdam Metropolitan Port, zoals beschreven in Visie 2030, zijn we over vijftien jaar een dynamische metropoolhaven die de krachten van de drie sterke kernen van Amsterdam bundelt. Daarom zetten we ook sterk in op nieuwe verdienmodellen door te diversifiëren en innoveren. Want waar we al jaren rapporteren over overslag in tonnen, zit de meerwaarde van de havenregio ook voor een belangrijk deel in bijvoorbeeld werkgelegenheid. De ontwikkelingen in de Minervahaven - waar mode- en mediabedrijven zich graag vestigen - zijn bijvoorbeeld ook in 2015 in een hoog tempo verder gegaan. Het gebied is uitgegroeid tot een dynamisch

verbindingsgebied tussen stad en haven, wat veel waarde oplevert op het gebied van wonen (in de Houthavens) en werken. De vestiging van een nieuw fashion-gelateerd bedrijf in het Atlaspark levert zomaar 145 nieuwe banen op terwijl de aanwinst in overslagcijfers nauwelijks merkbaar is. De waarde van de haven zit dus niet alleen in de havenfunctie zelf, maar ook in de bereikbaarheid van de haven en de verbondenheid van de haven met de maakindustrie en (zakelijke) dienstverlening. De aanlopen van cruiseschepen zijn voor de stad Amsterdam en de regio eveneens van grote economische waarde. Jaarlijks besteedt* de cruisesector ca. € 90 miljoen in de Metropoolregio Amsterdam. We streven ernaar om ook de toegevoegde waarde te gaan rapporteren.

GRONDSTOFFPRIJZEN

De prijs voor veel grondstoffen staat onder druk. Voor veel goederensoorten zijn de voorraden groot en blijven groeien, door toenemend aanbod en een dalende vraag. Zo is er in de oliesector een overaanbod doordat OPEC de productie niet verlaagt. Het hoge aanbod van grondstoffen wordt in stand gehouden doordat grondstoffenproducenten met verlies blijven produceren om schulden te kunnen afbetalen. Een belangrijke oorzaak van de vraagdaling is een afname van de vraag uit China, ingegeven door tegen-

vallende groei en een verandering van zware industrie naar een consumptiegerichtte economie. Op langere termijn daalt vraag naar grondstoffen nog verder door technologische verbeteringen en circulaire activiteiten. Afnemende vraag en groeiende voorraden vormen een risico voor grondstoffenstromen via grondstofhavens zoals Amsterdam. Traditioneel profiteert de Amsterdamse havenregio van haar handelsfunctie, dit komt met het huidige overaanbod en de te verwachten prijsdalingen wellicht onder druk te staan. De focus bij het aantrekken van nieuwe industrie is daarom ook gericht op biobased- en circulaire economie. Onze haven ligt dichtbij de hoofdstad, we hebben samenwerkingsverbanden met kennisinstellingen, bieden matchmakende activiteiten tussen bedrijven onderling en we kunnen uit de praktijk leren van reeds gevestigde bedrijven die actief opereren in de biobased- en circulaire economie. Dat alles maakt Amsterdam een aantrekkelijke vestigingsplaats en dat willen we verder uitbouwen.

INKOMSTENBRONNEN

Naast directe inkomstenbronnen (zoals grondprijzen en havengelden) hebben we tegenwoordig ook indirecte inkomstenbronnen. Werkgelegenheid is immers ook van grote waarde. Net als de toegevoegde waarde van de haven voor de stad, via bijvoorbeeld fashiongerelateerde locaties in de Minervahaven. En als

een vestiging energie óplevert in plaats van kost, zoals windmolens in de havenregio, is ook een andere prijsstelling verantwoord. Daarbij zou ook de mate van risico op fluctuaties, zoals bij bouwgrondstoffen en afval, meegenomen moeten worden. Het anders inrichten van verdienmodellen heeft potentie en krijgt daarom de volle aandacht van Havenbedrijf Amsterdam. Zo inden we in 2015 voor het eerste jaar zelfstandig (zonder tussenkomst van WaterNet) de opgave van binnenvangeld. Niet alleen hebben we daarbij aandacht besteed aan het strenger controleren en het inrichten van interne processen – ook hebben we gekeken naar de belangen van onze klanten en de manier waarop de prijsstelling nu is ingericht. Die manier van denken past bij het innoveren van inkomstenbronnen. We proberen keuzes te maken die zowel toekomstbestendig, professioneel als klantvriendelijk zijn.

FOSSIELE GRONDSTOFFEN

In feite is er geen schaarste maar juist overaanbod van olie en kolen met tegelijkertijd een afname van de vraag in Europa. De uitdagingen liggen daarom vooral op het gebied van klimaatdoelstellingen, de technologische ontwikkelingen en de wens naar verduurzaming.

Olie - In 2015 bleef de olieprijs stabiel laag. Dit heeft er toe geleid dat er veel olie ingekocht en opgeslagen is in de

Amsterdamse havenregio. De komende twintig jaar blijft olie naar verwachting nog een belangrijk product voor onze havenregio. Daarbij zijn de geopolitieke ontwikkelingen relevant zoals de impact van de situatie rondom schaliegas en de investeringen in het buitenland. Het heeft invloed op de te nemen investeringsbeslissingen, zoals de revitalisering van opslagtanks. Met de wetenschap dat het gebruik van fossiele energie op termijn eindig is, heeft het havenbedrijf in 2008 besloten om geen nieuwe olie- en kolenterminals meer te vestigen. Amsterdam is West-Europa's grootste en belangrijkste benzinehaven en is door de aanwezigheid van een aantal grote tankopslagbedrijven, die gezamenlijk circa 6 miljoen m³ tankopslagcapaciteit hebben, een groot centrum voor onder andere benzineproductie. Daarnaast hebben we een sterke positie in diesel. Zo'n 60% van de kerosine voor Schiphol wordt vanuit de Amsterdamse havenregio via een directe verbinding geëxporteerd. Het overige deel wordt via binnenvaart aangevoerd.

Kolen - Amsterdam is de tweede kolenhaven van Europa. Duitsland is voor de Amsterdamse haven van groot belang omdat de kolen die in het Noordzeekanaalgebied worden overgeslagen voor 80% bestemd zijn voor de Duitse markt. Duitsland zet volledig in op zonne- en windenergie met kolen voorlopig nog als back up. De verwach-

ting is dat de overslag van kolen daarom op de korte termijn stabiel blijft en op de langere termijn afneemt. Door actief mee te werken aan het tot stand brengen van een energietransitie wil het havenbedrijf overslagvolumes op lange termijn behouden en waar mogelijk verder vergroten. Kolenterminals kunnen dit faciliteren door zich in de markt voor biomassa te begeven. Hiervoor moeten ze wel investeren, bijvoorbeeld in loodsruimte. Afhankelijk van de vraag of kans, vervult het havenbedrijf een rol als co-creator om bedrijven een stap verder te helpen.

Chemie - De Amsterdamse haven en de regio kent een cluster van specialty chemicals bedrijven, R&D en kennisinstellingen start-ups en (Europese) hoofdkantoren. De focus van Amsterdam op Smart, Sustainable Chemistry Amsterdam heeft in 2015 verder vorm gekregen. Zo werden grote, nieuwe op- en overslaghallen met loading dock en kantoren gebouwd aan de Petroleumhavenweg. Er is veel aandacht voor innovatie in de chemie door te kijken in hoeverre deze bedrijven zich

met hun proeffabrieken kunnen vestigen in Amsterdam en daarbij steun krijgen in de vorm van een lening, een investering of een locatie, zoals [PRODOCK](#), waar dit soort bedrijven onder een dak zichzelf verder kunnen ontwikkelen. De samenwerking met het Science Park en het Innovation Lab Chemistry in het bijzonder heeft geresulteerd in twee bijeenkomsten met de chemische sector. Bovendien organiseerde het havenbedrijf met het Ministerie van Economische Zaken en de gemeente Amsterdam de landelijke netwerkbijeenkomst Biobased Economy in Amsterdam waar ruim 400 deelnemers op afkwamen en een goed beeld werd verkregen van de innovatiekracht van de regio op dit gebied. Alle activiteiten zijn erop gericht om het vestigingsklimaat voor deze zogenaamde cleantech en chemische bedrijven en start-ups zo optimaal mogelijk te maken. Dit doen we dus niet alleen, maar in partnerschap met klanten en kennisinstellingen.

AGRIBULK, MINERALS & RECYCLING

De Amsterdamse haven biedt met een grote diversiteit aan ladingstromen, een goede basis voor de biobased en circulaire economie. Daarom werken we aan het verbinden van bedrijven op het gebied van reststromen, stoom, energie en pijpleiding. En zijn we voorloper in de Greenlane (vergemakkelijken van vergunningsprocedures) en Plug&Play, (makkelijker maken van vestigen van bedrijven). We gaan ook verder in het aangaan van partnerships met partijen in de haven. Zo heeft het havenbedrijf een terminal aangekocht en direct verhuurd als nieuwe locatie (ruim 37.000 m²) voor op- en overslag van agri-producten als soja en mais. De opslagterminal is zo ingericht dat klanten hun logistiek en distributie optimaal kunnen managen, zodat zij op hun beurt hun klanten beter van dienst kunnen zijn. Het geeft een impuls aan de activiteiten en versterkt de positie en aantrekkingskracht van Amsterdam als internationale logistieke hub voor agri-producten.

Grondstoffen voor kunstmest is een belangrijke ladingstroom voor Amsterdam. Het betreft voor het merendeel lading voor een kunstmestfabriek in Amsterdam. De overslag over de afgelopen jaren is stabiel gebleven.

Rob Hansen, directeur Cargill BV:
 “We hebben met Havenbedrijf Amsterdam een project afgerond voor de uitbreiding van onze terminal aan de Vlothaven. Onder andere is door de aankoop en renovatie van een grote loods door het havenbedrijf onze opslagcapaciteit voor agriproducten sterk uitgebreid. Hiermee kunnen wij inspelen op een groeiende vraag uit de markt naar opslag en is het gelukt om een van de grootste klanten van Cargill langjarig aan ons te verbinden”.



De haven van Amsterdam heeft de afgelopen tien jaar een sterke positie verworven in de voorziening van grondstoffen van overzee voor de Nederlandse bouwsector. De bouwsector staat echter onder druk en dat heeft in 2015 geleid tot een daling van de overslag in de haven. Deze terugval is met name te zien in de aanvoer van zand en grind gewonnen vanaf de zeebodem. Deze ladingstroom is voor nu en de komende jaren overgenomen door grootschalige winning uit riviervverbredingsprojecten in Nederland. Hiervan heeft de Amsterdamse haven het effect gemerkt. De overslag van steenachtige bouwgrondstoffen zoals granietslag afkomstig van landlocaties overzee is onveranderd sterk. Naar verwachting zal de overslag van granietslag stijgen in 2016.

Afval wordt steeds meer een commodity. Zowel lokaal als regionaal, import en export. Samen met part-

ners in het havengebied en daarbuiten kijken we naar verdere optimalisatie van afvalstromen. Zoals de verwerking van frituurvet, krantenpapier en huisafval tot energie of product.

Amsterdam is een Europese koploper in de schrootmarkt. Het volume van de overslag van deze ladingstroom is de afgelopen jaren sterk gestegen. De haven van Amsterdam is gegroeid als belangrijke Europese exporthaven voor schroot onder andere door de vestiging van een derde exportterminal. In 2015 is de overslag met ca. 200.000 ton gestegen ten opzichte van vorig jaar. De overheersende markttrend is dat door een dalende staalproductie in Europa en de daaraan gekoppelde consumptie van schroot, de export verder zal toenemen. Op dit moment echter is de wereldmarkt voor de productie van staal matig wat een negatief effect kan hebben op verdere groei van de export van schroot vanuit Amsterdam.

LOGISTIEK

In deze markt met stukgoed, RoRo, containers, cacao, unit-lading en offshore is niet onze schaalgrootte, maar juist de opslag, overslag en bewerking van goederen die om een specifieke behandeling vragen, de onderscheidende factor. Vanwege de toenemende vraag naar deze weersafhankelijke overslagmogelijkheid, investeren we in een nieuwe all weather-terminal. Overslag van stukgoed is een zeer competitieve markt en in containers en deep sea spelen we tot op heden een zeer beperkte rol. De nieuwe grote zeesluis zou hier vanaf 2019 verandering in kunnen brengen. De op- en overslag van stukgoed is een van de meest arbeidsintensieve vormen van overslag. Mede daarom heeft Havenbedrijf Amsterdam sterke ambities om hierin te groeien.

De haven van Amsterdam heeft niet alleen een unieke positie op het gebied van overdekte overslag. De haven van Amsterdam positioneert zich namelijk ook als haven voor de offshore en offshore wind. Dat doen we onder andere in sterke samenwerkingsprogramma's waaronder met AYOP (Amsterdam IJmuiden Offshore Port). Recente successen zijn de op- en overslag van windmolens en de recente aankomst van een van Nederlands grootste kraanpontons.

CRUISE

2015 was met 1.769 aanlopen een recordjaar voor riviercruise. Ook het aantal zeecruises in Amsterdam groeide weer, nadat in 2014 het aantal aanlopen licht was gedaald. De riviercruise vertegenwoordigt een economische waarde van circa 38 miljoen euro door bestedingen van passagiers in de regio.

ZEECRUISE

	2014	2015
Aantal aanlopen zeecruise Amsterdam	126	139
Aantal aanlopen zeecruise IJmuiden	57	43
TOTAAL AANTAL AANLOPEN	183	182

RIVIERCRUISE

Omzetcijfers (reserveringsgelden)	€ 0.8 miljoen	€1,7 miljoen
Aantal aanlopen riviercruise	1.685	1.769
Aantal riviercruisepassagiers	420.822	447.420

De markt voor zee- en riviercruises is de afgelopen jaren gegroeid en Amsterdam heeft in 2015 het langste cruiseschip ooit verwelkomd: MSC Splendida van 333,3 meter. Om de groeiende (rivier- en zee)cruisemarkt optimaal te benutten en faciliteren en om synergievoordelen te realiseren heeft het havenbedrijf het meerderheidsbelang (51%) van NS Stations in Waterkant, de exploitant van de Passenger Terminal Amsterdam* (PTA), per 30 december 2015 overgenomen. Het havenbedrijf had al 49% van

de aandelen in handen. Dat betekent dat PTA sinds die datum een volledige dochter is van Havenbedrijf Amsterdam NV. Waterkant zet circa € 3,5 miljoen per jaar om. Havenbedrijf Amsterdam heeft het belang van 51 procent overgenomen voor een bedrag van circa € 3 miljoen. Het afstemmen van een gezamenlijke aanpak tussen Havenbedrijf Amsterdam en Waterkant, en het uitbouwen van de samenwerking op lokaal, regionaal en internationaal niveau zal 2016 centraal staan.

Koen Overtoom, Operationeel Directeur Havenbedrijf Amsterdam:

"Door deze strategische overname kunnen we Amsterdam als cruisestad nog beter op de kaart zetten bij de internationale cruisereiden. Cruisepassagiers zorgen voor circa € 90 miljoen per jaar aan inkomsten voor de stad en regio. Het zijn toeristen die geld uitgeven en daarmee bijdragen aan de economie van de regio."



* Passenger Terminal Amsterdam won de wereldwijde prestigieuze Seatrade Award 'Port of the Year 2015'.

Alma Prins-Droog, Salesmanager Cruise Havenbedrijf Amsterdam: "Door deze overname kunnen we onze kennis op het gebied van cruise nog meer bundelen en het gezamenlijke belang in de cruise business versterken. Samen staan we aan de lat voor groei."



Ook lopen er gesprekken over de vestiging van een 2e cruiseterminal. We hebben de ambitie om de cruisesector verder te ontwikkelen en te groeien in het aantal aanlopen en passagiers. Om die reden worden faciliteiten voor de riviercruise geoptimaliseerd zoals de realisatie van langere steigers voor de steeds groter wordende schepen (135m) en uitbreiding van de walstroomfaciliteiten.

De riviercruise is een groeiende markt en toerisme is een belangrijke economische pijler in de regio. De afgelopen jaren is het aantal riviercruises

in Amsterdam verder toegenomen. En gemeente Zaanstad heeft de ambitie om meer riviercruises aan te trekken. Om samen in te kunnen spelen op de groeiende riviercruisemarkt, optimaal gebruik te maken van de bestaande ligplaatscapaciteit en de toeristenstromen goed te kunnen faciliteren, hebben Havenbedrijf Amsterdam en gemeente Zaanstad een samenwerkingsverband gestart. We zetten in op één loket voor reders, een optimaal gebruik van de ligplaatscapaciteit en mogelijk uitbreiding daarvan en het aanbieden van meerdere arrangementen voor cruises.

René Kouwenberg, directeur Passenger Terminal Amsterdam: "Deze transactie bevestigt het vertrouwen van het havenbedrijf in onze organisatie en we verwachten dat we samen de komende jaren onze positie in de cruisemarkt kunnen versterken en bijdragen aan een verdere impuls aan de stad en regio."



IJ-oeververbinding

Het IJ is, samen met het Noordzeekanaal, de levensader naar ons achterland; in 2015 passeerden 69.000 binnenvaartschepen met een laadvermogen 60 miljoen ton en in de toekomst zullen schepen niet zozeer in aantallen toenemen als wel in grootte. Door de uitbreiding van woningbouwprojecten (2018-2025) in Amsterdam Noord, wordt een toename van met name fiets- en voetgangersverkeer over het IJ verwacht. Omdat de huidige veerverbindingen naar inzicht van de gemeente Amsterdam dan niet meer voldoende capaciteit bieden, is de gemeentelijke projectgroep 'Sprong over 't IJ' in 2015 een studie gestart naar alternatieve oever-

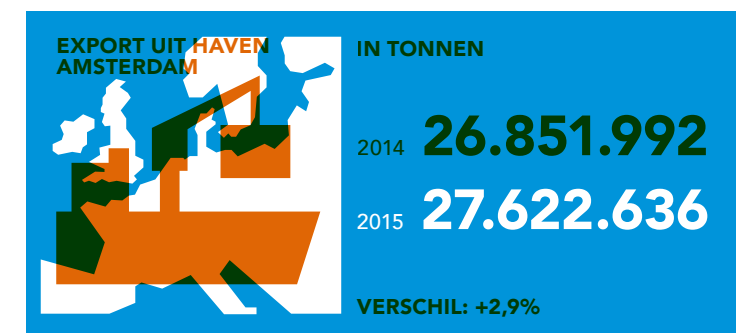
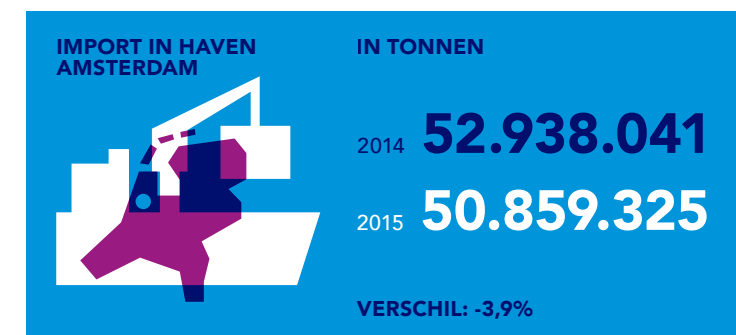
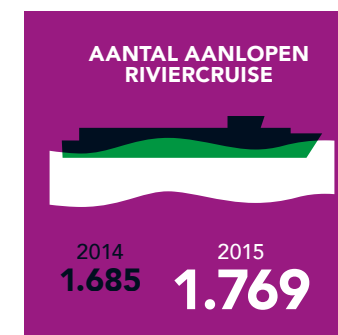
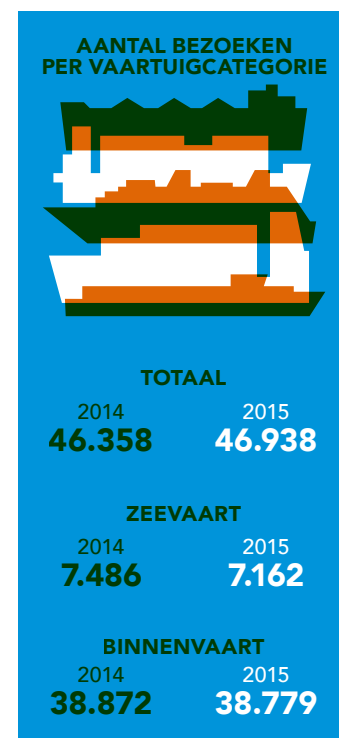
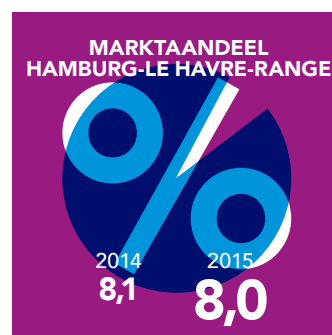
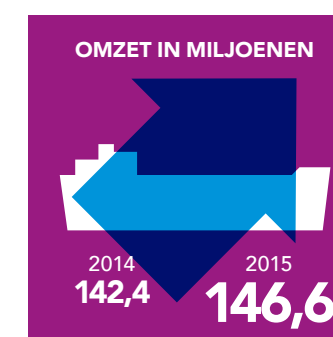
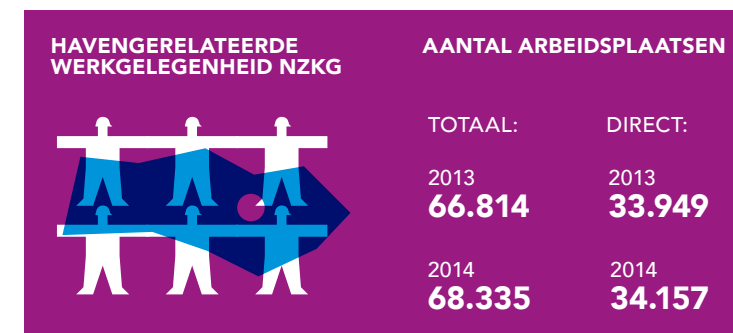
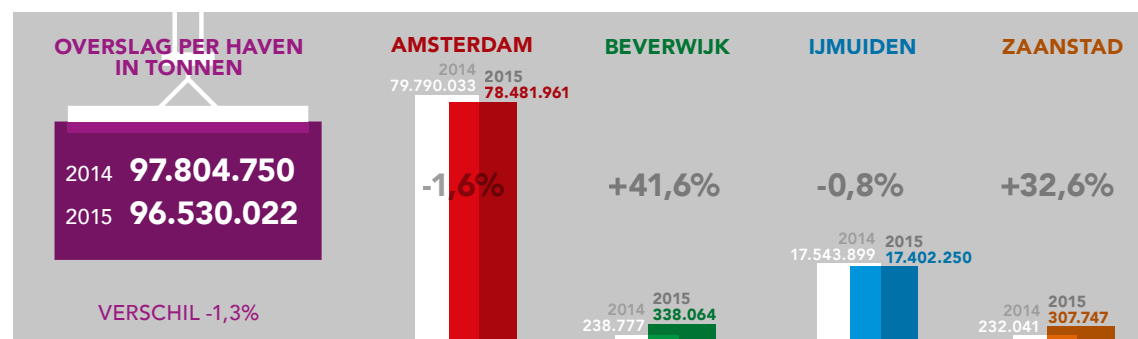
verbindingen. Op 2 december 2015 heeft B&W een Voorgenomen Principebesluit Sprong over 't IJ genomen waarin het vervolgtraject is bepaald over de keuze van IJ-oeververbindingen. Hierin is besloten een nauwkeurige kosten- en batenanalyse te verrichten, de tunnelvarianten mee te nemen naast die van de bruggen en alternatieven voor de zeecruise te onderzoeken. Voor de borging van de nautische- en veiligheidsbelangen van de haven en de havenregio neemt Havenbedrijf Amsterdam actief deel aan de overlegstructuur en aan alle werkgroepen van de gemeentelijke projectgroep.

(Rijks) Havenmeester Marleen van de Kerkhof: "Welke keuze er ook gemaakt wordt met betrekking tot de oeververbindingen – het zal zeker invloed hebben op de operatie van Divisie Havenmeester. Wij brengen nautische kennis en expertise in met als doel bij te dragen aan een zorgvuldige besluitvorming waarin de vlotte en veilige afhandeling van de scheepvaart is geborgd."



FEITEN EN CIJFERS

Economische waarde



Versterken clusters en netwerken

De Amsterdamse havenregio is een belangrijke motor van de economie en biedt aan ruim 68.000 mensen werkgelegenheid. Daarbij is de haven van grote toegevoegde waarde voor de stad, de regio, Nederland en Europa.

Door het versterken van de marktclusters en de relatie met onze partners, versterken we de concurrentiekracht van de Amsterdamse havenregio wat cruciaal is voor de continuïteit. We zetten hoog in op de meerwaarde die klanten halen uit de relaties met andere partijen binnen

een cluster. Omdat dit de klantloyaliteit verhoogt, bijdraagt aan een gezond rendement uit investeringen en een betere verdeling van de goederenstromen oplevert. Hoe we dat in 2015 deden, lichten we in dit hoofdstuk toe.



Samenwerkingsprogramma Spoor- en Havenlogistiek Goederenvervoer

Voor veel van onze klanten in de Amsterdamse haven is spoorvervoer van strategisch belang voor de aan- en afvoer van lading richting het achterland. Deze klanten zijn gebaat bij betrouwbaar, betaalbaar en efficiënt spoorgoederenvervoer. Een goed spoorgoederenvervoerproduct versterkt de internationale concurrentiepositie van de havens, de

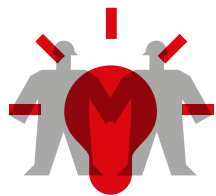
spoorvervoersector en de BV Nederland. ProRail en de havenbedrijven Rotterdam en Amsterdam geloven dat zij samen de spoorlogistieke ladingketen verder kunnen verbeteren. Deze overtuiging leidde eind oktober 2015 tot het samenwerkingsprogramma Spoor- en Havenlogistiek Goederenvervoer. Het richt zich op vier speerpunten:

1. **Infrastructuur:** voldoende (toekomstige) capaciteit voor goederentreinen van en naar de Amsterdamse havenregio;
2. **Spoor Logistiek:** verbeteren van betrouwbaarheid, veiligheid en flexibiliteit van spoorgoederenvervoer;
3. **Marktbewerking:** inspanningen om verladers / logistiek dienstverleners te bewegen om meer lading via het spoor, van / naar de Amsterdamse havenregio te (laten) vervoeren
4. **Imago:** vergroten van de bekendheid van de mogelijkheden om goederen via spoor te vervoeren.

Een van de eerst gestarte projecten in het samenwerkingsprogramma, is het opstellen van een goederenspoorvisie voor de Amsterdamse havenregio. Deze visie is in samenwerking tussen ProRail en Havenbedrijf Amsterdam opgesteld en is begin 2016 gepubliceerd.



Femke Brenninkmeijer, Clustermanager Energy Havenbedrijf Amsterdam: "Spoorvervoer is voor onze klanten een belangrijke modaliteit. Vervoer van bijvoorbeeld steenkool naar energiecentrales in Duitsland gaat voor circa 25-30% per spoor. Dagelijks vertrekken vanuit één terminal in onze haven al 4 tot 6 treinen naar het Duitse achterland. Met het spoor zijn locaties te beleveren die bijvoorbeeld niet goed bereikbaar zijn per binnenvaart. Ook willen veel klanten niet afhankelijk zijn van één modaliteit. Ze willen de mogelijkheid hebben om te schakelen tussen modaliteiten. Bijvoorbeeld in geval van lage waterstanden waarbij de capaciteit van de binnenvaart afneemt en de kostprijs van het vervoer per binnenvaart omhoog schiet. Dat het spoorvervoer via het samenwerkingsprogramma verhoogde aandacht krijgt, is dus belangrijk. Ook met het oog op een aantal grote infrastructurele projecten op het spoor. Denk hierbij aan de verlenging van de Betuweroute door de aanleg van het 3e spoor in Duitsland. Een ander groot spoorproject is de verbouwing van Amsterdam CS en het Westhaven-emplacement voor het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)".



Samenwerkingsovereenkomst Zaanstad

Gemeente Zaanstad en Havenbedrijf Amsterdam werken op verschillende terreinen al langer samen en zagen ook kans voor samenwerking op het gebied van verbetering van het vestigingsklimaat en het versterken van de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam. Door kennis, kunde en capaciteit op het gebied van riviercruise, havengeld en marketing & acquisitie te bundelen, kan het speelveld worden vergroot wat ten goede komt aan een sterkere positie in de markt: één loket, één gezamenlijke propositie en een klantvriendelijk (binnen)havengeldproces. Omdat de samenwerking op het gebied van cruise in Hoofdstuk 5, de Markt, al aan bod is gekomen, gaan we hier verder in op de samenwerking op het gebied van Marketing & Acquisitie en Binnenhavengeld.

Marketing & Acquisitie

Voor marketing & acquisitie ligt het accent op het stimuleren van bedrijvigheid door één gezamenlijke propositie aan de markt van bedrijfsterreinen in Zaanstad en Westpoort. Hiermee willen we ook het vestigen van het juiste bedrijf op de juiste plaats en intensief ruimtegebruik bevorderen.

Binnenhavengeld

De samenwerking over (binnen)havengeld richt zich vooral op het verminderen van administratieve lasten voor de beroeps(binnen)vaart, eenduidige manier van opgave doen, het klantgericht informeren over diensten en tarieven en het afstemmen en/of samenvoegen van werkprocessen. Gemeente Zaanstad en Havenbedrijf Amsterdam zijn medio 2015 gestart met een verkenning naar de samenwerkingsmogelijkheden van het havengeld.



Dennis Straat, Wethouder Economie gemeente Zaanstad: "In 2015 heeft Zaanstad geïnvesteerd in de kades om rivierschepen te kunnen ontvangen waardoor het toerisme wordt bevorderd. Zaanstad heeft een stevige ambitie als het gaat om groei van werkgelegenheid. Wij verwachten dat de samenwerking met Havenbedrijf Amsterdam aan het realiseren van die ambitie gaat bijdragen."

"Samenwerking is cruciaal voor het succes van de havens in de regio. Alleen daardoor kunnen we onze gezamenlijke groei en ambitie realiseren. Wij zijn blij onze samenwerking met de gemeente Zaanstad te intensiveren. Dit is een positief signaal naar onze klanten in de regio."

KOEN OVERTOOM, OPERATIONEEL DIRECTEUR
HAVENBEDRIJF AMSTERDAM





Binnenhavengeld

Alle binnenvaartschepen die beroepsmatig in Amsterdams havenwater komen, moeten een toegangsbevis hebben. Dit krijgen deze klanten door opgave te doen voor Binnenhavengeld. Havenbedrijf Amsterdam benut het Binnenhavengeld voor het nautisch beheer en onderhoud van het havenwater zoals het op diepte houden van het water, de verkeersborden langs het water, aanleg en onderhoud van openbare kades en steigers en faciliteiten zoals wachtplaatsen en auto-afzetplekken.

Met ingang van 2015 verzorgt Havenbedrijf Amsterdam het Binnenhavengeld (BHG). We hebben dit overgenomen van Waternet. Daarvoor is veel werk verzet op het gebied van organisatorische implementatie en communicatieve begeleiding en ook is de opgave volledig gedigitaliseerd en verloopt via internet. Dit laatste heeft zowel voordelen

voor het havenbedrijf (minder administratieve lasten en minder kans op verwerkingsfouten), als voor de klant (gegevens altijd up-to-date en altijd inzage in eerdere opgaven). Als duurzame haven stimuleert Havenbedrijf Amsterdam schone duurzame scheepvaart. Schepen met een Green Award-certificaat krijgen daarom korting op het Binnenhavengeld. Ook klanten die kiezen voor automatisch incasso profiteren van een korting van 2% op de totale factuur en een langere betaaltermijn.

Het aantal bezoeken van binnenvaart is in 2015 grosso moddo gelijk gebleven in vergelijking tot 2014. Desondanks is de omzet uit binnenvaartsgelden gestegen. Met de overname van de inning van Waternet is Havenbedrijf Amsterdam strikter gaan toezien op het doen van opgave.



Andries de Weerd, Binnenvaart Logistiek Nederland / Koninklijke Schuttevaer: “Wij ervaren de korting die het havenbedrijf geeft aan de schepen met een Green Award heel positief. Hiermee wordt het groene imago van deze bedrijfstak nog eens extra gestimuleerd. Het Havenbedrijf Amsterdam leek bij aanvang van de uitvoering van de nieuwe taak om binnenvaart te gaan innen, echter een ‘beetje hebbertig’. Zo werd het ervaren door veel ondernemers. Door de strikte opgavetermijn was het voor sommige klanten lastig om in aanmerking te komen voor het naar verhouding voordeliger maandbriefje. Dat hebben we met Havenbedrijf Amsterdam besproken. Daarop is een abonnement geïntroduceerd. Deze aanpassing was een wens vanuit de branche en ik ben blij dat we elkaar hierin gevonden hebben. De dialoog met het havenbedrijf zullen we voortzetten om het beleid ten aanzien van het binnenvaart en het gebruik van de haven waar het kan nog klantvriendelijker en dynamischer te maken.”

Mayra Hoffman, Hoofd Financiële Administratie: “De binnenvaart is een belangrijke partner voor het havenbedrijf en speelt een grote rol in de logistieke processen in ons havengebied. Door de inning van het binnenvaartgeld zelf te gaan verzorgen, hebben we de binnenvaart beter leren kennen. Dat inzicht is belangrijk om het havengebied gericht van faciliteiten te voorzien zodat het havengebied nog aantrekkelijker wordt voor logistieke processen en als vestigingsplaats voor nieuwe bedrijven.”





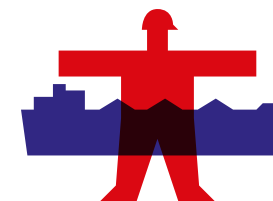
Ligplaatsen beter benutten

Sterke achterlandverbindingen zijn onmisbaar in een logistieke hub als Amsterdam. Daar wordt ook sterk in geïnvesteerd. Maar met het oog op de snelle, slimme en schone haven die Havenbedrijf Amsterdam wil zijn, is het stimuleren van duurzame keuzes voor doorvoer enorm belangrijk. Vervoer via binnenvaart en spoor is duurzamer ten opzichte van het vervoer over de weg. Havenbedrijf Amsterdam zet zich in om het vervoer via binnenvaart nog aantrekkelijk te maken ten opzichte van het vervoer over de weg. Om die reden is in 2015 het project Binnenvaart Ligplaatsen Informatie Systeem (BLIS) gestart. Metropool Regio Amsterdam heeft Havenbedrijf Amsterdam hiervoor in de tweede helft van 2015 in het kader van het Beter Benutten Programma, dat deel uitmaakt van de vaarwegprojecten binnen Blauwe Golf Verbindend, een subsidie van 42.000 euro ter beschikking gesteld.

Door bezetting van ligplaatsen te meten op basis van geanonimiseerde signalen die binnenvaartschepen uitzenden, de zogenoemde AIS signalen, worden de actuele beschikbare ligplaatsen in het Amsterdamse havengebied in kaart gebracht. Een schipper ziet hierdoor in één oogopslag het aanbod van vrije openbare ligplaatsen voor zijn schip. BLIS ondersteunt en stimuleert het vervoer per binnenvaart, is een verbetering van de service en dienstverlening aan de schipper en zorgt ervoor dat de infrastructuur beter wordt benut.

In 2015 is een inventarisatie gemaakt van de benodigde technische stappen en zijn alle openbare ligplaatsen in kaart gebracht. Havenbedrijf Amsterdam wil het systeem in de loop van 2016 operationeel hebben.

Michel Kleijn (Container)binnenvaartrederij MCT-Lucassen: "Wanneer er op internet een kaart beschikbaar is met een actueel overzicht van vrije wachtplaatsen en vrije auto-afzetmogelijkheden, kan de binnenvaart gericht op zo'n plek koersen. Dat scheelt tijd en brandstof en dat is een stimulans die de sector goed kan gebruiken. Dit maakt de binnenvaart in algemene zin weer aantrekkelijker ten opzichte van bijvoorbeeld vervoer per vrachtwagen."



Marleen van de Kerkhof, (Rijks) Havenmeester: "In een in 2010 getekende overeenkomst tussen Havenbedrijf Rotterdam en Havenbedrijf Amsterdam werd de intentie uitgesproken onderzoek te doen naar een gezamenlijk havenmanagement systeem. Dit heeft geleid tot een intensieve samenwerking tussen de twee Havenmeester organisaties en inmiddels werken beide organisaties met het management systeem 'HaMIS'. Dit gezamenlijke systeem vormt de basis voor verdere afstemming van havenmeesterprocessen & wet – en regelgeving zoals bij de afgifte van scheepsafval. Er waren wat performance problemen, deze zijn in gezamenlijkheid opgelost en uiteindelijk is HaMIS in augustus 2015 geïntroduceerd. Nu onderzoeken we samen met de Divisie Havenmeester van Rotterdam of en hoe we onze havenmeesterprocessen nog verder kunnen harmoniseren."



HaMis

Voor de veiligheid in havengebieden en voor het gemak van nautische, logistieke en bestuurlijke partners is het gebruik van dezelfde nautische systemen in verschillende havenregio's van grote waarde. Havenbedrijf Amsterdam en Havenbedrijf Rotterdam werken samen in de doorontwikkeling van HaMIS (het systeem voor administratieve afwikkeling en begeleiding van scheepsbezoeken dat is ontwikkeld door de Divisie Havenmeester van Rotterdam). Er zijn drie redenen om te participeren in de ontwikkeling van HaMIS:

1. Harmonisatie van de havenmeesterprocessen in de zeehavens (met Rotterdam en landelijk: Mainport

2. Open systemen om informatie te kunnen delen met nautische, logistieke en bestuurlijke partners;
3. Beheersen van de kosten van scheepvaartmanagementinformatie.

Volledig overstappen naar HaMIS ging niet zonder slag of stoot. Het systeem moest eerst geschikt gemaakt worden voor gebruik in de Amsterdamse haven. HaMIS is in augustus 2015 succesvol uitgerold als systeem voor het administreren en begeleiden van de scheepsbezoeken en om verantwoording en rapportages te kunnen leveren aan onze mandaatgevers en stakeholders. En is afscheid genomen van systeem Pontis. In overleg met Havenbedrijf Rotterdam worden optimalisaties doorgevoerd om het havenmeesterproces te ondersteunen.



René de Vries, Havenmeester Rotterdam: "Ik ben blij dat de twee grootste Nederlandse havens hetzelfde communicatie systeem gebruiken. Dit betekent dat het operationeel proces meer en meer wordt gestandaardiseerd. Dat is goed voor de klanten van de havens."



SAIL Amsterdam 2015

SAIL Amsterdam 2015 was vijf dagen lang het nautische middelpunt van de wereld. Tijdens de Sail In vormden 550 schepen varende erfgoed een colonne van 12 km en 2,3 miljoen mensen bezochten het event, waarvan 50.000 via een zakelijk arrangement. Daarnaast zijn de webcams, die te bekijken zijn op de website van het havenbedrijf en zicht geven op diverse uitzichtpunten in het havengebied en het IJ, tijdens SAIL Amsterdam een half miljoen keer bekeken door 250.000 unieke bezoekers uit 21 verschillende landen. Naast het klassieke Tall Ships evenement is SAIL Amsterdam in 2015 verrijkt met extra publieksactiviteiten. De rol voor Havenbedrijf Amsterdam was net als in voorgaande edities cruciaal op het gebied van de nautische organisatie.

Havenbedrijf Amsterdam is vanuit haar grote betrokkenheid als 'founding father' van dit evenement en de wens om het evenement de komende decennia mogelijk te maken, aandeelhouder in SAIL Event Partners CV die de komende edities van SAIL Amsterdam wil organiseren. SAIL Event Partners C.V. is opgericht door Havenbedrijf Amsterdam NV, ACE Concepts & Events B.V. en Stichting SAIL Amsterdam. Havenbedrijf Amsterdam brengt nautische expertise in en is tevens sterk betrokken bij de financiële organisatie van SAIL Event Partners.

Tijdens SAIL Amsterdam stond Havenbedrijf Amsterdam onveranderd in voor een vlotte, veilige en verantwoorde scheepvaart, zowel qua beroeps- als

Erwin Sandburg, Nautisch projectleider SAIL

Amsterdam: “Voor mij was SAIL het feest van samenwerking, dat in de uitvoering tot uiting kwam. We realiseerden deze editie een complete verkeerspost in het Havengebouw. Van daaruit werden al onze samenwerkende partners op het water aangestuurd in de verkeersbegeleiding, konvoovaart en evenementen. De SAIL Thank You Parade was prachtig; het stremmen en leegmaken van de IJ-haven, het grote aantal bezoekers en het ‘niet meevaren’ van recreatievaart naar IJmuiden verliep zoals gewenst.”



recreatieve vaart. Daarbij werd het evenwicht tussen de economische belangen in de haven en de nautische veiligheid voor alle partijen op het water zorgvuldig afgewogen. Beroepsvaart mocht zo min mogelijk hinder ondervinden van het event maar moest rekening houden met diverse stremmingen tijdens het evenement. Verschillende kades werden ingezet voor schepen die actief deelnamen aan SAIL Amsterdam waardoor deze ligplaatsen tijdelijk niet beschikbaar waren voor de beroepsvaart. Daarnaast golden er in het hele nautische havengebied diverse snelheidsbeperkingen. Alle maatregelen voor de beroepsvaart in het Amsterdamse havengebied werden veelvuldig en zo tijdig mogelijk via verschillende kanalen gecommuniceerd. Hierdoor konden bedrijven en schippers hun planning tijdig aanpassen.

In samenwerking met mediabedrijf AT5 maakte Havenbedrijf Amsterdam de tv-documentaire reeks ‘SAIL in zicht’.

Waarin de voorbereiding van het event bij Havenbedrijf Amsterdam en de bijdrage van alle nautische partners, loodsen, vlettenlieden, enz in beeld is gebracht.

Voor de recreatieve vaart werd in samenwerking met ‘Varen doe je samen’ een informatieve campagne ‘Varen op het IJ? Hou je koppie er bij!’ gestart.

SAIL Amsterdam 2015 was niet alleen offline maar ook online groots. Met dagelijkse updates door verschillende medewerkers van het havenbedrijf via twitter en facebook, konden geïnteresseerden de nautische kijkjes achter de schermen van SAIL Amsterdam volgen. Met een 3e plaats notering in de top 100 ‘most viral video’s in 2015’, ruim 3,5 miljoen views (veel meer dan het daadwerkelijke aantal SAIL-bezoekers) en bijna 20.000 likes was het bereik van de time lapse ⁺ enorm groot.

⁺ Een Time Lapse is een versneld afgespeelde film.

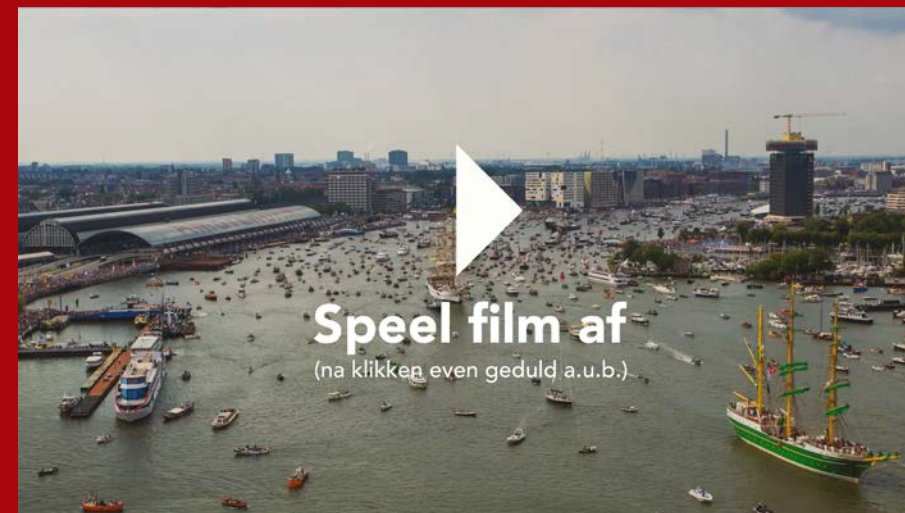
“VAREN OP HET
IJ HOU JE KOPPIE
ER BIJ”

<http://bit.ly/vaarregels>



**TIMELAPSE SAIL
2015**

<http://bit.ly/topvirals>





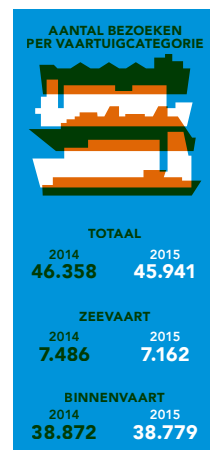
Intermodal Planner

De nabijheid van zee, de vele verbindingen met het Europese achterland en de korte afstand naar Amsterdam Airport Schiphol: het zijn allemaal gunstige voorwaarden voor een optimale logistiek en distributie. Ruim 44%* van alle goederenvervoer van en naar havenregio Amsterdam vindt plaats per binnenvaart. Het milieuvriendelijke short sea (23%* van de totale Amsterdamse overslag) wordt steeds populairder en de spoor- en wegeaansluiting steeds efficiënter bereikbaar. De haven van Amsterdam is een internationaal logistieke hub met diverse intermodale verbindingen. Deze verbindingen waren echter voor expediteurs, logistiek dienstverleners, verladers en agenten niet even makkelijk vindbaar, gebruiksvriendelijk en actueel.

BEZOEKEN PER VAARTUIGCATEGORIE IN AANTALLEN

VAARTUIGCATEGORIE	2014	2015
Zeevaart	7.486	7.162
Binnenvaart	38.872	38.779
TOTAAL	46.358	45.941

* Cijfers van Centraal Bureau voor Statistiek (CBS) over 2013



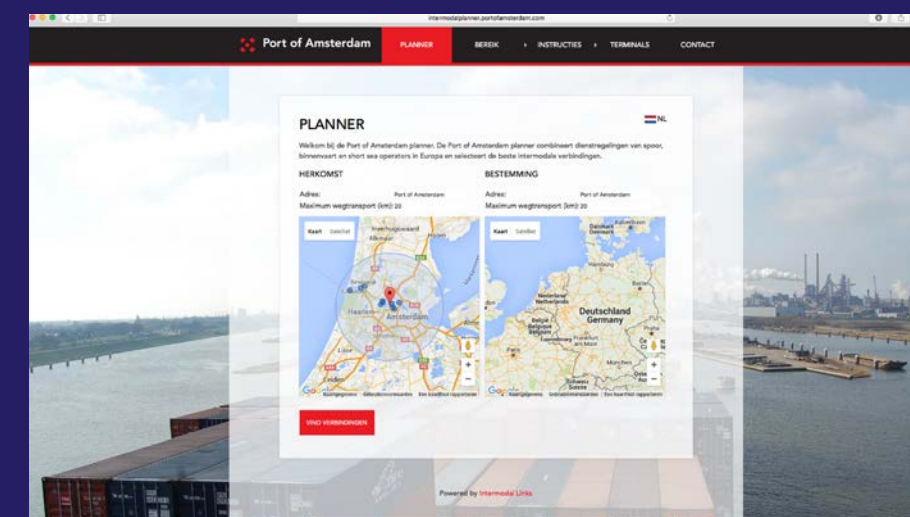
Het havenbedrijf wil logistieke bedrijven en planners ondersteunen en transportdiensten promoten door klanten te helpen om hun werk efficiënter en makkelijker in te kunnen plannen en zo meer ladingstromen via de Amsterdamse havenregio te laten verlopen. Eind oktober 2015 hebben we de 'intermodal planner Port of Amsterdam' gelanceerd. De online planner toont de actuele mogelijke intermodale routes naar vrijwel alle locaties in Europa en geeft een actueel inzicht in intermodale lijnverbindingen via short sea (kustvaart), binnenvaart, spoor en de weg. De digitale transport planner maakt het mogelijk om intermodale dienstverleners te vinden voor het vervoer van lading tussen 800 terminals en 130 transport-operators (barge, rail en short sea/feeder) en bepaalt de meest optimale route uit meer dan 11.000 directe verbindingen in 45 landen. De digitale transport planner is tot stand gekomen in samenwerking met diverse intermodale dienstverleners in de Amsterdamse havenregio.



Koen Overtoom, Operationeel directeur Havenbedrijf Amsterdam:
 "Concurrentiekracht van havens wordt mede bepaald door goede intermodale achterlandverbindingen en de mogelijkheid om short sea, binnenvaart, spoor en wegtransport te combineren. Deze gebruiksvriendelijke digitale transport planner maakt de vervoersmogelijkheden heel inzichtelijk en transparant voor onze klanten en levert daarmee een belangrijke bijdrage aan ons doel om meer ladingstromen via de Amsterdamse havenregio te laten lopen."

INTERMODAL PLANNER

<http://bit.ly/intermodalplanner>



Ontwikkelen voorkeurshaven

We willen een voorkeurshaven zijn en excelleren op het gebied van gebruiksvriendelijkheid, veiligheid, aantrekkelijkheid en snelheid. Een plek waar havengebonden bedrijven niet móeten maar willen investeren. Een plek die (potentiële) klanten als beste plek voor hun vestiging waarderen.

Daarom investeert Havenbedrijf Amsterdam in diverse projecten ter versterking van onze positie. Investerings worden altijd afgestemd

met klanten en moeten een duurzaam karakter hebben. In dit hoofdstuk lichten we een aantal projecten uit die in 2015 zijn opgestart of uitgewerkt.



Nieuwe grote zeesluis

Het overgrote deel van de lading dat in de Amsterdamse havenregio wordt overgeslagen, passeert het sluisencomplex. De huidige grootste sluis in IJmuiden; de Noordersluis van 400 meter lang, 50 meter breed en 15 meter diep, is gebouwd in 1929. De zeesluis is een belangrijke waterkering maar bereikt in 2029 haar technisch maximale levensduur en is daarom

aan vervanging toe. Een grotere zeesluis biedt daarbij onmisbare ruimte voor het groeiende goederentransport en speelt in op de trend van toename in scheepsafmetingen en houdt het Amsterdamse havengebied bereikbaar voor de nieuwe generatie middelgrote schepen (cruiseschepen, bulkschepen en containerschepen). Een grotere, getij-onafhankelijke

sluis beperkt de wachttijd voor schepen en biedt de mogelijkheid voor capaciteitsuitbreiding van de zeesluis. Het definitieve besluit voor de bouw van een nieuwe zeesluis bij IJmuiden aan de ingang van het Noordzeekanaal werd in 2015 genomen. De nieuwe grote zeesluis komt naast de Noordersluis te liggen. De diepgang voor schepen op het Noordzeekanaal blijft onveranderd op maximaal 14,05 meter. Schepen die dieper steken moeten worden gelichter, wat nu ook al gebruikelijk is bij schepen met droge bulkloading. Als alles volgens plan verloopt, kunnen schepen de Amsterdamse havenregio eind 2019 aandoen via de nieuwe 'voordeur'.

2015 Gunning bouwcontract en voorbereidende werkzaamheden

2016 Start aanleg

2017 Vormgeving contouren

2019 Oplevering en ingebruikname zeesluis

Tot de nieuwe grote zeesluis in gebruik genomen wordt, kan de scheepvaart en de directe omgeving hinder ondervinden, zoals geluidsoverlast en stremmingen, door bouwwerkzaamheden. Het havenbedrijf streeft naar open, eerlijke en tijdige informatie en heeft hierover in 2015 afspraken gemaakt met Bouwconsortium OpenIJ en Rijkswaterstaat. Deze afspraken zijn



André Mulder, Hoofd Operatie Divisie Havenmeester: "Ik houd me vooral bezig met het continueren van de scheepvaart gedurende de bouw. We hebben gemerkt dat het voor iedereen een uitdagend project is waar veel belangen spelen. Om daar ruimte aan te geven zitten we regelmatig met verschillende partijen bij elkaar om elkaars belangen helder te krijgen, planningen te vergelijken en oog voor elkaar te hebben."


Wilfred Knegt, Lbh Netherlands BV agencies:

“Wij vertegenwoordigen reders en charters die gebruik gaan maken van de nieuwe zeesluis. In de aanloop en uitvoering proberen wij iedereen zo goed mogelijk op de hoogte te houden van de huidige en toekomstige situatie. Voor ons is het daarom van groot belang de meest up to date informatie te ontvangen. Tot nu toe ben ik niet ontevreden. Ik kan goed met de nieuwsupdates en de conference calls uit de voeten. Daarnaast proberen wij een zo hoog mogelijk gezamenlijk rendement te behalen door het uitwisselen van kennis en informatie met alle betrokken partijen. Het contact met het havenbedrijf verloopt hierin prima.”

afgestemd met het Centraal Nautisch Beheer (CNB) en de Commissie Scheepsbewegingen. Daarnaast heeft Havenbedrijf Amsterdam actief deelgenomen aan de table-top niet-gesprongen explosieven. De niet-gesprongen explosieven liggen in het sluisencomplex. In verband met de werkzaamheden aan de nieuwe grote zeesluis moeten de niet-gesprongen explosieven geruimd worden. Dit hebben we gezamenlijk zo goed mogelijk voorbereid. Veiligheid is van groot belang, maar we streven tevens naar zo min mogelijk hinder voor onze klanten. Havenbedrijf Amsterdam overlegde daarnaast in 2015 regelmatig met de ORAM en klanten over de effecten van de bouw op de scheepvaart. Ook in 2016 zal op deze manier gecommuniceerd worden zodat bedrijven en sluisgebruikers (rederijen, agenten, terminals, etc) hun werk zo goed mogelijk kunnen blijven doen.

“Het initiatief van de dynamische sluisplanning omarmen wij van harte. De kans van slagen is erg groot, mits alle stakeholders hier aan meewerken!”


KAI WINKELMAN, RIETLANDEN TERMINALS:
FINANCIËN

De in augustus 2015 door Rijkswaterstaat toegekende opdracht aan het consortium OpenIJ (waarin BAM-PGGM, VolkerWessels en DIF participeren) voor ontwerp, bouw, financiering en onderhoud van de nieuwe zeesluis is in oktober '15 financieel ondertekend (financial close). Het project heeft voor het consortium een waarde van circa € 500 miljoen.

DYNAMISCHE SLUISPLANNING

Naast diverse bijeenkomsten, pers- en nieuwsbrieven, teleconferenties en informatiebrochures voor diverse stakeholders, is ook een nieuwe tool ontwikkeld die bijdraagt aan een zo laag mogelijke hinderbeleving voor de scheepvaart: de dynamische sluisplanning. In het tweede kwartaal van 2015 ondervonden klanten hinder door een grote sluisstremming veroorzaakt door onvoorziene onderhoudswerkzaamheden. Het havenbedrijf heeft daarop

tijdelijk extra sleepers ingehuurd voor capaciteitsvergroting. Ook heeft Divisie Havenmeester een actuele dynamische sluisplanning ontwikkeld onder de naam 'Portbook'. Portbook versterkt de dienstverlening naar onze externe stakeholders zoals agentschappen en nautische dienstverleners doordat we het proces transparant maken en de buitenwereld hierop kan acteren. De tool kreeg zo'n hoge waardering van onze stakeholders dat we besloten Portbook ook na de stremmingen in stand te houden. Daarnaast is besloten om voor een optimale communicatie en samenwerking alle logistieke diensten (zoals de planner sleepdiensten en de loodsen) op één locatie te vestigen (in het Haven Operatie Centrum). Met het Centraal Nautisch Beheer (CNB), Rijkswaterstaat en de betrokken aannemers wordt tevens maandelijks de beschikbaarheid van het sluisencomplex besproken. De uitkomsten zijn beschikbaar voor alle bedrijven in het havengebied.



Geluidszone Westpoort en HoogTij

De visie Noordzeekanaalgebied 2040* beschrijft een havengebied waar economie, wonen, werken en recreëren op een gezonde manier samen gaan en elkaar versterken. Omdat economische ontwikkeling onvoldoende mogelijk was, moesten de geluidszones in 2015 op de industrieterreinen Westpoort (gemeente Amsterdam) en HoogTij (gemeente Zaanstad) verlegd worden. De nieuwe geluidzones, die eind september 2015 onherroepelijk zijn vastgesteld, zijn vooral bedoeld voor de vestiging van nieuwe bedrijven op de nu nog lege kavels. Daarnaast biedt de nieuwe zone ruimte aan bestaande bedrijven om te intensiveren. De ambitie daarbij is om zoveel mogelijk bedrijfs groei te realiseren met zo min mogelijk toename in overlast. De wijziging van de geluidszone en informatievoorziening hierover is door de provincie (samen met de gemeenten Amsterdam, Zaanstad, Haarlemmerliede

en Spaarnwoude en het Havenbedrijf Amsterdam N.V.) uitgevoerd.

Effect

Woningen die binnen de geluidszones liggen, kunnen te maken krijgen met een hogere geluidsbelasting. Of er daadwerkelijk meer geluid zal optreden, is afhankelijk van óf en hoeveel nieuwe bedrijven zich vestigen in het gebied. Als gevolg van het vaststellen van de verruimde geluidszone heeft Havenbedrijf Amsterdam de verplichting om woningen in Zaanstad te isoleren. Hiervoor is een voorziening getroffen van € 2,7 miljoen. Om te voorkomen dat er opnieuw 'niet uitgeefbare kavels' ontstaan door gebrek aan geluidruimte, om intensivering te stimuleren en om klanten veel meer zekerheid te bieden over hun toekomstige milieuruimte, start het havenbedrijf met het opstellen van een geluidverdeelplan.

Anonieme bewoner: "In december kwamen twee dames van het havenbedrijf aan de deur om mij persoonlijk te informeren over de stand van zaken. Dat vind ik aardig. Er zijn ook bewonersbijeenkomsten geweest en we hebben diverse brieven ontvangen. Maar dat ging veel over procedures. Liever een persoonlijk gesprek zodat ik het gewoon kan zeggen als ik iets niet begrijp."

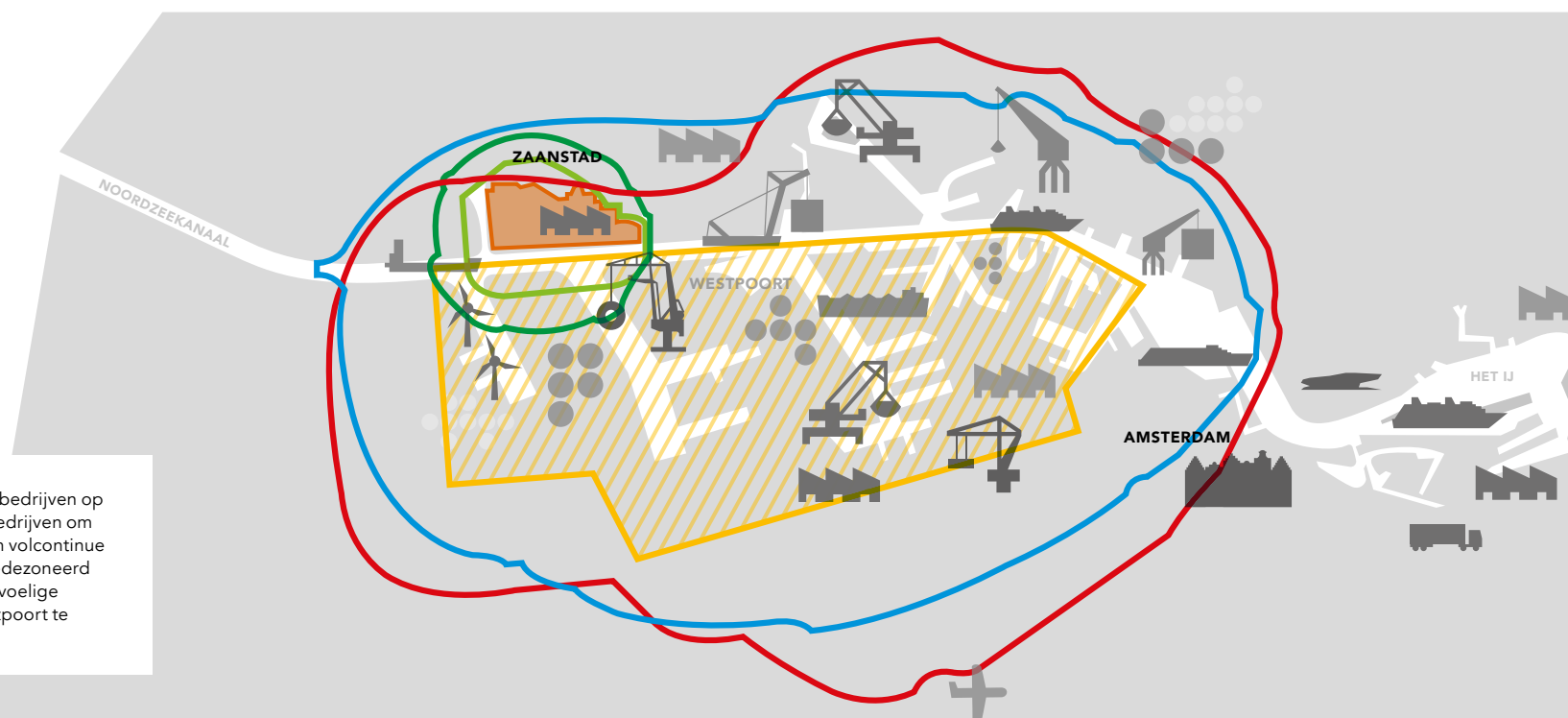


* De visie is in 2013 vastgesteld door gemeenten Amsterdam, Zaanstad, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Beverwijk, Velsen en de provincie Noord-Holland en te vinden op www.noordzeekanaalgebied.nl

* Volcontinue betekent 24/7, dus ook 's nachts.

-  Industrierrein Westpoort
-  Industrierrein HoogTij
-  Oude geluidszone Westpoort
-  Nieuwe geluidszone Westpoort
-  Oude geluidszone HoogTij
-  Nieuwe geluidszone HoogTij

Door het verleggen van de geluidzone wordt het voor nieuwe bedrijven op termijn mogelijk om zich hier te vestigen en voor bestaande bedrijven om zich uit te breiden. Op HoogTij is de mogelijkheid ontstaan om volcontinue activiteiten* te ontwikkelen. Een deel van de Sloterdijken is gedezoneerd waardoor het op lange termijn makkelijker wordt om geluidgevoelige objecten, zoals woningen, dichterbij het industrieterrein Westpoort te realiseren.



Yvonne van der Hoff,
programmamanager regio: "Een leefbare omgeving combineren met groei is de uitdaging waar het havenbedrijf voor staat. Als programmamanager regio zet ik mij daar voor in. Door bijvoorbeeld samen met partners als de provincie Noord-Holland en omliggende gemeenten de kansen voor leefbaarheidsvergroting te onderzoeken. We willen havenactiviteiten schoner, slimmer en sneller organiseren; daar horen dus ook maatregelen bij om de leefbaarheid te vergroten".



HOORBAAR-MINDER

<http://bit.ly/hoorbaar>



Leefbaarheidsprojecten

We werken aan een gemeenschappelijke, toekomstbestendige, duurzame ontwikkeling van de Amsterdamse havenregio. Een onderdeel van de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 is het terugbrengen van de milieubelasting en het treffen van maatregelen bij de ontvangers op het gebied van geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en geur. Havenbedrijf Amsterdam startte hiervoor het Programma Regio. Borging van de onderlinge samenhang tussen leefbaarheidsprojecten, de omgeving en andere regionale ontwikkeling staat voorop. Daarom hebben we ons plan besproken met de regiopartners (gemeenten, omwonenden, organisaties) en werken we in de

implementatie van het programma nauw samen met bedrijven. Bijvoorbeeld door samen logische momenten in de investeringsagenda te vinden voor het overstappen op stiller of schoner materieel. Havenbedrijf Amsterdam signaleerde in 2015 bij veel van onze klanten een intrinsieke en ook economische motivatie om duurzame maatregelen te treffen. Zowel vanuit maatschappelijke verantwoordelijkheid als vanwege kostenefficiëntie. In 2015 is aan meerdere leefbaarheidsprojecten gewerkt. Hier wordt een tweetal uitgelicht:

- HoorbaarMinder
- Geurinzicht

HOORBAARMINDER

Bij bewonersavonden gaven omwonenden aan veel last hebben van de piepjes op achteruitrijdend materieel. Het gaat dan onder andere om piepjes van achteruitrijdende vrachtwagens, shovels, hijskranen en heftrucks in het havengebied. Ook havenmedewerkers ondervonden last van die piepjes omdat door de vele geluiden op terminals onduidelijk was waar een waarschuwing vandaan kwam. Het havenbedrijf startte daarop een onderzoek om een oplossing te vinden die voor alle partijen goed uitpakte. Havenbedrijf Amsterdam is eind 2015 de campagne HoorbaarMinder gestart om de voor de omgeving hinderlijke piepjes op rijdend materieel in het havengebied te vervangen door

een ruissignaal. Op korte afstand van het (achteruit)rijdende materieel is het sissende ruissignaal goed waarneembaar en zelfs veiliger dan piepjes, terwijl op grotere afstand het ruisgeluid verdwijnt in de omgevingsgeluiden. In de pilotfase zijn 122 piepende alarmsignalen bij acht bedrijven vervangen door een ruis. Dat is ruim 20 procent meer dan vooraf gepland. In 2016 zullen in Westpoort uiteindelijk ruim 1000 alarmsignalen zijn vervangen. Het uiteindelijke doel is om de piepsystemen bij alle bedrijven in het havengebied te vervangen en uit te breiden naar de bedrijven op de industrieterreinen van de gemeenten Zaanstad, Beverwijk en Velsen.





Anonieme bewoner, op bewonersavond:
 “Van het jaargemiddelde geluid hebben we geen last, wel van die piepjes bij het achteruit rijden. Ik hoop dat deze oplossing echt werkt.”

Hans Lalk, vertegenwoordiger bewoners Zaanstad: “De bewoners aan de overkant van het Noordzeekanaal wonen in een landelijk gebied, maar ook dicht op de haven van Amsterdam. De rust die we hier over het algemeen kennen, werd verstoord door de piepgeluiden. Daar hadden de mensen vooral ’s nachts veel last van. Havenbedrijf Amsterdam heeft het geluid vooraf op een bandje aan ons laten horen. Wat ik hoorde noem ik een schorre krekel en die zal ik naar alle waarschijnlijkheid in Zaanstad niet horen zijn. Dit lijkt mij een hele goede oplossing.”

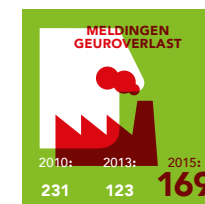


Bert van Wijk, Hoofd beheer Westpoort, Havenbedrijf Amsterdam: “In de Amsterdamse haven zijn bij ligplaatsen voor binnenvaart- en passagiersschepen 164 walstroompunten beschikbaar. Daar waar de ligplaats is voorzien van een walstroom mogelijkheid, is het niet toegestaan om een generator te laten draaien. Dit is goed voor het milieu en bovendien wordt mogelijke geluidsoverlast voorkomen. In 2015 werd in totaal 2,1 miljoen KWH afgenomen. Dat is een daling ten opzichte van vorig jaar (2,68 miljoen KWH).”

GEURINZICHT

Het aantal klachten over geuroverlast is de afgelopen jaren aanzienlijk gedaald door onder andere de plaatsing van dampretourverwerkingsinstallaties bij alle olieterminals en verscheidene maatregelen door bedrijven zelf. Gemelde geuroverlast was echter nog niet altijd eenvoudig te lokaliseren. Sinds oktober 2015 speuren daarom 41 elektronische neuzen in het havengebied 24 uur per dag naar veranderingen in luchtsamenstelling. Afwijkende patronen worden

door de e-Nose geregistreerd zodat er meer inzicht komt waar en wanneer er een geur vrijkomt, wat de oorzaak is en welke actie moet volgen. ‘GeurInzicht’ is een initiatief van Havenbedrijf Amsterdam, Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, Provincie Noord-Holland, havenbranchevereniging ORAM en bedrijven. De e-Noses geven als monitoringstool beter zicht op geurbronnen en bieden daarmee de kans de leefbaarheid rond de haven verder te vergroten.



	PM ₁₀	PM _{2,5}	NO	NO ₂	SO ₂	BENZEEN	TOLUEEN	XYLEEN
2011	26,3	16,4	10,5	24,5	2,4	0,9	1,6	1,0
2012	20,4	14,3	8,5	23,5	2,4	0,8	1,5	0,4
2013	20,9	15,6	7,0	22,0	1,9	0,9	1,7	0,5
2014	21,6	13,7	8,0	23,5	2,4	1,0	2,2	0,7
2015	17,3	12,2	7,3	21,9	1,7	0,7	1,5	1,1

PM₁₀ is fijnstof, NO₂ is stikstofdioxide en PM_{2,5} is een fijnere fractie van fijnstof. De norm voor NO₂ en PM₁₀ is maximaal 40 µm/m³, SO₂ heeft geen normgrens.



“Met de aanleg in 2015 van een E-nose netwerk in de haven en de aanpak van piepende vrachtwagens heeft Havenbedrijf Amsterdam voor wat betreft de leefbaarheid een paar lovenswaardige initiatieven genomen.”

Geert-Pieter Grundmann, Milieukundige bij Icova: “Als je een geur ruikt, weet je niet altijd exact wat je ruikt. Laat staan waar de geur vandaan komt! Gemelde geurklachten zijn daardoor soms moeilijk te beoordelen. En dat verkleint de kans om geurhinder terug te dringen. Door de e-Noses kunnen we gemelde klachten nu beter beoordelen. We zijn echt tevreden over dit geurdetectiesysteem.”



ROLF VAN ARENDONK,
PROJECTLEIDER BIJ NATUUR
EN MILIEU FEDERATIE NOORD-HOLLAND



Susanne Meyer, gemeente Zaanstad: "Nadat we uitgesproken hebben samen te werken, bleef het gelukkig niet bij het tekenen van de intentieverklaring. We zoeken elkaar meer op en hebben meer oog voor elkaars belangen. Onze gezamenlijke doelgroepen zijn het uitgangspunt. Dat betekent een andere manier van denken én werken."



Duurzame gebiedsontwikkeling

Steeds meer bedrijven hebben duurzame ambities en willen zich daarom ook vestigen in een duurzaam gebied. Wij vinden duurzame gebiedsontwikkeling belangrijk omdat het de juiste klanten naar de haven trekt en omdat we op deze manier duurzaam leiderschap kunnen tonen. Daarom zetten we in op aantrekkelijkheid van het havengebied, duurzaamheid in brede zin, en innovatie op het gebied van energie. In het havengebied zelf maar ook voor de directe omgeving. Hieronder lichten we een aantal projecten die in 2015 in de havenregio speelden, toe.

BREEAM

Medio 2015 heeft het Atlaspark het BREEAM 4-sterren (excellent) certificaat voor gebiedsontwikkeling behaald, waardoor de locatie aantoonbaar een

onderscheidende en aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven met duurzame ambities is. BREEAM is hét instrument om de duurzaamheid van vastgoed (waaronder bedrijventerreinen) meetbaar te maken. Het internationaal vastgestelde instrument maakt duurzaamheid inzichtelijk en kan leiden tot vele fiscale en subsidiabele voordelen waar onze klanten (in)direct van kunnen profiteren. In Nederland zijn slechts vijf gebieden gecertificeerd, te weten; Ecomunitypark, Airport Garden City, Schiphol Trade Park, Locatie Valkenburg en Atlaspark. Bijzonder aan het Atlaspark is dat dit het eerste bestaande gebied is dat is gecertificeerd. Dit is zo uniek, dat we meeschrijven aan het nieuwe keurmerk en beoordelingsrichtlijn voor bestaande gebieden.

Wind op Land

De Provincie Noord-Holland heeft met het Rijk afgesproken om in 2020 685,5MW windenergie op land mogelijk te maken. Meer dan de helft is reeds gerealiseerd. Er is op dit moment nog circa 76 MW nodig om aan de totale opgave te voldoen (peildatum oktober 2015). Hiervoor heeft de provincie eind 2014 gebieden aangewezen waarbinnen nieuwe windparken ontwikkeld kunnen worden en heeft daaraan strikte voorwaarden verbonden. Westpoort valt in één van de 9 aangewezen gebieden. Havenbedrijf Amsterdam heeft in 2015 in samenwerking met onder andere Wind Groep Holland en Waternet een verzoek ingediend voor de ontwikkeling van windparken in Westpoort. Het gaat om nieuwe lijnopstellingen en turbines aanvullend op en ter vervanging van bestaande lijnen windturbines. De gemeente Amsterdam én het havenbedrijf zien meer mogelijkheden voor windmolens in het havengebied, omdat hier minder snel hinder wordt ervaren dan in landelijke of woongebieden.

Duurzaam fietspad

Het havenbedrijf werkt aan energiebesparingen en -vernieuwingen in het publieke domein. Verlichting in het havengebied is één van de deelonderwerpen waarin het havengebied verduurzaamt. In 2015 is het havenbedrijf een pilot gestart om te komen tot duurzame, veilige en gebruikersvriendelijke verlichting in de openbare ruimte in het havengebied. De pilot betreft het op zeer innovatieve wijze verlichten van een fietspad in het Atlaspark; project Re-Light.

Het betreft een uniek systeem dat nog nergens op deze wijze wordt toegepast. Bij gebleken succes wordt deze duurzame verlichtingswijze uitgebreid naar het hele havengebied.

In totaal zijn er 42 lantaarnpalen geplaatst die voor hun dynamische en dimbare LED-lampen geen stroom meer nodig hebben van het reguliere (AC) net. De elektriciteit komt sinds begin 2016 volledig van de nabij geplaatste zonnepanelen en van een mini windturbine. Deze laden een batterij op en door een eigen gelijkspanningsnet (DC) worden de straatlantaarns van de benodigde energie voorzien. Hiermee functioneert het gehele systeem autonoom en dus onafhankelijk van externe energiebronnen. Via slimme drivers worden gebruikers van het fietspad herkend en reguleert het systeem de lichtintensiteit naar wens van deze individuele gebruikers.

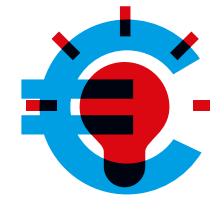


Diversifiëren en innoveren

Ons huidige marktaandeel bestaat voor een groot deel uit ladingstromen die eindig zijn; fossiele energie. Omdat bedrijven, actief in kolen en benzine, in het havengebied zich nog steeds in een markt bevinden die van groot belang is voor de havenregio en de industrie in het Duitse achterland, ondersteunen en investeren we als havenbedrijf in deze waardevolle business.

Met name daar waar het gaat om het faciliteren van de verduurzaming van de op- en overslag. Tegelijkertijd maken we de switch door te diversifiëren en innoveren. Het maakt het havenbedrijf op termijn minder afhankelijk van de huidige ladingstromen en de vestigingen waar we nu onze inkomsten uit halen. Door te diversifiëren en innoveren wordt de aansluiting gemaakt met de energietransitie en de ontwikkeling van de circulaire economie, wordt ingestoken op internationale activiteiten, worden nieuwe partnerships gestart en bestaande verstevigd.

Daarnaast optimaliseren we onze eigen processen door het logistieke proces en onze veiligheids- en toezichttaken te digitaliseren. Daar bovenop boren we geheel nieuwe markten aan, zodat we een belangrijke positie gaan innemen in de offshore, biobased en circulaire economie. Niet alleen voor opslag en doorvoer van duurzame energie maar ook voor de productie daarvan. In dit hoofdstuk passeert een aantal projecten de revue die in 2015 het verschil hebben gemaakt of in de toekomst gaan maken.



Participatie Mainport Innovation Fund

Innovatie binnen de transport, logistiek, zeevaart en luchtvaart is onmisbaar om de (haven)economie op peil te houden. In oktober 2015 hebben Havenbedrijf Amsterdam, KLM, Schiphol, TU Delft en NS het Mainport Innovation Fund II (MIF II) opgericht. MIF II richt zich op het investeren in innovatieve, startende tech-bedrijven op het gebied van transport, logistiek, zeevaart en luchtvaart. Bijvoorbeeld op het gebied van digitalisering, internet of things, security & safety, seamless travel, big data, duurzame infrastructuur en materialen, connectiviteit, bereikbaarheid en mobiliteit. De combinatie van betrokken partners maakt het interessant om te zoeken naar technologische toepassingen voor bedrijven binnen én buiten het havengebied. Het fonds heeft een (langere termijn) rendementsdoelstelling en levert de betrokken partners kennis, ervaring, leads voor de (lucht)haven en een versteviging van het netwerk op.

In het fonds zit €18 miljoen, waarvan het Rijk €6 miljoen ter beschikking heeft gesteld in het kader van de Seed-regeling*. MIF II investeert in veelbelovende innovatieve technologie bedrijven die zoeken naar financiering, expertise en een netwerk om te kunnen versnellen en groeien. Het fonds wordt beheerd door de fondscommissie die, aangevuld met afgevaardigden van de partners, maandelijks bij elkaar komt om nieuwe investeringsmogelijkheden in startups te bespreken. Pas na toestemming van de investeringscommissie kan MIF II een daadwerkelijke investering in gang zetten. De eerste investeringen worden in 2016 verwacht.

* Met die regeling wil het Rijk innovatie door startende tech-bedrijven ondersteunen.



Port of Amsterdam International

Een haven is een van de belangrijkste motoren van de economie. In opkomende economieën kan het versterken, verbeteren en vernieuwen van een bestaande haven het welvaartsniveau van een land laten stijgen. Havenbedrijf Amsterdam heeft decennia lang de haven van Amsterdam ontwikkeld en gemanaged en die kennis, kunde en ervaring exporteren wij nu ook. Daarnaast streeft Port of Amsterdam International B.V. naar het versterken van het internationale netwerk van Havenbedrijf Amsterdam en het versterken van de eigen clusters, bijvoorbeeld in het Midden Oosten voor cluster Energy, in het Caribisch gebied voor de cluster Cruise en in West Afrika voor de cluster Agribulk, Minerals & Recycling. Door dit samen met klanten te doen, leveren we een bijdrage aan hun internationale expansie. De internationale activiteiten maken van Havenbedrijf Amsterdam tot slot ook een aantrekkelijke werkgever, doordat werknemers de kans krijgen ervaring op te doen en hun kennis

te ontwikkelen in het buitenland.

Port of Amsterdam International is een 100% dochterbedrijf van Havenbedrijf Amsterdam en levert advisory, implementation en management services, voor respectievelijk de planning, ontwikkeling en exploitatie van buitenlandse havens en cruisterminals. Voor het versterken van netwerken wordt ook nauw samengewerkt met belangrijke partners, zoals de ministeries van Buitenlandse Zaken en Infrastructuur en Milieu, ontwikkelingsbanken zoals FMO, de Wereldbank en de African Development Bank, en vooraanstaande bedrijven zoals Boskalis, Van Oord, STC, Damen Shipyards en BAM International en klanten.

In 2015 is het aantal projecten en samenwerkingsverbanden fors gegroeid. De geleverde diensten van Port of Amsterdam International leverden in 2015 circa €500.000,- aan omzet op.



Jaap Jan Speelman, Hoofd Ontwikkelingssamenwerking van de ambassade Benin:
"De mensen van de Amsterdamse haven onderscheiden zich door hun professionele en toegewijde manier van begeleiden. Wij zien het vervolg van het project met veel vertrouwen tegemoet."

**PORT OF
AMSTERDAM
INTERNATIONAL**

<http://bit.ly/workpoi>



Fujairah

Doorlichten 'maritieme dienstverlening' (o.a. sleepdiensten en loodsen) en de algehele bedrijfsvoering van Port of Fujairah (Verenigde Arabische Emiraten) in samenwerkingsverband met Amsterdam Port Consultants (APC). De haven van Fujairah, gelegen in de Verenigde Arabische Emiraten, is internationaal gezien een belangrijke haven voor olieopslag en groeit al jaren sterk.

Cotonou

Begeleiden als adviseur van buitenlandse zaken van de renovatie en modernisering van de haven van Cotonou in Benin. De haven is een belangrijke haven voor de economie van Benin en als doorvoerhaven voor de omliggende landen in West-Afrika, zoals Nigeria, Mali Niger en Burkina-Faso.

Bonaire

Ontwikkelen van de haven en professionaliseren van de havenorganisatie van Bonaire. Kralendijk (de haven van Bonaire) is een populaire cruisehaven en erg belangrijk voor de import van vracht.

Aruba

Onderzoeken van de mogelijkheden om het verdienvermogen van Aruba Ports Authority (APA) verder te ontwikkelen waarmee de haven zijn investeringsplannen op langere termijn waar kan maken.

Cyprus

Advisering over herontwikkeling van Larnaka, te Cyprus. Larnaka wil zich met name als cruisehaven verder ontwikkelen.



PRODOCK

Om radicale vernieuwingen versneld te kunnen ontwikkelen binnen de vier waardegebieden: Circulaire & Biobased Economie, Veiligheid & Toezicht, Energie (transitie) en Logistieke Vernieuwing voor een duurzame toekomst voor de Amsterdamse haven, de stad en de regio bleek een nieuw concept nodig. In een tijd waar technologische ontwikkelingen sneller gaan dan een mens kan bevatten in combinatie met de gewenste rol van het havenbedrijf om op te treden als concrete matchmaker en co-creator, bleek het tijd voor **PRODOCK**: een nieuwe plek in de haven waar ambitieuze, jonge ondernemers, leiders, pioniers, creatieven en bestaande klanten van Havenbedrijf Amsterdam als individu of als team anders kunnen werken.

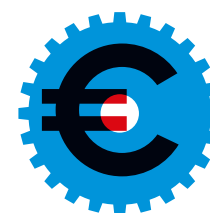
PRODOCK wordt de plek in de haven van Amsterdam om producten te testen, door te ontwikkelen en naar de markt te brengen. Het netwerk, de kennis en de middelen van Havenbedrijf Amsterdam zijn via PRODOCK beschikbaar voor pioniers die zich in het gebouw vestigen. Het team opent hiermee deuren die anders moeilijk te vinden zijn of gesloten blijven. Dit is de eerste pilot/test locatie in Amsterdam die een unieke combinatie biedt van binnen- en buitenwerkplaatsen én toegang tot een haven- en industrieerelateerd netwerk. PRODOCK opent in juni 2016 haar deuren, de gehele voorbereiding van de lancering van PRODOCK heeft in 2015 plaatsgevonden.

James Hallworth,
projectleider New Business:
"PRODOCK wordt meer dan een innoverende en inspirerende plek met productieruimte en kantoren. Een plek voor én met. Waar nieuwe producten gemaakt en uitgetest worden, kennis en ervaring wordt gedeeld en waar nieuwe verbindingen worden gelegd."



30MHZ

<http://bit.ly/sensorport>



Investeren in innovaties

Havenbedrijf Amsterdam is continu op zoek naar nieuwe technologieën die haar eigen operationele processen verder kunnen optimaliseren en naar innovaties op het gebied van logistiek, energietransitie en biobased- en circulaire economie. Om een slimme, snelle, schone haven te worden, moet er continue ruimte zijn om trends, kansen en nieuwe technologieën op te merken en toe te passen in de havenregio. Die ruimte is niet vanzelfsprekend. Want investeren in een innovatie betekent vaak onzekerheid. Wat vernieuwing en verandering in de weg staat.

Het havenbedrijf ontwikkelt nieuwe technologieën in eerste instantie niet in huis, maar door te participeren in partnerships, te investeren in veelbelovende start-ups én in reeds gevestigde bedrijven met een sterk innovatief investeringsplan, naast het ontwikkelen van een eigen innovatieve proeftuin (link prodock). Onderstaand twee projecten uit 2015:

30MHz & Things Network

In een samenwerkingsintentie met sensor start-up 30MHz streeft het havenbedrijf naar structurele inzet van sensoren

THE THINGS NETWORK

<http://bit.ly/thingsnetwork>



in de haven die ons werk vereenvoudigen en versnellen. Bijvoorbeeld door de inzet van sensoren voor het meten van schades aan de lichtpalen in het havengebied via versnellingsensoren. Of het meten van de bezetting van wachtplaatsen. Naast praktische projecten deelt 30MHz ook technologische kennis met Havenbedrijf Amsterdam.

De internetverbinding voor de sensoren wordt gecreëerd met een nieuwe simpele en goedkope technologie genaamd LoRa (Long Range Radio). Een data netwerk van 'The Things Network', waar Havenbedrijf Amsterdam sinds augustus '15 partner van is. The Things Network is een campagne om op wereldwijd niveau een open datanetwerk te creëren voor sensoren. Partijen in de haven kunnen op termijn met hun sensorprojecten ook gebruik maken van dit open netwerk.

Startup Amsterdam

Havenbedrijf Amsterdam heeft zich met een Memorandum of Understanding in 2015 als partner verbonden aan Startup Amsterdam. Andere partners zijn KLM, TomTom, EY, Philips, ABN AMRO en Deloitte. Het partnerschap is er onder andere op gericht om de Amsterdamse regio en voor het havenbedrijf in het bijzonder de Amsterdamse haven verder te ontwikkelen als proeftuin voor innovaties en start-ups op het gebied van energie transitie, biobased en circulaire economie, logistieke innovaties en veiligheid en toezicht. De kennis en ervaring van Startup Amsterdam en haar partners is naar verwachting hierbij van grote waarde. De eerste investeringen worden in 2016 verwacht.

"Door participatie in het Mainport Innovation Fund versterken we de samenwerking op innovatiegebied met grote partners. De start-ups waar we in gaan investeren zullen een positieve bijdrage leveren aan het optimaliseren van de processen van Havenbedrijf Amsterdam en van onze klanten in de haven."

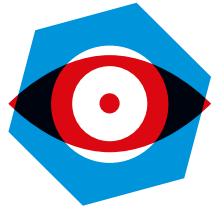


ROON VAN MAANEN, PROGRAMMAMANAGER NEW BUSINESS

STARTUP AMSTERDAM

<http://bit.ly/startupadam>





Project Smart Eyewear

Het havengebied van 2500 ha groot bevat niet alleen water en laadkades maar ook openbare ruimte wat door het havenbedrijf wordt onderhouden. Dat is vooral nodig voor de veiligheid maar ook voor de representatie van het gebied. Controleurs en inspecteurs rijden uitgerust met een iPad en inspectie-app rond om de omgeving te beoordelen en melden bijzonderheden zoals vervuiling, schade en dergelijke in de app. Dat is al modern maar kan altijd nog beter. In samenwerking met internationale studenten van de Hogeschool Amsterdam werd in 2015 een onderzoek verricht naar de inzet van Smart Eyewear.

De maandelijkse inspecties werden in een onderzoeksperiode via een conceptuele visualisatie met Google Glass verricht. Al swipend en vinkend werden openbare ruimtes beoordeeld. Het gebruik van Google Glass bleek het proces te kunnen versnellen en eenvoudig te verrijken met informatie. Dit project is een eerste onderzoek naar de toepassing van vernieuwende technologieën in de operationele sfeer. Het is wellicht een springplank voor meer toepassingen in de haven.

“Door met start-ups samen te werken kunnen we innoveren door te experimenteren. Dit betekent klein beginnen, heel bewust leren van de situatie en dan snel in grotere schaal toepassen. De partnerships met start-ups maken ons resultaatgericht en wendbaar.”

ROBIN SCHIPPER, PROJECTLEIDER NEW BUSINESS



Sanjay Twisk, Student aan de Hogeschool Amsterdam:

“Het was een tof project om te doen. Ik had niet eerder stil gestaan bij het feit dat er zo’n complex systeem achter het onderhoud van de openbare ruimte zit. Je neemt zoiets eigenlijk voor lief – dat het bestaat en er netjes bijligt.”

Joost Zuidema, Projectleider New Business: “Het ziet er hip uit, maar het geeft vooral meer vrijheid tijdens het werk. Het optimaliseert en stroomlijnt de handelingen die worden uitgevoerd. Maar we zien Google Glass ook als een tool om processen te optimaliseren. Bijvoorbeeld door ter plekke een foto te maken en uploaden.”



Organisatie gezond en slagvaardig

Een gezonde organisatie is een maatschappelijk verantwoorde organisatie die meedenkt en meedoet met partners in en rond de haven. Havenbedrijf Amsterdam streeft naar een organisatie waar alle processen goed op elkaar zijn afgestemd. Waar medewerkers de juiste competenties en vaardigheden hebben en zich blijven ontwikkelen binnen hun vakgebied en verantwoordelijkheden.

Vanuit onze kernwaarden: samen, gedreven, respect en verantwoordelijkheid werken we hier dagelijks aan. Met een enorme dosis energie van onze medewerkers en hoge medewerkerstevreden-

heidsscore lijkt dat eenvoudig. Maar dat is het niet. Want hoe groeien we naar een klantgerichtere, professionelere en vernieuwende organisatie zonder de basis van ons bestaan uit het oog te verliezen?

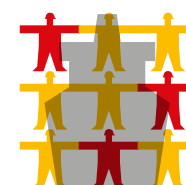
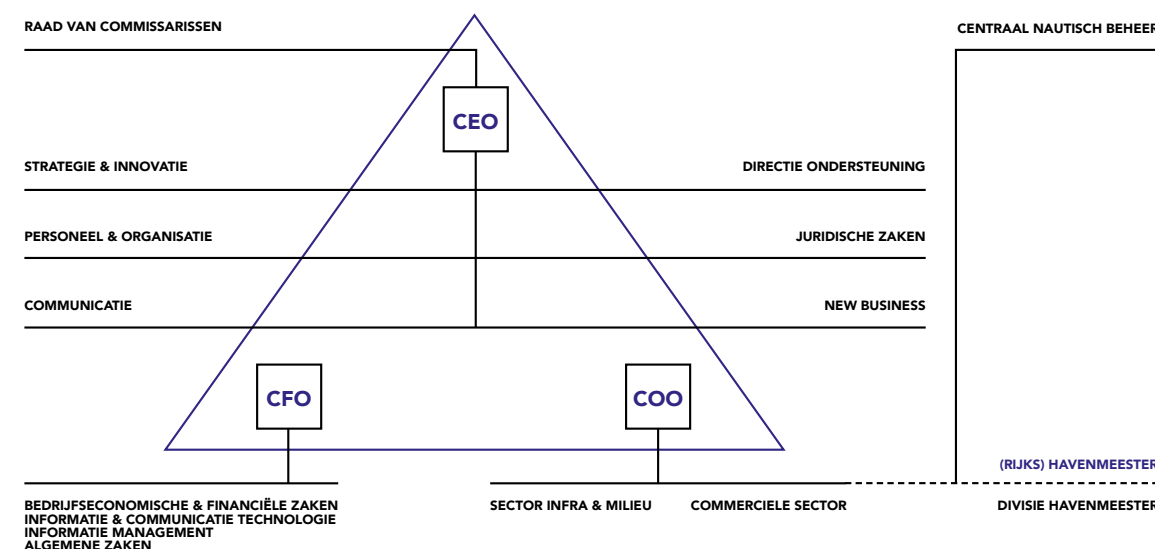
IN ONZE OGEN IS EEN SLAGVAARDIGE EN GEZONDE ORGANISATIE EEN

- ...klantgerichte organisatie die
- ... een bewuste afweging maakt tussen doelstellingen en risico's met
- ...succesvolle medewerkers die zich blijven ontwikkelen met minder hiërarchie, meer samenspel, meer inspiratie, meer energie en meer plezier
- ...die worden ondersteund door toekomstbestendige, wendbare informatie-systemen die snel aangepast kunnen worden aan wijzigende behoeften van de business
- ...en betrouwbare informatie die overal beschikbaar is.

In 2015 hebben we gericht gewerkt aan een aantal basisprogramma's rond dit onderwerp die we later in dit hoofdstuk toelichten.

ORGANISATIE

Havenbedrijf Amsterdam heeft met het formuleren van de strategie ambitieuze doelstellingen neergezet voor de verdere groei van de overslag en duurzame ontwikkeling van het havengebied. Als randvoorwaarde voor groei en ontwikkeling geldt dat de organisatie flexibel en slagvaardig is. De ontwikkeling van onze organisatie heeft dan ook in 2015 centraal gestaan.



Diversiteit

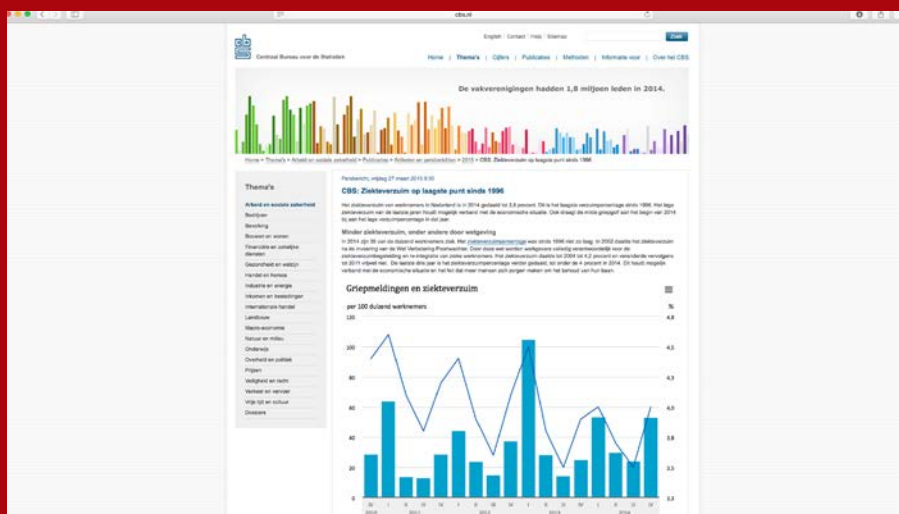
Havenbedrijf Amsterdam streeft naar een personeelsbestand dat een afspiegeling is van de beroepsbevolking. Dit betekent dat Havenbedrijf Amsterdam een omgeving is waarin talenten worden benut ongeacht sekse, leeftijd, culturele achtergrond of geaardheid. Al enige jaren geleden hebben wij ons gecommitteerd aan de doelstelling om minimaal 30% vrouwen in de organisatie te hebben.

In 2015 lag het gerealiseerde percentage op 31%. Bovendien heeft Havenbedrijf Amsterdam in 2015 de charter "Talent to the Top" ondertekend waarmee wij ons committeren om een percentage van 30% vrouwen in de Directie en de Raad van Commissarissen na te streven. In zowel de Directie als de Raad van Commissarissen ligt het percentage vrouw op 30% en is de doelstelling voor 2015 gerealiseerd.

DOELSTELLING: >30% VROUWEN	2012	2013	2014	2015
% vrouwen	29	30	30	31

VITALITEIT EN GEZONDHEID

<http://bit.ly/laagsteverzuim>



Vitaliteit en gezondheid

Een goed functionerend gezondheidsbeleid is essentieel om de vitaliteit van medewerkers te waarborgen. Binnen Havenbedrijf Amsterdam voeren we een succesvol gezondheidsbeleid waarbij medewerkers gebruik maken van verschillende regelingen om vitaal te blijven. Er is aandacht voor het effect van de gezondheid van medewerkers op hun functioneren en het effect van werk op de gezondheid. Het inzetten op een preventief gezondheidsbeleid leidt al een aantal jaren tot een daling van het verzuimpercentage.

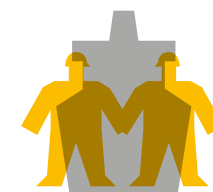
Het verzuimpercentage daalde in 2015 opnieuw naar 3,2% (2014: 3,4%). Ons streven was om een verzuimpercentage onder de 3,75 % te realiseren. Dit ligt duidelijk onder het landelijk gemiddelde voor bedrijven met meer dan 100 werknemers, waar dit percentage op 4,6% ligt (Bron: CBS, 2014).



Ontwikkeling

Om zorg te dragen voor een duurzame inzetbaarheid van medewerkers is het belangrijk als werkgever om in te spelen op die factoren die hierbij cruciaal zijn, zoals vitaliteit en gezondheid, opleiding en ontwikkeling en loopbaanplanning. Er is in 2015 veel aandacht geschonken aan persoonlijk leiderschap

en teamontwikkeling. Diverse afdelingen zijn met een teamontwikkeltraject gestart in 2015, maar ook persoonlijk leiderschap heeft veel aandacht gekregen. Dit heeft ertoe geleid dat er 4,33% van de loonsom is besteed aan opleiding en ontwikkeling, meer dan de afgelopen jaren het geval was.



Ondernemingsraad

Voor de Ondernemingsraad (OR) verliep 2015 vrij rustig. Er hebben geen grote organisatorische veranderingen plaatsgevonden. En de kleinere herinrichtingen van bijvoorbeeld de afdeling Beheer Westpoort verliepen harmonieus en in goed overleg met medewerkers. De OR heeft een voorlopig advies uitgebracht aan de directie van het havenbedrijf over de herinrichting van de afdeling Informatievoorziening. Een onderwerp dat enige discussie opriep in 2015, is de overweging om een roosterwijziging door te voeren bij de 24-uurs operatie van Divisie Havenmeester. Een werkgroep met vertegenwoordigers van de OR en de directie, werkt hier hard aan. Naar verwachting neemt de directie hier in de eerste helft van 2016 een besluit over.

Twee keer per jaar bespreekt de OR met de directie de algemene gang van zaken in het bedrijf. In 2015 zijn daarin onder meer de strategie 2016-2020 van het havenbedrijf voor de komende jaren en personele ontwikkelingen aan de orde geweest. Daarnaast is aandacht besteed aan de overgang van de Divisie Havenmeester, de mentorentoeslag van havenbeambten en verkeersleiders, het protocol agressie en geweld, uitbreiding belang Havenbedrijf in Waterkant CV (Passengers Terminal), het generatie-/levenslooppact, de leningen van het havenbedrijf voor onder meer de zeeluis, maar ook de herbenoeming van Jeroen de Haas als commissaris in de Raad van Commissarissen en de benoeming van de nieuwe CFO, Michiel de Brauw. In 2016 zijn er weer OR-verkiezingen.



Maatschappelijk verantwoord ondernemen

In het Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) beleid, dat op hoofdlijnen is geformuleerd, wordt het accent gelegd op het leveren van extra inspanningen om de leefbaarheid te vergroten en de milieubelasting van het havengebied te verlagen. Daarbij beseffen we ons dat we het vertrouwen van onze omgeving en stakeholders kunnen versterken door beter inzicht te geven in de ecologische en sociale effecten van de Amsterdamse haven en wat het havenbedrijf er aan doet om de negatieve effecten te verlagen en de positieve effecten te versterken. Het inzichtelijk en meetbaar maken van deze effecten is dan ook een belangrijke doelstelling voor de komende jaren.

De MVO-missie van Havenbedrijf Amsterdam luidt: wij streven continu naar een goede milieu- en ruimtelijke kwaliteit én voortdurende aandacht voor onze omgeving en de maatschappelijke aspecten binnen en buiten het bedrijf. We willen een gezond financieel rendement dat samengaat met een goede kwaliteit van de leefomgeving en een brede toevoegde waarde voor de regio. Vanuit

die filosofie faciliteren, starten en ondersteunen we al jaren grote en kleine duurzaamheidsprojecten. We zien ook dat als we sneller, slimmer en schoner willen zijn, we ons duurzaamheidsbeleid sterk moeten verankeren in alles wat we doen. Doen we dat niet, dan raken we achter op concurrenten.

In het jaarverslag 2014 is aangegeven dat het beleid verder is aangescherpt; in 2015 is dat opnieuw gedaan omdat we nog niet tevreden genoeg waren. Dat zijn we nu wel. Er ligt inmiddels een robuust kader om onze MVO inspanningen aan te toetsen. Het MVO kader maakt onderscheid tussen drie niveaus: eigen organisatie, het havengebied en de keten.

Naast het verankeren van het beleid zijn we in 2015 in samenwerking met Ernst & Young gestart met de voorbereidingen voor de GRI-rapportage. We streven naar een gecertificeerde GRI-4 rapportage in 2016.

Linda van Waveren, projectleider MVO: "Het is een complex proces om in de omgeving waarin wij opereren een MVO-beleid vast te stellen met duidelijke KPI's, omdat wij niet op alle aspecten zelf evenveel invloed hebben. Bijvoorbeeld waar het gaat om onze ketenverantwoordelijkheid, daar is de impact heel groot maar onze invloed beperkt. Het kader dat we nu met elkaar hebben vastgesteld, gaat ons de komende jaren helpen om inzicht te geven in onze MVO-inspanningen en de resultaten daarvan."



Rolf van Arendonk, projectleider bij Natuur en Milieu federatie Noord-Holland: "De ambities zijn goed van het havenbedrijf zoals verwoord in de Havenvisie 2030. Er worden al kleine stapjes gezet in de energie transitie (plaatsen en assembleren van windmolens) en in de richting van een circulaire en biobased economy, maar het wordt tijd om samen met de bedrijven nu wat grotere stappen te zetten, bijvoorbeeld in de terugdringing van CO₂-uitstoot in het havengebied."



Manon Bloemer, directeur Vopak Terminals: "Tijdens de medewerkersdag van Havenbedrijf Amsterdam mocht ik mijn visie geven op de klantgerichtheid van het havenbedrijf. De openheid en nieuwsgierigheid naar mijn klantbeleving was groot. Eén van de zaken die we daar met elkaar bespraken, is het feit dat ik als klant graag zaken wil doen met mensen die het mandaat hebben om beslissingen te nemen."



Klantgericht werken

Een klantgerichte cultuur draagt in onze visie bij aan de toekomstbestendigheid en winstgevendheid van het havenbedrijf. Om (fors) te verbeteren op dit thema is binnen Havenbedrijf Amsterdam in 2015 een zeer breed ingezet en intensief programma klantgericht werken gestart. Met onze medewerkers hebben we vier bouwstenen voor klantgericht werken geformuleerd: persoonlijk, duidelijk, makkelijk en wow! Klanten waardeerden ons in 2013/2014 met een 7,1.

Een ruime voldoende maar geen cijfer waarmee je als bedrijf 'ambassadeurs' creëert. We streven daarom naar een 9 in 2020. Klanten verwachten van het havenbedrijf onder andere regelmatig persoonlijk contact, korte communicatielijnen, beter verwachtingsmanagement, snelheid en het delen van kennis en ervaring. We verwachten dat de ingezette acties uit het klantgericht werken programma straks werkelijk een 9 opleveren.

Henny Corten, projectleider Klantgericht Werken: "Ik merk dat het enthousiasme voor het programma gegroeid is. We hebben het onderwerp op de juiste wijze en op het juiste moment geagendeerd. Onze klanten hebben we bij dit traject betrokken en we hebben afspraken gemaakt wat we gaan doen om de klanttevredenheid te verhogen. Dit alles om ervoor te zorgen dat de haven heel goed gewaardeerd wordt door haar huidige klanten en aantrekkelijk blijft, ook voor nieuwe klanten."



"Ik vind dit onderzoek erg op niveau en diepgaand, goed dat het op deze manier wordt uitgevoerd. Ik ben benieuwd naar de resultaten."



"Dit reputatieonderzoek past goed bij de professionaliserings-slag die ze aan het maken zijn."



Reputatieonderzoek

Wij willen de haven schoner, slimmer en sneller maken. Hierover willen we actief met onze stakeholders in dialoog. Alleen dan kunnen we als Port of Partnerships onze ambities realiseren. De afgelopen jaren hebben wij iedere twee jaar een klanttevredenheidsonderzoek gehouden. In 2015 zijn we gestart met een tweejaarlijks reputatieonderzoek dat uitgevoerd is onder een representatieve groep van zes van onze zeven stakeholders. Via dit reputatieonderzoek wil Havenbedrijf Amsterdam antwoord vinden op de vragen:

- wat is de reputatie van Havenbedrijf Amsterdam vanuit verschillend stakeholderperspectief?
- hoe kan Havenbedrijf Amsterdam een sterk netwerk opbouwen met haar stakeholders en samenwerkingspartners en deze relaties duurzaam onderhouden?
- waar moet Havenbedrijf Amsterdam zich in de toekomst op richten om van blijvende toegevoegde waarde te zijn en blijven voor haar stakeholders?

Het eerste deel van het onderzoek hebben we Bureau Hofkes uit laten voeren in november en december 2015. Zes stakeholdergroepen hebben hieraan meegewerkt: strategische partners, leveranciers, media, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en overheden. Onder klanten wordt in 2016 een klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd. In 2016 gaan we met de aanbevelingen uit beide onderzoeken aan de slag.

"De reputatie van een organisatie kan een wisselend beeld geven voor verschillende stakeholders omdat de reputatie meer is dan alleen imago. Imago wordt hoofdzakelijk bepaald door wat je als organisatie naar buiten brengt, maar de reputatie gaat veel verder dan dat. Je stakeholders beoordelen je op datgene wat je feitelijk doet, op alle vlakken van je bedrijfsvoering waar zij mee in aanraking komen. Het is belangrijk om dat regelmatig te meten."



RENÉE MENTING,
SENIOR COMMUNICATIEADVISEUR
HAVENBEDRIJF AMSTERDAM



Financiële resultaten

RESULTAAT 2015

BEDRAGEN IN €	2015	2014
Opbrengsten	147.423.054	142.438.844
Personeelslasten	-36.016.244	-31.206.079
Afschrijvingen	-21.822.596	-21.510.693
Overige bedrijfskosten	-34.065.223	-31.234.247
BEDRIJFSRESULTAAT	55.518.991	58.487.825
Financiële baten en lasten	-3.100.571	-6.030.534
Resultaat deelnemingen	165.057	30.451
NETTORESULTAAT	52.583.477	52.487.742

OPBRENGSTEN

De opbrengsten zijn gedurende 2015 met € 5,0 miljoen toegenomen tot € 147,4 miljoen (2014: € 142,4 miljoen). Deze toename komt voornamelijk door:

- toename zeehavengelden van € 1,5 miljoen;
- toename huur, erfpacht en kadegelden van € 1,6 miljoen;
- toename binnenhavengelden van € 0,6 miljoen;
- toename overige bedrijfsopbrengsten van € 2,3 miljoen;
- afname werken voor derden en bagger- en gronddepot van € - 1 miljoen.

De toenames van zeehavengeld, huur, erfpacht en kadegelden worden voornamelijk veroorzaakt door een hogere prijs als gevolg van tariefindexatie en de uitgifte van nieuwe terreinen. Verder is vanaf 1 januari 2015 de inning en verwerking van het binnenhavengeld door Havenbedrijf Amsterdam overgenomen van Waternet waardoor er actiever op het innen van havengelden kan worden gestuurd. De toename in overige bedrijfsopbrengsten betreffen incidentele baten die niet uit de reguliere bedrijfsuitoefening voortkomen. In 2015 betreft dit het resultaat op de verkoop van een deel van het haventerrein Westerhoofd waarbij een boekresultaat van € 3,6 miljoen is gerealiseerd. Echter daalde de opbrengsten uit bagger- en gronddepot met € 0,5 miljoen en werken voor derden met € 0,5 miljoen.

PERSONEELSLASTEN

De personeelslasten stegen in 2015 met € 4,8 miljoen naar € 36 miljoen. Het aantal fte steeg met 16 in 2015 waardoor de reguliere personeelslasten stegen met € 1,6 miljoen. De stijging van het aantal fte is binnen het gehele bedrijf zichtbaar, maar is in het bijzonder toe te schrijven aan de ingezette

professionaliseringsslag na de verzelfstandiging van het Havenbedrijf Amsterdam N.V.. De overige personeelslasten stegen met € 3,2 miljoen, hetgeen grotendeels het effect is van een dotatie aan de personeelsvoorzieningen, bestaande uit de dotatie aan de voorziening jubilea en voorziening voormalig personeel van beide € 0,7 miljoen. Verder stegen in 2015 de kosten van tijdelijke krachten met € 0,9 miljoen ten opzichte van 2014.

OVERIGE BEDRIJFSKOSTEN

De overige bedrijfskosten bedroegen over 2015 € 34,0 miljoen en is daarmee € 2,8 miljoen hoger dan over 2014. De toename wordt voornamelijk verklaard door de dotatie aan de voorziening voor woningisolatie voor € 2,7 miljoen.

DE FINANCIËLE BATEN EN LASTEN

De financiële baten en lasten bedroegen over 2015 € 3,1 miljoen negatief (2014: € 6,0 miljoen negatief). In december 2015 is er besloten om de lening van gemeente Amsterdam voor € 60,0 miljoen te herfinancieren bij Rabobank en Bank Nederlandse Gemeenten en voor € 45,0 miljoen af te lossen uit eigen liquide middelen. De daling van de rentelasten op de lening van de gemeente Amsterdam wordt veroorzaakt door de aflossing van € 20 miljoen eind 2014. Hierdoor zijn de rentelasten op de lening van de gemeente Amsterdam met € 1,0 miljoen gedaald naar € 5,2 miljoen. De rentelasten op voorzieningen bedragen over 2015 € 0,6 miljoen positief (2014: € 1,4 miljoen negatief).

Nadere uitleg omtrent bovenstaande financiële resultaten is te vinden in de toelichting op de jaarrekening.

Corporate governance

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.

DIRECTIE

De statutaire directie bestond in 2015 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.

RAAD VAN COMMISSARISSEN

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 Raad van Commissarissen, hierin worden onder meer nadere eisen gesteld ten aanzien van deskundigheid en ervaring. De Raad van Commissarissen bestaat uit een door de algemene vergadering vast te stellen aantal van ten minste drie en ten hoogste zeven leden. René Smit is met ingang van 1 december 2015 teruggetreden als voorzitter van de Raad van Commissarissen. Per deze datum is Smit benoemd tot voorzitter van de Raad van Bestuur bij ZorgSaam, een zorginstelling in Zeeuws-Vlaanderen. Deze bestuursfunctie is gegeven de Wet bestuur en toezicht niet te verenigen met het voorzitterschap van de Raad van Commissarissen van Havenbedrijf Amsterdam. Dook van

den Boer is vicevoorzitter en neemt het voorzitterschap waar tot het moment dat een nieuwe voorzitter door de Algemene Vergadering van de aandeelhouder is benoemd. De Raad van Commissarissen kent drie commissies: de Auditcommissie, de Benoemingscommissie en de Bezoldigingscommissie. Elke commissie vergaderen zelfstandig en doen op onderdelen het voorbereidende werk voor de Raad van Commissarissen.

RISICOMANAGEMENT

Het nemen van risico's is inherent aan ondernemen. Door een bewuste afweging te maken tussen onze doelstellingen en de risico's die we bereid zijn te nemen, streven we naar een bestendige en maatschappelijk verantwoorde bedrijfsvoering. Op deze wijze vergroten wij de kans op het behalen van onze strategische doelstellingen. Onderstaande tabel geeft inzicht in de mate waarin wij bereid zijn risico's te lopen.

SYSTEMEN VAN RISICOBEBEERSING

Systemen van risicobehersing en interne controle hebben tot doel significante risico's te identificeren, de realisatie van doelstellingen te bewaken en het naleven van relevante wet- en regelgeving te waarborgen. Wanneer deze systemen effec-

RISICOCATEGORIE	RISICOBEREIDHEID	TOELICHTING
STRATEGISCH	Gematigd	Havenbedrijf Amsterdam is bereid gematigde risico's te nemen bij het nastreven van haar ambities. We zoeken steeds de balans tussen onze maatschappelijke functie (lage risicoacceptatie) en onze commerciële ambities (hogere risicoacceptatie)
OPERATIONEEL	Zeer laag	Havenbedrijf Amsterdam richt zich vooral op het vlot, veilig en schoon afhandelen van de scheepvaart. Daarnaast is het onze taak om continuïteit in de bedrijfsvoering van onze klanten middels de beschikbaarheid van een veilige infrastructuur te garanderen. We streven er naar om de risico's die deze taken in gevaar kunnen brengen zoveel mogelijk te beperken. Onze risico acceptatie is hierbij zeer laag.
COMPLIANCE	Nihil	Havenbedrijf Amsterdam streeft er naar te voldoen aan elke van toepassing zijnde wet- en regelgeving. We hebben daarbij speciale aandacht voor wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid en beveiliging, milieu, mededinging, aanbestedingen en privacy/informatiebeveiliging.
FINANCIEEL	Laag	We onderhouden een solide financiële positie om toegang tot de financiële markten zeker te stellen. Havenbedrijf Amsterdam is niet bereid risico's te lopen die dit in gevaar brengt. In dit kader zijn wij terughoudend ten aanzien van financiële instrumenten en derivaten.

tief zijn reduceren zij de kans op fouten, het nemen van verkeerde beslissingen en verrassingen door onvoorziene omstandigheden. De directie en het management zijn verantwoordelijk voor deze effectiviteit en rapporteren hierover aan de auditcommissie van de Raad van Commissarissen. De systemen zijn geïntegreerd in de eerste lijn-managementactiviteiten en de planning- en control cyclus. In de tweede lijn completeren verschillende afdelingen en functies de risicobeheersing en interne controle. Dit betreft onder meer juridische zaken (risico's niet naleven wet- en regelgeving), treasury (financiële risico's), financial control (financiële en rapportagerisico's) en risicomanagement.

Ter verbetering van de risicobeheersing en interne controle zijn we in 2015 gestart met het programma "Basis op Orde" met de volgende doelstelling: verder in control raken, in control zijn en aantoonbaar in control blijven. Een van de uitkomsten van dit programma was het inrichten van de Internal Audit-functie. In 2015 leverde het programma Basis op Orde aanzienlijke verbeteringen op. Internal Audit ondersteunde bij deze verbeteringen en krijgt in 2016 steeds meer een onafhankelijke, toetsende rol in de derde lijn.

Naast risicobeheersing aan de waterzijde beheersen wij operationele risico's aan de landzijde, bijvoorbeeld als gevolgschade van calamiteiten. De inventarisatie van de aanwezige asbestdaken is

eind 2015 afgerond. In het eerste kwartaal van 2016 wordt een prioriteitskaart op basis van locatie binnen het gebied en het gebruik van het gebouw met asbest opgesteld. Voor overige calamiteiten wordt in het eerste kwartaal een inventarisatie opgesteld van risicovolle bedrijven waarbij sprake kan zijn van substantiële gevolgschade voor Havenbedrijf Amsterdam en haar klanten. Hierbij wordt gekeken naar effecten van beperkte bereikbaarheid tijdens een calamiteit en mogelijke lange termijn effecten. Tevens wordt een eerste voorstel opgesteld voor mitigerende maatregelen.

De Treasury commissie geeft invulling aan de financiële risicobeheersing. De Treasury Commissie rapporteert periodiek aan de directie. De Raad van Commissarissen stelt jaarlijks het Treasury Beleidsplan vast en keurt het jaarlijkse Treasury Verslag goed. Een ontwikkeling die effect heeft op de financiële beheersing is de belastingplicht voor de vennootschapsbelasting voor Nederlandse havenbedrijven per 1 januari 2017. Gevolgen hiervan worden intensief besproken met andere havenbedrijven, het Ministerie en de gemeente Amsterdam.

De externe accountant toetst in het kader van de jaarrekeningcontrole onderdelen van de interne beheersing en adviseert daar waar nodig maatregelen ter verbetering. Bij de beoordeling van een aantal cruciale bedrijfsprocessen in het

kader van de jaarrekeningcontrole 2014 heeft EY geconstateerd dat deze processen nog niet voldoende op orde zijn.

BELANGRIJKSTE STRATEGISCHE RISICO'S

Risico's zijn strategisch van aard wanneer zij mogelijk een grote impact hebben en het realiseren van de ambities uit de havenvisie 2030 of de strategie 2020 bedreigen. De belangrijkste strategische risico's zijn:



Belangrijkste operationele risico's

Hieronder vallen risico's die de operationele activiteiten beïnvloeden en deze omvatten onder andere onzekerheden die gerelateerd zijn aan de interne organisatie, informatiesystemen, onze reputatie en producten/diensten. De belangrijkste operationele risico's zijn:

RISICO	TOELICHTING
Ontwikkelen voorkeurshaven	
Nieuwe grote zeesluis	7
Gezonde en slagvaardige organisatie	
Strategisch personeelsbeleid	9

RISICO	TOELICHTING
Versterken clusters en partnerships	
Ontsluiting via spoor	6
Ontwikkelen voorkeurshaven	
Verdeling milieuruimte	7
Het wegvallen van draagvlak voor haven gebonden activiteiten in de regio (Leefbaarheid)	7
IJ-over verbinding	5
Diversifiëren en innoveren	
Mondiale verschuivingen van goederenstromen	5
Afhankelijkheid van fossiele brandstoffen	5/8

Financiële risico's

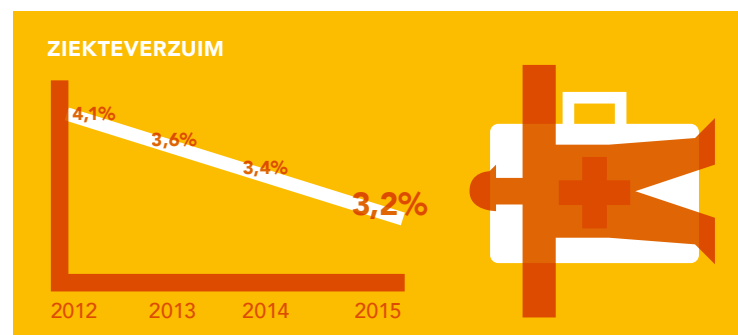
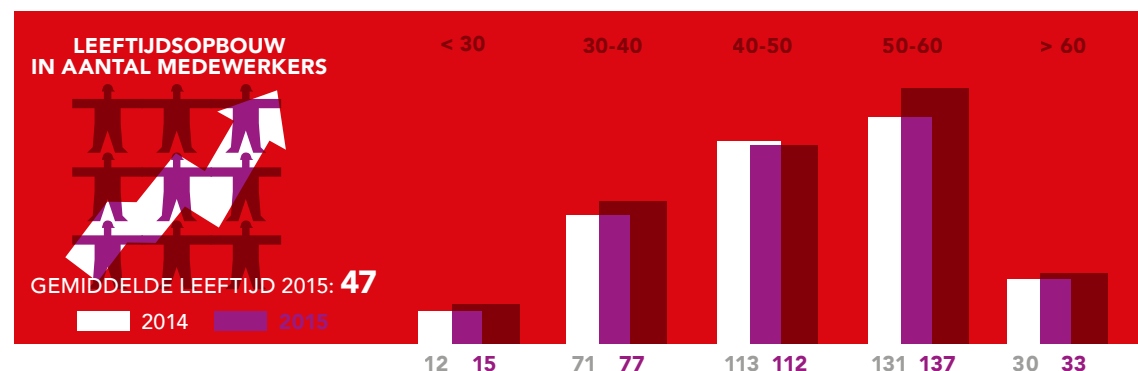
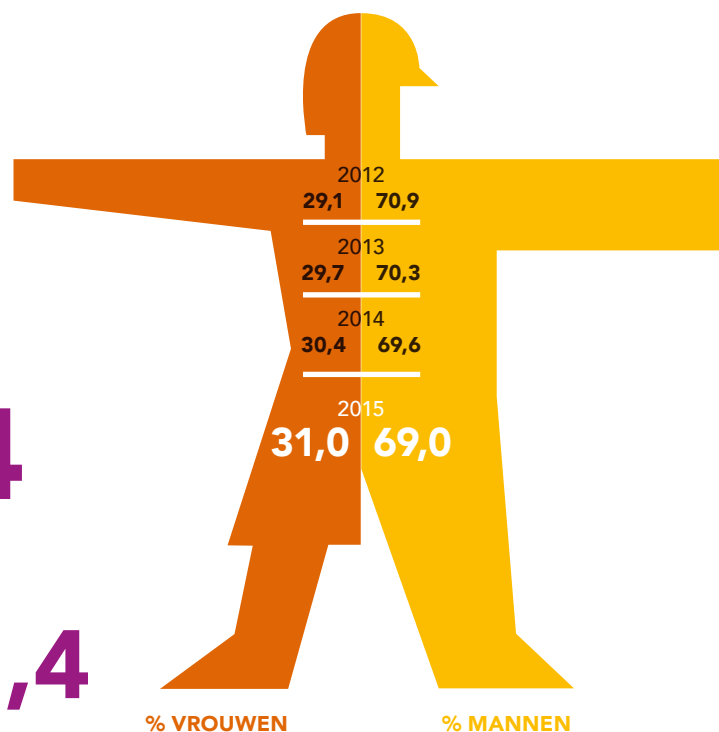
Hieronder vallen risico's met betrekking tot de financiële positie zoals liquiditeits-, valuta-, renterisico's en onzekerheden in de mogelijkheid om financiering aan te trekken. Voor onze financiële risico's en de daarbij behorende maatregelen verwijzen wij naar onderdeel 11 'Financiële instrumenten' van de toelichting op de jaarrekening.

FEITEN EN CIJFERS

Onze mensen

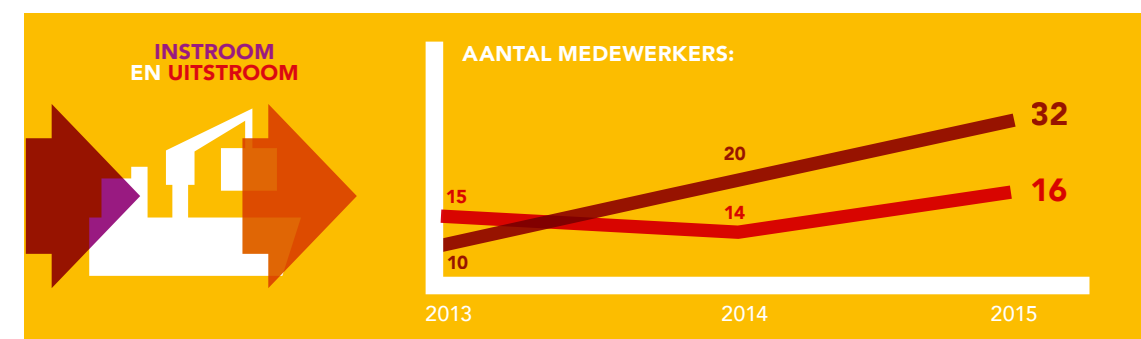
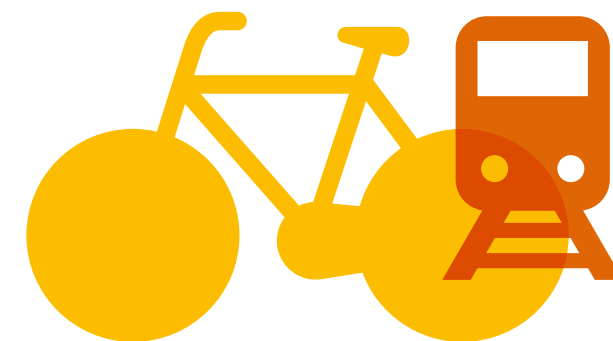
AANTAL MEDEWERKERS
358 358 374
 2013 2014 2015

AANTAL FTE'S
342,2 346,0 361,4
 2013 2014 2015

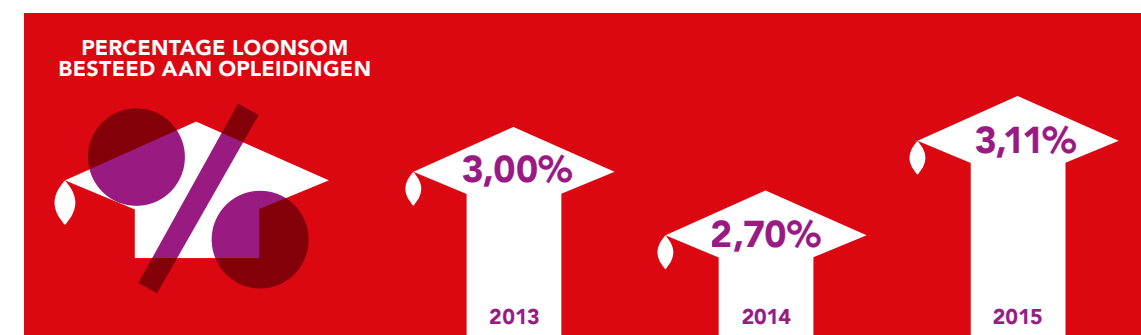


11
stagiairs
 (IN 2014 WAREN HET ER 10)

205 medewerkers komen met fiets/trein



50
medewerkers van Pantar
 (ZOWEL IN 2014 ALS 2015)



Divisie Havenmeester

Vanuit Havenbedrijf Amsterdam voert de (rijks)havenmeester van Amsterdam de 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 autoriteit in het Amsterdams havengebied en is verantwoordelijk voor het bevorderen van een effectieve, veilige, milieuverantwoorde en efficiënte afhandeling van het scheepvaartverkeer en het bewaken van de nautische en maritieme orde en veiligheid. De veiligheid betreft nautische-, transport-, milieu- en havenveiligheid bij havenfaciliteiten en risicovolle objecten.

Om de veilige, vlotte en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer te kunnen waarborgen, zorgt de Divisie Havenmeester voor:

- verkeersbegeleiding van de scheepvaart;
- bediening van de sluizen in IJmuiden;
- inspecties op veiligheids- en milieuvoorschriften;
- toezicht en handhaving van nautische wet- en regelgeving;
- het ontwikkelen van beleid om de doelstellingen van de Divisie Havenmeester te behalen.

	2014	2015
Dynamische turnaround-time	236	239 *
Aantal scheepsbewegingen in het Noordzeekanaalgebied	17.613	16.341
Aantal scheepsbezoeken Amsterdam	4.929	4.876
Aantal scheepsbezoeken NZKG	7.486	7.162
Aantal aanlopen zeevaart Amsterdam	126	139
Aantal aanlopen zeevaart IJmuiden	57	43
Aantal aanlopen riviervaart Amsterdam	1.685	1.769
Totaal aantal geschatte schepen	40.217	35.755
Inzameling scheepsafval in m ³	40.500	39.000

Nautische ongevallen

Nautische ongevallen	54	44
Waarvan significant **	9	21
Aan de grond lopen	10	4

Havenbeveiliging

Aantal (van 95) getoetste beveiligingsplannen aan Europese verordening	48	34
Inspecties naleven beveiligingsplannen	146	151

* De TAT waarde is gewijzigd door invoering HaMIS. Eind augustus 2015 is het havenmanagementsysteem Pontis vervangen door het HaMIS en komt de TAT op andere wijze tot stand. Om een goede vergelijking te kunnen maken tussen de verschillende jaren is de TAT en de norm voor geheel 2015 aangepast.

** De toename is met name te wijten aan het aantal schadevallen aan objecten waarbij er financiële schade is opgelopen aan object of schip. Een ongeval is 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.

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 (Rijks)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.

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.

VANUIT DE GREEN DEAL

Scheepsafvalketen zetten partijen 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 af van 40.500 m³ in 2014 naar 39.000 m³ in 2015. Deze lichte daling is te wijten aan de daling van de hoeveelheid m³ oliehoudend afval (bilge en sludge) van 3000 m³ en een stijging van de hoeveelheid huisvuil met 1500 m³.

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 2015 zijn 34^{*} van de 95 faciliteiten volledig of gedeeltelijk getoetst aan de Europese verordening 725/2004. Het ging om 21 beoordelingen van geactualiseerde beveiligingsplannen en om 13 (her)certificeringen. Hiervan zijn 3 faciliteiten niet gecertificeerd omdat ze in een lopend traject zitten en/of een ontheffing hebben. Naast toetsingen voor certificeringen, zijn er ook toetsingen ten behoeve van ontheffingen uitgevoerd. Dit waren er in totaal 9. Eén hiervan betrof de toetsing van de gelijkwaardige beveiligingsregeling voor SAIL 2015. Dit toetsingstraject heeft een grote inzet van het team gevraagd. In 2015 hebben we op verzoek van bedrijven de intrekking van 2 certificaten geregeld. We hebben 0 bezwaren gehad op de door ons geadviseerde Burgemeester besluiten.

Ook het naleven van beveiligingsplannen werd getoetst. In 2015 vonden 151 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.

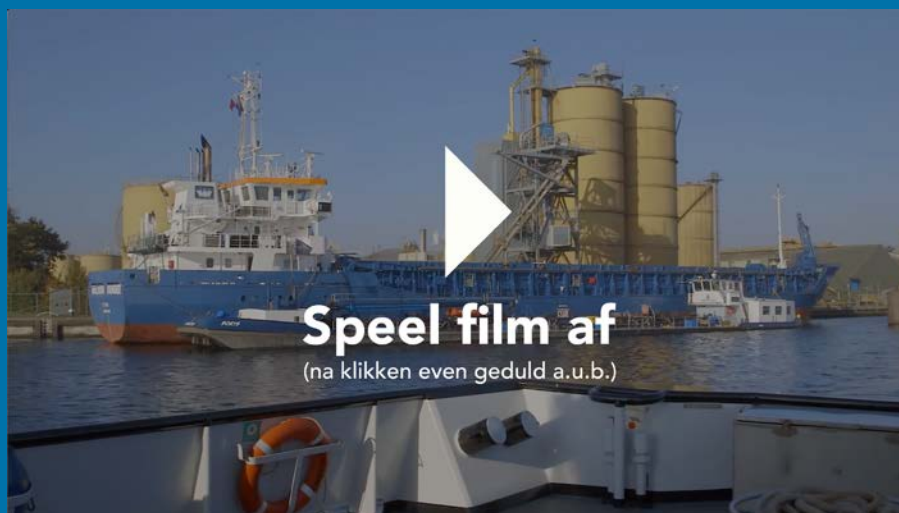
INSPECTEURS GEVAARLIJKE STOFFEN

Voorheen vond inspectie op weekdagen plaats van 06:00 uur in de ochtend tot 10:00 uur 's avonds. Maar veiligheid staat bij Havenbedrijf Amsterdam dag en nacht hoog in het vaandel. Per 1 april 2015 zijn we daarom gestart met een 24/7 inzet van de inspecteurs Gevaarlijke Stoffen & Milieu. Zowel binnenvaartschepen als zeeschepen kunnen daardoor ook in een nachtcontrole geïnspecteerd worden. Met deze 24 uren inzet hebben we nog meer zicht en grip op het veiligheidsbewustzijn in de haven.

* De 15 toetsingstrajecten die in 2015 zijn gestart maar 31 december nog niet waren afgerond, zijn niet meegerekend in totaal aantallen over 2015.

DIVISIE HAVEN- MEESTER, HAVEN- BEVEILIGING

[http://bit.ly/
havenbeamte](http://bit.ly/havenbeamte)



NIEUW BLUSPONTON

In vervolg op het afsluiten van een convenant met de Brandweer Amsterdam Amstelland is in 2015 een blusponton aangeschaft. Dit is een ponton met daarop een pompunit, gelijk aan de andere twee AMAS-pompen in de regio. Het zijn grote pompunits die veel water kunnen leveren. Bijvoorbeeld in geval van een tankputbrand bij een olieterminal in het havengebied. In het convenant zijn afspraken gemaakt over de verdeling van taken. De brandweer is verantwoordelijk voor het blussen. De Divisie Havenmeester is verantwoordelijk voor het leveren van pompcapaciteit bij incidentbestrijding.

SCHEEPVAARTAFHANDELING

De sluispassage kan van grote invloed zijn op de vlotheid 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 40.217 naar 35.755.

We meten de tijd die schepen (>150 meter lengte) gemiddeld nodig hebben om via de hoofdtransportas een havenbekken te bereiken en vice versa in een zogenoemde Dynamische Turn Around Time (D-TAT). De TAT is inclusief eventuele wachttijd of vertragingen. Overslag- en ligtijd wordt uitgesloten bij de berekening van de TAT. De D-TAT is voor Divisie Havenmeester een instrument om de doorstroom op de hoofdtransportas te monitoren en zo nodig te verbeteren.

De gemiddelde D-TAT bedroeg in 2015 239 minuten. Dit is iets meer dan de 236 minuten in 2014. De D-TAT is een gemiddelde van alle schepen en enige fluctuatie per jaar is gebruikelijk.

De TAT waarde is gewijzigd door invoering HaMIS. Eind augustus 2015 is het havenmanagementsysteem Pontis vervangen door het HaMIS en komt de TAT op andere wijze tot stand. Om een goede vergelijking te kunnen maken tussen de verschillende jaren is de TAT en de norm voor geheel 2015 aangepast. In Pontis werd de tijd geregistreerd vanaf zee tot aan de ligplaats en vice versa. In HaMIS wordt de tijd als volgt geregistreerd:

- TAT-IN : dit is het aanloop traject, vanaf de pieren tot het invaren van een havenbekken.
- TAT-Uit: dit is vertrek naar zee traject, vanaf uitvaren havenbekken tot het verlaten van de sluis.
- TAT-Verhaalreis: vanaf uitvaren havenbekken tot het invaren van een havenbekken.

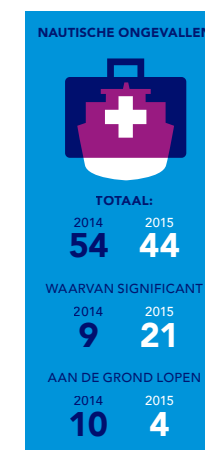
Doordat de opbouw van het traject is gewijzigd, is het traject dat afgelegd wordt voor de TAT korter geworden. In

de nieuwe situatie wordt alleen de tijd die het schip aflegt op de hoofdtransportas gemeten, dit is dus exclusief de vaartijd in het havenbekken naar de ligplaats. Hierdoor is de gemiddelde TAT duur korter geworden.

De norm voor de dynamische TAT is gewijzigd van 336 minuten naar 239 minuten. Deze waarde is gebaseerd op de gemiddelde waarde van de TAT en bevat gegevens vanaf ingebruikname Pontis in het 3e kwartaal van 2007.

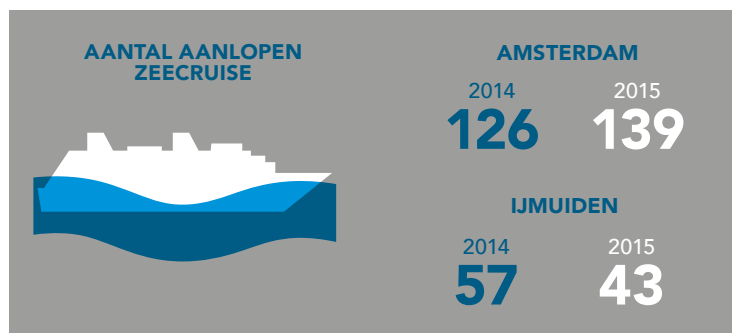
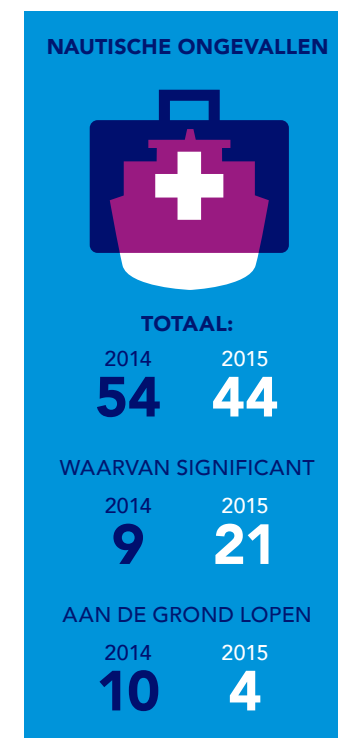
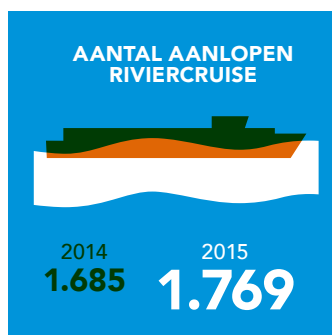
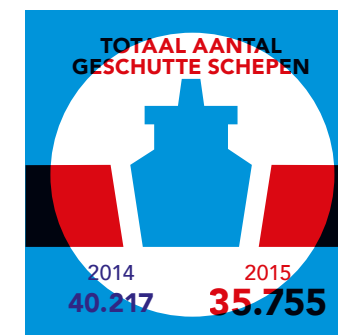
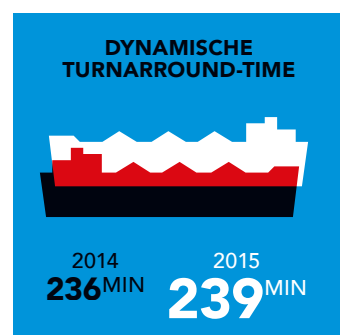
NAUTISCHE INFORMATIEVOORZIENING

Bij de afhandeling van de scheepvaart is het van groot belang dat de juiste informatie over scheepvaart snel beschikbaar en uitwisselbaar is. Havenbedrijf Rotterdam heeft het havenmanagementsysteem 'HaMIS' ontwikkeld dat in augustus 2015 ook door Havenbedrijf Amsterdam in gebruik werd genomen.



FEITEN EN CIJFERS

Nautisch



JAARREKENING 2015

Onze resultaten



INHOUDSOPGAVE

Balans per 31 december 2015 111

Winst- en verliesrekening 2015 112

Kasstroomoverzicht 2015 113

Toelichting op de jaarrekening 2015 114

1.	Grondslagen voor balanswaardering en resultaatbepaling	114
2.	Immateriële vaste activa	123
3.	Materiële vaste activa	124
4.	Financiële vaste activa	126
5.	Vorderingen	127
6.	Liquide middelen	128
7.	Eigen vermogen	128
8.	Voorzieningen	130
9.	Langlopende schulden	132
10.	Kortlopende schulden en overlopende passiva	133
11.	Financiële instrumenten	134
12.	Niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen	135
13.	Opbrengsten	138
14.	Overige bedrijfsopbrengsten	138
15.	Personeelslasten	139
16.	Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa	139
17.	Overige bedrijfskosten	140
18.	Financiële baten en lasten	140
19.	Resultaat deelnemingen	140
20.	Bezoldiging van bestuurders en commissarissen	141
21.	Verbonden partijen	144
22.	Honoraria externe accountant	145

Overige gegevens 147

23.	Statutaire regeling winstbestemming	147
24.	Bestemming van het resultaat over het boekjaar 2014	147
25.	Voorstel winstbestemming	147
26.	Gebeurtenissen na balansdatum	148
27.	Controleverklaring van de onafhankelijke accountant	148

Bijlage Samenstelling directie Havenbedrijf Amsterdam	150
---	-----

BALANS PER 31 DECEMBER 2015

Voor resultaatbestemming Bedragen in €	TOELICHTING	2015	2014
ACTIVA			
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	2	1.156.826	1.417.130
Materiële vaste activa	3	503.500.305	506.248.160
Financiële vaste activa	4	7.132.439	8.117.413
		511.789.570	515.782.703
Vlottende activa			
Vorderingen	5	21.589.157	18.700.499
Liquide middelen	6	47.881.102	73.646.092
		69.470.259	92.346.591
Totaal activa		581.259.829	608.129.294
PASSIVA			
Eigen vermogen			
Geplaatst aandelenkapitaal	7	45.000	45.000
Agio		300.584.972	300.584.972
Wettelijke en statutaire reserves		684.718	-
Overige reserves		23.181.896	21.378.872
Resultaat boekjaar		52.583.477	52.487.742
		377.080.063	374.496.586
Voorzieningen	8	31.453.327	14.828.944
Langlopende schulden	9	66.541.980	173.657.130
Kortlopende schulden	10	106.184.459	45.146.634
		204.179.766	233.632.708
TOTAAL EIGEN VERMOGEN EN PASSIVA		581.259.829	608.129.294

WINST- EN VERLIESREKENING 2015

BEDRAGEN IN €	TOELICHTING	2015	2014
Opbrengsten	13	143.785.271	141.138.844
Overige bedrijfsopbrengsten	14	3.637.783	1.300.000
Som der bedrijfsopbrengsten		147.423.054	142.438.844
Personeelslasten	15	36.016.244	31.206.079
Afschrijvingen en amortisaties op im/materiële vaste activa	16	21.822.596	21.510.693
Overige bedrijfskosten	17	34.065.223	31.234.247
Som der bedrijfskosten		91.904.063	83.951.019
BEDRIJFSRESULTAAT		55.518.991	58.487.825
Financiële baten en lasten	18	-3.100.571	-6.030.534
Resultaat deelnemingen	19	165.057	30.451
NETTORESULTAAT		52.583.477	52.487.742

KASSTROOMOVERZICHT 2015

BEDRAGEN IN €	TOELICHTING	2015	2014
BEDRIJFSRESULTAAT		55.518.991	58.487.825
Aanpassingen voor:			
Afschrijvingen en amortisaties	16	21.822.596	21.510.693
Mutatie voorzieningen	⊕	17.246.338	1.955.840
Afkoop erfpacht	9	-2.155.484	-1.208.227
Boekwinst op desinvesteringen	14	-3.637.783	-1.300.000
Mutatie voorziening financiële vaste activa	4	-263.508	6.588.475
		88.531.150	86.034.606
Mutatie kortlopende vorderingen	⊕	-2.948.346	13.545.277
Mutatie kortlopende schulden	⊕	975.663	-11.174.711
KASSTROOM UIT BEDRIJFSACTIVITEITEN		86.558.467	88.405.172
Ontvangen interest	⊕	1.698.869	1.282.928
Betaalde interest	⊖	-5.176.019	-7.096.709
KASSTROOM UIT OPERATIONELE ACTIVITEITEN		83.081.317	82.591.391
Kasstroom uit investeringsactiviteiten:			
Investerings in immateriële vaste activa	2	-315.078	-751.129
Investerings in materiële vaste activa	3	-19.578.766	-8.539.026
Verwervingen groepsmaatschappijen	4	-700.000	-
Bijdrage derden ten behoeve van investeringen in materiële vaste activa	3	781.987	1.490.242
Investerings in overige financiële vaste activa		-	-180.050
Desinvesteringen in materiële vaste activa	3 en 14	3.935.203	1.400.000
Aflossingen op langlopende vorderingen	⊕	1.990.013	535.442
KASSTROOM UIT INVESTERINGSACTIVITEITEN		-13.886.641	-6.044.521
Kasstroom uit financieringsactiviteiten:			
Nieuwe kortlopende bankschulden		60.000.000	-
Nieuwe overige langlopende schulden	9	40.334	30.534
Aflossingen op langlopende schulden	9	-105.000.000	-20.000.000
Betaalde dividenden	7	-50.000.000	-47.500.000
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		-94.959.666	-67.469.466
SALDO KASSTROOM		-25.764.990	9.077.404
Geldmiddelen begin boekjaar	6	73.646.092	64.568.688
Geldmiddelen einde boekjaar	6/10	47.881.102	73.646.092
MUTATIE GELD MIDDELEN		-25.764.990	9.077.404

⊕ Als gevolg van aanpassingen met betrekking tot de kasstromen inzake rentes zijn deze bedragen niet één op één aan te sluiten met de mutaties in de balansposten.

TOELICHTING OP DE JAARREKENING 2015

1. GRONDSLAGEN VOOR BALANSWAARDERING EN RESULTAATBEPALING

De jaarrekening is opgesteld volgens de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 Burgerlijk Wetboek en de bepalingen die zijn opgenomen in de Richtlijnen voor de jaarverslaggeving, van de Raad voor de Jaarverslaggeving. Uitgangspunt voor de waarderingsgrondslagen zijn de historische kosten en kostprijzen. Activa en passiva en worden gewaardeerd tegen nominale waarde, tenzij een andere waarderingsgrondslag is vermeld. 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 vóór het opmaken van de jaarrekening bekend zijn geworden.

ACTIVITEITEN VAN DE VENNOOTSCHAP

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

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 is 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 'Gronden en terreinen in erfpacht verkregen' met agio als tegenhanger op de balans.

AANDEELHOUDER

Enig aandeelhouder van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is de gemeente Amsterdam.

GROEPSVERHOUDINGEN

Havenbedrijf Amsterdam N.V. heeft de volgende deelnemingen:

- Hallum Cruise B.V., belang 100%, vestigingsplaats Amsterdam.
- Bouw- en Handelsmaatschappij Hallum B.V., belang 100%, vestigingsplaats Amsterdam.
- Regionale Ontwikkelingsmaatschappij N.V., belang 33,33%, vestigingsplaats Amsterdam

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).

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 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 de onderdelen 2 en 3 van de toelichting op de jaarrekening.

Gedurende het jaar wordt getoetst of zich zodanige wijzigingen hebben voorgedaan in de 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, verwachte salarisontwikkelingen, ontslag-, invaliditeits-, overlijdens- en pensioneringskansen, alsmede de inflatieveronderstellingen en de carrière tabellen.

Voorziening bodemsanering

Hiervoor wordt een berekening gemaakt 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.

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.

SALDEREN

Een actief en een post van het vreemd vermogen worden gesaldeerd in de jaarrekening opgenomen uitsluitend indien en voor zover:

- een deugdelijk juridisch instrument beschikbaar is om het actief en de post van het vreemd vermogen gesaldeerd en simultaan af te wikkelen; en
- het stellige voornemen bestaat om het saldo als zodanig of beide posten simultaan af te wikkelen.

IMMATERIËLE VASTE ACTIVA

Een immaterieel vast actief wordt in de balans opgenomen als:

- het waarschijnlijk is dat de toekomstige economische voordelen die een actief in zich bergt, zullen toekomen; en
- de kosten van het actief betrouwbaar kunnen worden vastgesteld.

Uitgaven inzake een immaterieel vast actief die niet aan de voorwaarden voor activering voldoen (bijvoorbeeld uitgaven van onderzoek en intern ontwikkelde merken, logo's, uitgavenrechten en klantenbestanden) worden rechtstreeks in de winst-en verliesrekening verantwoord.

De immateriële vaste activa worden gewaardeerd tegen de verkrijgingsprijs, verminderd met cumulatieve amortisaties en indien van toepassing met bijzondere waardeverminderingen.

Het afschrijven van de immateriële vaste activa geschiedt stelselmatig op basis van de geschatte economische levensduur met een maximum van twintig jaar en wordt berekend op basis van een vast percentage van de verkrijgingsprijs, rekening houdend met een eventuele restwaarde. De economische levensduur en amortisatiemethode worden aan het einde van ieder boekjaar opnieuw beoordeeld. Op immateriële vaste activa in aanbouw wordt niet afgeschreven.

De kosten van ontwikkeling worden geactiveerd indien voldaan is aan de daaraan gestelde voorwaarden ter zake van de technische, commerciële en financiële haalbaarheid. Ter hoogte van het geactiveerde bedrag wordt een wettelijke reserve aangehouden.

- De geschatte economische gebruiksduur is voor de immateriële vaste activa als volgt:
- Licenties/gebruiksrecht: 3 jaar
 - Software en programma's in eigen ontwikkeling: 3 jaar

MATERIËLE VASTE ACTIVA

De materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen de verkrijgingsprijs, minus investeringssubsidies, 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.

Materiële vaste activa in aanbouw worden gewaardeerd tegen de vervaardigingsprijs en indien van toepassing verminderd met bijzondere waardeverminderingen. De vervaardigingsprijs bestaat uit materiaalkosten, directe arbeidskosten en een toerekenbaar deel van de indirecte productiekosten.

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.

Buitengebruikgestelde materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen de kostprijs dan wel de lagere opbrengstwaarde. Een materieel vast actief wordt niet langer in de balans opgenomen na vervreemding of wanneer geen toekomstige prestatie-eenheden van het gebruik of de vervreemding worden verwacht. De bate of last die voortvloeit uit de desinvestering wordt in de winst-en verliesrekening verwerkt.

Periodiek groot onderhoud wordt volgens decomponentenbenadering geactiveerd. Hierbij worden de totale uitgaven toegewezen aan de samenstellende delen. De materiële vaste activa worden als volgt lineair afgeschreven op basis van de geschatte economische levensduur rekening houdend met de restwaarde:

Grond en terreinen in erfpacht verkregen i.v.m. erfpachtcontract gemeente Amsterdam t/m 31-03-2063)	50 jaar
Grond- en wegwerken	10-50 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

Indien de verwachting omtrent de afschrijvingsmethode, gebruiksduur en/of restwaarde in de loop

van de tijd wijzigingen ondergaat, worden zij als een schattingswijziging verantwoord.

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 instaat voor de schulden van de desbetreffende deelneming, respectievelijk 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.

Verstrekte leningen en overige vorderingen

De onder financiële vaste activa opgenomen leningen en overige vorderingen worden bij eerste verwerking gewaardeerd tegen de reële waarde vermeerderd met de direct daaraan toe te rekenen transactiekosten. Na de eerste verwerking worden de verstrekte 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.

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 kasstroom genereerende eenheid waartoe het actief behoort. Van een bijzondere waardevermindering is sprake als de boekwaarde van een actief of de kasstroom genereerende 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.

Vorderingen

De vorderingen worden bij eerste verwerking opgenomen tegen de reële waarde en vervolgens gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs.

Noodzakelijk geachte voorzieningen voor mogelijke verliezen als gevolg van oninbaarheid worden in mindering gebracht. Deze voorzieningen worden bepaald op basis van individuele beoordeling van de vorderingen.

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. Liquide middelen die (naar verwachting) langer dan twaalf maanden niet ter beschikking staan, worden als financiële vaste activa gerubriceerd.

Voorzieningen

Een voorziening wordt gevormd indien op balansdatum een in rechte afdwingbare of feitelijke verplichting bestaat waarvan het waarschijnlijk is dat voor de afwikkeling een uitstroom van middelen noodzakelijk is en waarvan de omvang betrouwbaar is te schatten. De omvang van de voorziening wordt bepaald door de beste schatting van de bedragen die noodzakelijk zijn om de desbetreffende verplichtingen en verliezen per balansdatum af te wikkelen. Discontering vindt plaats tegen de marktrente per balansdatum van hoogwaardige bedrijfsobligaties of staatsobligaties met een vergelijkbare looptijd.

Indien het waarschijnlijk is dat voor uitgaven die noodzakelijk zijn om een voorziening af te wikkelen een vergoeding van een derde zal worden ontvangen, wordt deze vergoeding gepresenteerd als een afzonderlijk actief.

Voorziening voor saneringsverplichtingen

De voorziening voor toekomstige bodemsanering is gewaardeerd tegen de contante waarde van de verwachte saneringsuitgaven op de betreffende locatie(s) rekening houdend met het verwachte moment van sanering (in de toekomst), prijsindexeringen en verwachte effecten op de saneringskosten door technologische ontwikkelingen op dit gebied.

Pensioenvoorziening

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. Ultimo 2015 (en 2014) waren er geen verplichtingen naast de betaling van de jaarlijkse aan de pensioenuitvoerder verschuldigde premie.

De dekkingsgraad van het ABP op 31-12-2015 was 97,2% (2014; 101,1%). Deze dekkingsgraad is een momentopname van de financiële situatie op 31 december 2015. Omdat de actuele dekkingsgraad in korte tijd sterk kan schommelen, moeten

pensioenfondsen vanaf 2015 gebruik maken van de zogenaamde 'beleidsdekkingsgraad'. De beleidsdekkingsgraad is een gemiddelde over twaalf maanden. De beleidsdekkingsgraad van het ABP per 31 december 2015 was 98,7% (2014; 104,7%).

Overige uitgestelde personeelsbeloningen

Overige uitgestelde personeelsbeloningen zijn beloningen wegens jubilea en wegens voormalig personeel die recht hebben op een bovenwettelijke werkloosheidsuitkering. De opgenomen verplichting 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. Discontering vindt plaats tegen de marktrente per balansdatum van hoogwaardige bedrijfsobligaties of staatsobligaties met een vergelijkbare looptijd.

Vertrekregelingen

Dit betreft verplichtingen uit hoofde van het vóór de normale pensioendatum beëindigen van dienstverbanden met werknemers. Ontslagvergoedingen worden verwerkt indien aantoonbaar sprake is van een verplichting tot beëindiging van dienstverbanden met werknemers. Vergoedingen worden tegen contante waarde opgenomen. De opgenomen verplichting 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. Discontering vindt plaats tegen de marktrente per balansdatum van hoogwaardige bedrijfsobligaties of staatsobligaties met een vergelijkbare looptijd.

Overige voorzieningen

De overige voorzieningen betreffen verplichtingen met betrekking tot het isoleren van woningen. Deze voorzieningen zijn gewaardeerd tegen de nominale waarde van de uitgaven die naar verwachting noodzakelijk zijn om de betreffende verplichtingen af te wikkelen.

Langlopende schulden

Bij de eerste opname van langlopende schulden worden deze opgenomen tegen reële waarde verminderd met (in geval van een financiële verplichting die niet tegen reële waarde, met verwerking van waardeveranderingen in de winst-en verliesrekening, is opgenomen) de direct daaraan toe te rekenen transactiekosten. De langlopende schulden worden na de eerste waardering gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs volgens de effectieve-rentemethode. Winst of verlies worden in de winst- en verliesrekening opgenomen zodra de verplichtingen niet langer op de balans worden opgenomen, alsmede via het amortisatieproces.

Kortlopende schulden

Bij de eerste opname van kortlopende schulden worden deze opgenomen tegen reële waarde verminderd met (in geval van een financiële verplichting die niet tegen reële waarde, met verwerking van waardeveranderingen in de winst-en verliesrekening, is opgenomen) de direct daaraan toe te rekenen transactiekosten.

De overige kortlopende schulden en overlopende passiva worden na de eerste waardering gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs volgens de effectieve-rentemethode. Winst of verlies worden in de winst-en verliesrekening

opgenomen zodra de verplichtingen niet langer op de balans worden opgenomen, alsmede via het amortisatieproces.

Investeringsubsidies

Subsidies in verband met de aanschaf van (materiële) vaste activa worden gepassiveerd onder de overlopende passiva. Deze subsidies worden tijdsevenredig over de geschatte economische levensduur van deze activa ten gunste van de winst-en verliesrekening gebracht.

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 2016 is verantwoord onder de kortlopende schulden.

Leaseovereenkomsten

Op grond van de economische realiteit op het tijdstip van het aangaan van een contract wordt beoordeeld of de overeenkomst een 'leasing' is. Een contract wordt aangemerkt als leaseovereenkomst indien het recht van gebruik van een actief voor een overeengekomen periode en voor een bepaalde vergoeding aan een andere partij wordt afgestaan.

Operationele leasing

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 verplichtingen.

Opbrengsten

De opbrengsten zijn exclusief omzetbelasting en na aftrek van eventuele kortingen. Opbrengsten uit verkopen worden in de winst- en verliesrekening verwerkt wanneer de belangrijke risico's en voordelen van eigendom aan de koper zijn overgedragen. 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.

Overige bedrijfsopbrengsten

De overige opbrengsten bestaan voornamelijk uit boekwinsten op verkochte materiële vaste activa.

Boekwinsten verkoop materiële vaste activa

Boekwinsten die voortvloeien uit de verkoop van materiële vaste activa worden verantwoord op het moment dat alle belangrijke rechten op economische voordelen alsmede alle belangrijke risico's zijn overgegaan op de koper.

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.

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 bij Havenbedrijf Amsterdam N.V. geldende grondslagen voor waardering en resultaatbepaling. Bij deelnemingen waarin geen invloed van betekenis op het zakelijke en financiële beleid wordt uitgeoefend, wordt het dividend als resultaat aangemerkt. Verwerking hiervan vindt plaats onder de financiële baten en lasten.

Financiële baten en lasten

Rentebaten en rentelasten worden tijdsevenredig verwerkt, rekening houdend met de effectieve rentevoet van de betreffende activa en passiva. Rentelasten worden toegevoegd aan voorzieningen en langlopende schulden waarvan de balanswaarde wordt bepaald op basis van een contante waardeberekening.

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 vennootschapsbelasting zijn de (huidige) activiteiten daardoor vrijgesteld van heffing van vennootschapsbelasting.

Kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de indirecte methode. De geldmiddelen in het kasstroomoverzicht bestaan uit de liquide middelen. Ontvangen interest en ontvangen dividenden worden opgenomen onder de kasstroom uit operationele activiteiten. Betaalde interest en betaalde dividenden worden opgenomen onder de kasstroom uit financieringsactiviteiten. Transacties waarbij geen ruil van geldmiddelen plaatsvindt, waaronder financiële leasing, worden niet in het kasstroomoverzicht opgenomen. De betalingen van de leasetermijnen uit hoofde van het financiële leasecontract worden gepresenteerd als aflossingen van schulden voor het aflossingsbestanddeel en als betaalde interest voor het interestbestanddeel.

2. IMMATERIËLE VASTE ACTIVA

	KOSTEN VAN ONDERZOEK EN ONTWIKKELING	CONCESSIES, VERGUNNINGEN EN INTELLECTUELE EIGENDOMMEN	ACTIVA IN AANBOUW	TOTAAL
Cumulatieve aanschafwaarde	1.066.396	1.546.683	445.861	3.058.940
Cumulatieve amortisatie	-650.204	-991.606	-	-1.641.810
BOEKWAARDE PER 1 JANUARI 2015	416.192	555.077	445.861	1.417.130
Investeringen	-	-	315.078	315.078
Desinvesteringen (aanschafwaarde)	-	-447.754	-	-447.754
Desinvesteringen (cumulatieve amortisatie)	-	447.754	-	447.754
Amortisatie	-277.715	-297.667	-	-575.382
Ingebruikname	332.901	428.038	-760.939	-
	55.186	130.371	-445.861	-260.304
Cumulatieve aanschafwaarde	1.399.297	1.526.967	-	2.926.264
Cumulatieve amortisatie	-927.919	-841.519	-	-1.769.438
BOEKWAARDE PER 31 DECEMBER 2015	471.378	685.448	-	1.156.826
Amortisatiepercentages	33%	33%		

Concessies, vergunningen en intellectuele eigendommen hebben betrekking op investeringen in nieuwe ICT applicaties en groot onderhoud van deze applicaties, ten behoeve van de bedrijfsuitvoering van Havenbedrijf Amsterdam. In deze post zijn licenties begrepen met een boekwaarde ultimo 2015: € 249.724 (2014: € 180.762).

Enkele investeringen in immateriële vaste activa zijn volledig afgeschreven, maar zijn nog wel in gebruik. De belangrijkste hierbij zijn: Ophelia ZHG systeem (BFZ), DataWarehouse en AFAS salarisprogramma.

3. MATERIËLE VASTE ACTIVA

	VOORUITBETAALDE ERFPACHTCANON GRONDEN EN TERREINEN	GROND- EN WEGWER- KEN	WATER- WERKEN	OVERIGE MATERIËLE VASTE ACTIVA	ACTIVA IN AANBOUW	TOTAAL
Cumulatieve aanschaf- waarde	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 1 JANUARI 2015	288.626.919	66.506.947	119.265.228	29.978.683	1.870.383	506.248.160
Bruto Investerings	-	236.219	-	-	19.342.547	19.578.766
Desinvesteringen (aan- schafwaarde)	-298.211	-264.817	-113.299	-588.903	-	-1.265.230
Desinvesteringen (cumula- tieve afschrijvingen)	17.893	247.717	113.299	588.901	-	967.810
Bijdrage derden	-	-355.573	-16.459	-409.955	-	-781.987
Afschrijvingen	-6.013.062	-6.368.005	-5.253.004	-3.613.143	-	-21.247.214
Ingebruikname	-	3.384.962	5.244.588	6.007.665	-14.637.215	-
	-6.293.380	-3.119.497	-24.875	1.984.565	4.705.332	-2.747.855
Cumulatieve aanschaf- waarde	300.354.830	81.478.710	134.636.211	42.271.526	6.575.715	565.316.992
Cumulatieve afschrijvingen	-18.021.291	-18.091.260	-15.395.858	-10.308.278	-	-61.816.687
BOEKWAARDE PER 31 DECEMBER 2015	282.333.539	63.387.450	119.240.353	31.963.248	6.575.715	503.500.305
Afschrijvingspercentages	0 - 2%	2 - 10%	2 - 10%	5% - 20%		

Vooruit betaalde 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 is 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 laste van de winst- en verliesrekening.

Grond-, weg- en waterwerken

De grond-, weg- en waterwerken betreffen investeringen in de infrastructuur van het gehele havengebied.

Overige materiële vast activa

Onder de overige materiële vaste activa zijn opgenomen vaartuigen, installaties, computerapparatuur en kantoorinventaris.

Activa in aanbouw

De grootste post in de activa in aanbouw betreft het project met betrekking tot groot onderhoud van de Nieuwe Hemweg (€ 0,7 miljoen). Dit project zal in 2016 worden afgerond.

Investerings

De investeringen hebben voornamelijk betrekking op het groot onderhoud van de infrastructuur. De belangrijkste investering hierbij is de aanschaf van een terrein en kade aan de Coenhavenweg.

4. FINANCIËLE VASTE ACTIVA

	DEELNEMINGEN IN GROEPS- MAATSCHAPPIJEN	LANGLOPENDE VORDERINGEN	TOTAAL
BOEKWAARDE PER 1 JANUARI 2015	5.153.208	2.964.205	8.117.413
Agiostorting	700.000	-	700.000
Aflossingen	-	-2.379.547	-2.379.547
Rente	-	584.948	584.948
Mutatie voorziening	-	263.508	263.508
Aandeel resultaat deelne- mingen met invloed van betekenis	165.057	-	165.057
Kortlopend deel	-	-318.940	-318.940
BOEKWAARDE PER 31 DECEMBER 2015	6.018.265	1.114.174	7.132.439

Onder de langlopende vorderingen zijn inbe-
grepen een vordering op RON NV (€ 11.295.386) en
ACT B.V. (€ 10.910.539) welke volledig zijn voorzien.

Verder zijn inbegrepen een vordering op All Weather
Terminal B.V. (€ 0,6 miljoen) en een vordering op
Havengebouw N.V. (€ 0,4 miljoen).

DEELNEMINGEN IN GROEPSMAATSCHAPPIJEN	HALLUM CRUISE B.V.	BOUW- EN HANDELSMAAT- SCHAPPIJ HALLUM B.V.	TOTAAL
BOEKWAARDE PER 1 JANUARI 2015	2.597.999	2.555.209	5.153.208
Agiostorting	700.000	-	700.000
Aandeel resultaat	307.188	-142.131	165.057
BOEKWAARDE PER 31 DECEMBER 2015	3.605.187	2.413.078	6.018.265

Om de groeiende (rivier- en zee)cruisemarkt opti-
maal te benutten, te faciliteren en om synergievoor-
delen te realiseren heeft Hallum Cruise B.V. per 30
december 2015 de resterende 51% van de aandelen
in Waterkant B.V. overgenomen van NS Stations B.V..
Daarbij is verder overeengekomen dat NS Stations

B.V. zal terugtreden als commanditair vennoot van
Waterkant C.V., waarbij Hallum Cruise B.V. het belang
van NS Stations B.V. in Waterkant C.V. overneemt.
Daartoe heeft Havenbedrijf Amsterdam de financiële
positie van Hallum Cruise B.V. middels een agiostor-
ting van 0,7 miljoen. verstrekt.

Naast Hallum B.V. en Hallum Cruise B.V. heeft Havenbedrijf
Amsterdam ook een deelneming in de Regionale
Ontwikkelingsmaatschappij N.V. (RON). Op basis van de actuele
meerjarenprognose van RON heeft Havenbedrijf Amsterdam de
lening aan RON volledig voorzien. Tevens is de deelneming in
RON gewaardeerd op nihil.

5. VORDERINGEN

	2015	2014
Handelsvorderingen	8.951.681	10.129.851
Vorderingen op groepsmaatschappijen	400.514	400.901
Overlopende activa	12.236.962	8.169.747
TOTAAL PER 31 DECEMBER	21.589.157	18.700.499

Op het totaal aan handelsvorderingen is een voor-
ziening voor dubieuze vorderingen ad. € 1.758.593 in
mindering gebracht (2014: 1.716.201).
De vorderingen op groepsmaatschappijen betreffen
reguliere handelsvorderingen. De gefactureerde

maar nog niet betaalde erfpachtcontracten zijn geëli-
mineerd uit de handelsvorderingen, ad. € 13.508.925
waarbij de vergelijkende cijfers 2014 eveneens zijn
aangepast (2014: € 13.664.059).

OVERLOPENDE ACTIVA	2015	2014
Nog te factureren bedragen	5.618.893	2.748.833
Vooruitbetaalde reductie- en ingroeiregelingen	3.018.965	2.079.519
Vooruitbetaalde kosten	1.587.117	1.712.499
Nog te ontvangen subsidies	622.256	134.657
Belastingen en premies sociale verzekeringen	223.418	243.045
Overige vorderingen	1.166.313	1.251.194
TOTAAL PER 31 DECEMBER	12.236.962	8.169.747

6. LIQUIDE MIDDELEN

	2015	2014
Banktegoeden	47.881.102	73.646.092
TOTAAL PER 31 DECEMBER	47.881.102	73.646.092

Op balansdatum zijn er geen liquide middelen ondergebracht op deposito's. De liquide middelen staan geheel ter vrije beschikking. Voor de mutaties wordt verwezen naar het kasstroomoverzicht.

7. EIGEN VERMOGEN

	GEPLAATST AANDELEN- KAPITAAL	AGIO RESERVE	WETTELIJKE- EN STATUTAIRE RESERVES	OVERIGE RESERVE	RESULTAAT BOEKJAAR	TOTAAL
STAND PER 1 JANUARI 2015	45.000	300.584.972	-	21.378.872	52.487.742	374.496.586
Gestort aandelenkapitaal	-	-	-	-	-	-
Mutatie wettelijke reserve	-	-	684.718	-684.718	-	-
Uitgekeerd dividend 2014	-	-	-	-50.000.000	-	-50.000.000
Bestemming resultaat 2014	-	-	-	52.487.742	-52.487.742	-
Resultaat boekjaar	-	-	-	-	52.583.477	52.583.477
STAND PER 31 DECEMBER 2015	45.000	300.584.972	684.718	23.181.896	52.583.477	377.080.063

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 2015 bedraagt de wettelijke reserve € 471.378.

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 herwaarderingsreserve van activa die in de herwaarderingsreserve worden verwerkt. Ultimo 2015 bedraagt de wettelijke reserve € 213.340.

8. VOORZIENINGEN

	SANERINGS- VERPLICHTINGEN	PERSONEELS-VOOR- ZIENINGEN	OVERIGE VOOR- ZIENINGEN	TOTAAL
BOEKWAARDE PER 1 JANUARI 2015	14.020.431	808.513	-	14.828.944
Dotaties	13.925.423	1.473.050	2.659.000	18.057.473
Onttrekkingen	-495.379	-107.605	-	-602.984
Vrijval	-208.151	-	-	-208.151
Oprenting en verandering disconteringsvoet	-382.805	-239.150	-	-621.955
BOEKWAARDE PER 31 DECEMBER 2015	26.859.519	1.934.808	2.659.000	31.453.327

SANERINGSVERPLICHTINGEN

	2015	2014
Latente bodemverplichting	26.303.369	13.243.498
Sloop gebouwen	556.150	776.933
TOTAAL PER 31 DECEMBER	26.859.519	14.020.431

LATENTE BODEMVERPLICHTING

De voorziening latente bodemverplichting 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 te verwachten effecten op de saneringskosten door technologische ontwikkelingen op dit gebied. Aan de voorziening wordt jaarlijks rente toegevoegd. De voorziening heeft een kortlopend karakter van € 2.115.894.

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 vóór de beëindiging van het contract. Tevens zal sanering van deze terreinen doorgaans op zeer lange termijn plaatsvinden.

SLOOP GEBOUWEN

De voorziening voor sloop gebouwen heeft betrekking op door Havenbedrijf Amsterdam geaccepteerde sloopkosten bij huur- of erfpachtbeëindiging van terreinen. De voorziening is gewaardeerd tegen contante waarde van de verwachte uitgaven op de betreffende locatie(s). Deze verwachte uitgaven worden geschat op basis van de huidige bekende kosten, het verwachte moment van sloop (in de toekomst), prijsindexeringen en te verwachten effecten op de kosten door technologische ontwikkelingen op dit gebied. Aan de voorziening wordt jaarlijks rente toegevoegd. De voorziening voor toekomstige sloop gebouwen is overwegend langlopend van aard.

PERSONEELSVOORZIENINGEN

	2015	2014
Voormalig personeel	1.198.298	696.127
Jubileum uitkering	736.510	112.386
TOTAAL PER 31 DECEMBER	1.934.808	808.513

Personeelsvoorzieningen zijn getroffen in verband met langlopende (periode 2016-2019) verplichtingen in het kader van bovenwettelijke werkloosheidsuitkeringen aan voormalig personeel en uitkeringen voor toekomstige jubilea. Aan de personeelsvoorzieningen wordt jaarlijks rente toegevoegd. De voorzieningen hebben een kortlopend karakter van € 419.692.

OVERIGE VOORZIENINGEN

De overige voorzieningen hebben betrekking op een voorziening voor het isoleren van woningen als gevolg van verruiming geluidszone Westpoort. De overige voorzieningen zijn overwegend kortlopend van aard. De netto contante waarde is nagenoeg gelijk aan de nominale waarde.

9. LANGLOPENDE SCHULDEN

	AFLOSSING 1-5 JAAR	AFLOSSING > 5 JAAR	2015 TOTAAL	2014 TOTAAL
Lening gemeente Amsterdam	-	-	-	105.000.000
Lening portefeuille	-	-	-	105.000.000
Vooruit ontvangen erfpacht	8.674.300	56.133.381	64.807.681	66.963.165
Overige langlopende schulden	-	1.734.299	1.734.299	1.693.965
OVERIGE LANGLOPENDE SCHULDEN	8.674.300	57.867.680	66.541.980	68.657.130
TOTAAL PER 31 DECEMBER	8.674.300	57.867.680	66.541.980	173.657.130

LENING GEMEENTE AMSTERDAM

In december 2015 is er goedkeuring verleend door Directieteam, Audit Commissie, RvC, OR en aandeelhouder om de lening van gemeente Amsterdam voor € 60 miljoen. te herfinancieren bij Rabobank en Bank Nederlandse Gemeenten en voor € 45 miljoen. af te lossen uit eigen liquide middelen. Deze lening had een looptijd van 3 jaar, was aflossingsvrij en de einddatum van deze lening is 31 maart 2016. De rente op deze lening was 5,01%.

VOORUIT ONTVANGEN ERFPACHT

De vooruit ontvangen erfpacht betreft de door huurders betaalde afkoopsommen met betrekking tot de toekomstige erfpacht. Het deel van de vooruit ontvangen erfpachtvergoedingen dat betrekking heeft op 2016 is verantwoord onder de kortlopende schulden, ad € 2.193.245 (2014: € 2.174.255).

OVERIGE LANGLOPENDE SCHULDEN

In de post overige langlopende schulden zijn de ontvangen bijdragen van derden aan de uitvoering van het Convenant Houthavens (€ 1,1 miljoen.) en de ontvangen waarborgsommen (€ 0,6 miljoen.) opgenomen.

10. KORTLOPENDE SCHULDEN EN OVERLOPENDE PASSIVA

	2015	2014
Handelscrediteuren	5.048.558	6.080.148
Schulden aan groepsmaatschappijen	-	948.338
Schulden aan kredietinstellingen	59.999.311	-
Belastingen en premies sociale verzekeringen	5.457.589	3.495.125
Pensioenen	326.156	480.485
Vooruit ontvangen contractopbrengsten	20.594.850	17.968.488
Overige schulden en overlopende passiva	14.757.995	16.174.050
TOTAAL PER 31 DECEMBER	106.184.459	45.146.634

SCHULDEN AAN KREDIETINSTELLINGEN

Havenbedrijf Amsterdam beschikt over een zogenaamde 'Revolving facilities agreement' ter grootte van € 110 miljoen. € 50 miljoen van deze faciliteit kan pas worden aangesproken bij aanvang van de bouw van de nieuwe zeeluis bij IJmuiden. De faciliteit kent marktconforme condities en kan periodiek benut worden voor 1, 3 of 6 maands kasgeld tegen een rente van 1-, 3- of 6-maands-euribor + 0,5%. Daarnaast is met de kredietverstrekker een convenant overeengekomen waarbij het gecorrigeerd eigen

vermogen minimaal 30% van het totaal vermogen dient te bedragen. Aan deze voorwaarde is in 2015 ruimschoots voldaan. Zekerheden voor deze lening zijn niet gesteld. Bij de waardering van deze financiering is rekening gehouden met bijkomende kosten.

Per 31 december 2015 is deze faciliteit benut voor € 60 miljoen. Deze post is gepresenteerd als schulden aan kredietinstellingen.

OVERIGE SCHULDEN EN OVERLOPENDE PASSIVA

	2015	2014
Nog te betalen incentives en kortingen	3.294.217	2.796.129
Vakantiegeld/-dagen	2.534.696	2.468.606
Vooruitontvangen subsidies	1.730.554	916.956
Vooruitontvangen opbrengsten	900.709	690.508
Overige schulden	6.297.819	9.301.851
TOTAAL PER 31 DECEMBER	14.757.995	16.174.050

11. FINANCIËLE INSTRUMENTEN

ALGEMEEN

Voor de toelichting van primaire financiële instrumenten wordt verwezen naar de specifieke postgewijze toelichting. Hierna is het beleid van de vennootschap opgenomen ten aanzien van financiële risico's. Met betrekking tot het risicobeheer geldt het uitgangspunt dat het treasurybeleid van Havenbedrijf Amsterdam uit 2012 risicomijdend is.

RENTERISICO

Havenbedrijf Amsterdam N.V. loopt renterisico over de rentedragende vorderingen (met name onder financiële vaste activa), liquide middelen en rentedragende langlopende en kortlopende schulden. Voor vorderingen en schulden met variabele renteafspraken loopt Havenbedrijf Amsterdam risico ten aanzien van toekomstige kasstromen. Met betrekking tot vastrentende vorderingen en schulden loopt Havenbedrijf Amsterdam risico over de marktwaaarde. Er zijn door Havenbedrijf Amsterdam in 2015 geen derivatencontracten afgesloten.

VALUTARISICO

Havenbedrijf Amsterdam verricht vrijwel uitsluitend transacties in euro's. Buitenlandse valuta transacties zijn zeer geringe bedragen en betreffen voornamelijk transacties in \$ dollars (US) en £ pound sterling (Verenigd Koninkrijk).

KREDIETRISICO

Kredietrisico's liggen voor Havenbedrijf Amsterdam voornamelijk bij grote klanten. De gehanteerde betalingsvoorwaarden en het historische betalingsgedrag van onze klanten maken toepassing van

financiële instrumenten ter beperking van dit risico niet noodzakelijk. Door Havenbedrijf Amsterdam wordt een waardecorrectie voor oninbaarheid gevormd voor het risico van bijzondere waardeverminderingen voor geschatte verliezen uit hoofde van handelsvorderingen. De waardecorrectie voor oninbaarheid wordt bepaald op basis van de achterstand van betalingen.

TEGENPARTIJRISICO

Uitgangspunt bij het uitzetten van liquide middelen en het aantrekken van externe financieringen is dat alleen wordt gewerkt met financiële instellingen met een goede reputatie, een goede kredietwaardigheid en die onder toezicht staan van een professionele toezichthouder. Als tweede uitgangspunt geldt dat Havenbedrijf Amsterdam streeft naar een goede spreiding in de uitzetting van overtollige financiële middelen. Per januari 2016 zijn de S&P ratings van de partijen waarbij Havenbedrijf Amsterdam momenteel bankiert:

BNG: AAA
Rabobank: A+
ING Bank: A
ABN AMRO: A

LIQUIDITEITSRISICO

Het liquiditeitsrisico is het risico dat Havenbedrijf Amsterdam N.V. niet op het vereiste moment aan haar financiële verplichtingen kan voldoen. Het uitgangspunt van het liquiditeitsrisicobeheer is dat, voor zover mogelijk, voldoende liquiditeiten worden aangehouden om te kunnen voldoen aan de huidige en toekomstige financiële verplichtingen, in normale

en moeilijke omstandigheden en zonder dat daarbij onaanvaardbare verliezen worden opgenomen of de reputatie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. in gevaar komt. Tijdens het proces van de herfinanciering

ring is er zeer veel interesse getoond om Havenbedrijf Amsterdam te financieren, wat geresulteerd heeft in gunstige voorwaarden en tarieven.

12. NIET IN DE BALANS OPGENOMEN RECHTEN EN VERPLICHTINGEN

KASSTROOMRISICO

Havenbedrijf Amsterdam heeft geen kasstroombelasting, aangezien nagenoeg alle kasstromen plaatsvinden in Nederland, waardoor er geen monetaire beperkingen zijn.

Havenbedrijf Amsterdam is voorwaardelijke regelingen en meerjarige financiële rechten en verplichtingen aangegaan met gemeenten en externe partijen. Deze regelingen en verplichtingen hebben voornamelijk betrekking op de ontwikkeling en het onderhoud van het havengebied en interne bedrijfsvoering.

De belangrijkste niet in de balans opgenomen regelingen zijn als volgt:

VOORWAARDELIJKE REGELINGEN

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 havenreinen 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 uitgaven 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.

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 miljoen. beschikbaar gesteld. De maximale bijdrage van Havenbedrijf Amsterdam bedraagt € 3 miljoen. De resterende verplichting per ultimo 2015 bedraagt € 2,0 miljoen. (2014: 2,1 miljoen.).

ODS

Per 1 mei 2015 heeft Havenbedrijf Amsterdam de opstallen op het voormalige ODS-terrein overgenomen van ODS B.V. (ODS). De grond is tevens per die datum door Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam (OGA) overgenomen van ODS en in erfpacht uitgegeven aan Havenbedrijf Amsterdam. De overeengekomen vergoeding voor de opstallen is per 1 mei 2015 € 3 miljoen. mits de opstallen door een derde partij worden overgenomen. Conform wat is afgesproken tussen ODS en Havenbedrijf Amsterdam wordt de vergoeding aan ODS iedere maand met 0,1 miljoen. verlaagd waarbij na 30 maanden Havenbedrijf Amsterdam de opstallen ‘om niet’ in bezit krijgt. Ultimo 2015 zijn de opstallen nog niet door een

derde partij overgenomen. De resterende verplichting per 31 december 2015 bedraagt € 2,3 miljoen.

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 € 0,2 miljoen.

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.

Garantstelling Waterkant

Havenbedrijf Amsterdam stat garant tot een bedrag van € 1 miljoen. dat voortvloeit uit de Regeling Sociaal Plan indien Waterkant C.V. niet aan haar financiële verplichtingen uit hoofde van die regeling kan voldoen. De garantstelling geldt voor een maximale periode van 3 jaar, te weten van 1 januari 2016 tot en met 31 december 2018.

INVESTERINGSVERPLICHTINGEN

Ultimo 2015 is Havenbedrijf Amsterdam voor een bedrag van € 8,9 miljoen. aan verplichtingen jegens derden aangegaan voor de aanschaf en ontwikkeling van immateriële en materiële vaste activa.

MEERJARIGE FINANCIËLE VERPLICHTINGEN

Ultimo 2015 bestaat een aantal meerjarige financiële verplichtingen jegens derden met betrekking tot erfpacht van terreinen, het onderhoud van het havengebied en infrastructuur en de interne bedrijfsvoering. Dit betreft meerjarige contracten voor onder andere niet afgekochte erfpachtregelingen, huur van kantoorpanden, lease van voertuigen, IT-diensten, groenonderhoud en reinigen wegen.

	2015	2014
periode < 1 jaar	7,6	4,5
1 jaar <= periode <= 5 jaar	18,1	14,5
periode > 5 jaar	95,5	43,0
TOTAAL	121,2 MILJOEN.	62 MILJOEN.

Met leveranciers zijn eveneens een aantal voorwaardelijke verplichtingen aangegaan in de vorm van raamovereenkomsten voor onder andere het beheer en onderhoud van het havengebied.

MEERJARIGE FINANCIËLE RECHTEN

Erfpachtcontracten

Havenbedrijf Amsterdam heeft als lessor financiële leasecontracten voor vastgoed, terreinen en kades afgesloten. De toekomstige minimale leaseopbrengsten daarvan zijn als volgt te specificeren:

	2015
periode < 1 jaar	47,1
1 jaar <= periode <= 5 jaar	186,9
periode > 5 jaar	1.117,6
TOTAAL	1.351,6 MILJOEN

In 2015 is een totaalbedrag van € 48 miljoen aan leaseontvangsten in de winst- en verliesrekening verwerkt. De overeenkomsten hebben een looptijd van 20-40 jaar

waarbij de leaseopbrengst een vast bedrag per jaar is en jaarlijks wordt geïndexeerd.

13. OPBRENGSTEN

	2015	2014
Zeehavengelden	51.959.655	50.462.069
Binnenhavengelden	7.125.068	6.482.134
Huur, erfpacht, kadegelden	75.783.079	74.253.228
Overige opbrengsten	8.917.469	9.941.413
TOTAAL	143.785.271	141.138.844

De overige opbrengsten betreffen voornamelijk de doorbelasting aan OGA van het uitgevoerde beheer van de openbare ruimte in het OGA gebied Westpoort (€ 3,1 miljoen) en opbrengsten Haven Afvalstoffen Plan (€ 2,1 miljoen), opbrengsten werken voor derden (€ 0,5 miljoen) en bagger- en gronddepot (€ 0,3 miljoen).

14. OVERIGE BEDRIJFSOPBRENGSTEN

	2015	2014
Boekwinst verkoop activa	3.637.783	1.300.000
TOTAAL	3.637.783	1.300.000

De overige bedrijfsopbrengsten betreffen incidentele baten die niet uit de reguliere bedrijfsuitoefening voortkomen. In 2015 betreft dit het resultaat op de verkoop van een deel van het haventerrein Westerhoofd. In 2014 betrof dit het resultaat op de verkoop van twee schepen.

15.PERSONEELSLASTEN

	2015	2014
Lonen en salarissen	22.667.155	21.092.491
Sociale lasten	3.347.827	3.023.891
Pensioenlasten	2.782.969	3.092.829
Overige personeelslasten	7.218.293	3.996.868
TOTAAL	36.016.244	31.206.079

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

	2015	2014
Nautische activiteiten	174,7	175,8
Exploitatie haventerreinen en overhead	186,7	170,2
TOTAAL	361,4	346,0

16. AFSCHRIJVINGEN OP IMMATERIËLE EN MATERIËLE VASTE ACTIVA

	2015	2014
Afschrijvingen immateriële vaste activa	575.382	675.231
Afschrijvingen materiële vaste activa	21.247.214	20.835.462
TOTAAL	21.822.596	21.510.693

17. OVERIGE BEDRIJFSKOSTEN

	2015	2014
Beheer- en onderhoudskosten	8.711.539	9.038.789
ICT kosten	6.710.181	4.677.454
Milieu en ruimte	4.861.251	2.133.682
Communicatie, Marketing en Acquisitie	2.840.149	1.461.717
Huisvestingskosten	2.557.763	2.533.976
Onderzoek- en advieskosten	2.518.450	2.020.738
Huur- en erfpachtkosten	1.571.765	1.057.600
Overige kosten	4.294.125	8.310.291
TOTAAL	34.065.223	31.234.247

18. FINANCIËLE BATEN EN LASTEN

	2015	2014
Rente wegens uitgestelde betaling debiteuren	1.248.353	1.209.115
Rente saneringsvoorzieningen	382.805	-
Rente personeelsvoorzieningen	239.150	
Overige rentebaten	267.302	417.917
TOTAAL FINANCIËLE BATEN	2.137.610	1.627.032
Rente te late betaling crediteuren	-2.742	-1.349
Rente lening gemeente Amsterdam	-5.235.439	-6.215.540
Rente saneringsvoorzieningen	-	-1.440.677
Totaal financiële lasten	-5.238.181	-7.657.566
TOTAAL	-3.100.571	-6.030.534

19. RESULTAAT DEELNEMINGEN

	2015	2014
Resultaat Hallum B.V.	-142.131	-154.642
Resultaat Hallum Cruise B.V.	307.188	185.093
TOTAAL	165.057	30.451

20. BEZOLDIGING VAN BESTUURDERS EN COMMISSARISSEN

BESTUURDERS

De statutaire directie van Havenbedrijf Amsterdam bestaat ultimo 2015 uit de volgende bestuurders:

	AANVANG TERMIJN	EINDE TERMIJN
D. Meijer (President Directeur, CEO)	01-04-2013	01-04-2017
K.J. Overtoom (Operationeel Directeur, COO)	01-04-2013	01-04-2017
M.R. de Brauw (Financieel Directeur, CFO)	01-11-2015	01-11-2019
E.H.J. Nieuwenhuizen (Financieel Directeur, CFO)	01-04-2013	01-11-2015

Beloningsbeleid

Het beloningsbeleid voor de leden van de statutaire directie is op voorstel van de Raad van Commissarissen in december 2013 door de Algemene

Vergadering vastgesteld. Havenbedrijf Amsterdam biedt in het beloningsbeleid een arbeidsvoorwaardenpakket, bestaande uit een vast basissalaris, een variabele beloning en een bijdrage in de pensioenpremie.

BESTUURDERS	VASTE BELONING	VARIABLE BELONING	BEËINDIGINGS- VERGOEDING	EENMALIGE UITKERING PENSIOENPREMIE	PENSIOEN- PREMIE ³	2015 TOTAAL
D. Meijer	171.243	13.699	-	1.239	17.352	203.533
K.J. Overtoom	142.978	11.438	-	992	16.193	171.601
M.R. de Brauw ¹	22.500	1.800	-	167	2.594	27.061
E. Nieuwenhuizen ²	114.235	-	74.024	992	13.543	202.794
TOTAAL	450.956	26.937	74.024	3.390	49.682	604.989

¹ Op 1 november 2015 is de heer M.R. de Brauw aangetreden als lid van de statutaire directie.

² Per 31 oktober 2015 is de heer E. Nieuwenhuizen teruggetreden als bestuurder.

³ Vanwege een indexering van de pensioenpremie per 1 januari 2015 is voor alle medewerkers van Havenbedrijf Amsterdam de bij te dragen pensioenpremie gedaald. De directieleden hebben net als alle medewerkers de vrijgevallen premiebijdrage als eenmalige uitkering ontvangen.

Vaste beloning

De salarissen van de directieleden zijn in de periode 2014-2015 verhoogd met een percentage dat gelijk is aan de in de cao afgesproken structurele loonkostenontwikkeling. Daarnaast kan de Raad van Commissarissen in individuele gevallen het salaris verhogen. Dit is vastgelegd in het beloningsbeleid. De genoemde bedragen zijn inclusief vakantiegeld en exclusief werkgeverspremies sociale verzekeringen.

Variabele beloning

De leden van de statutaire directie kan 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

De leden van de statutaire 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.

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.

	AANVANG TERMIJN	EINDE TERMIJN	2015	2014
J.F.C. van den Boer (waarnemend voorzitter) ¹	06-03-2013	2016	25.000	25.000
R.M. Smit ¹	06-03-2013	06-03-2017	29.583	30.000
R.I. Doerga	06-03-2013	2016	25.000	25.000
J.F.J.M. de Haas	15-12-2015	08-12-2019	18.750	25.000
W.J. Maas	06-03-2013	06-03-2017	25.000	25.000
P.G. Stibbe	15-04-2014	15-04-2018	25.000	18.750
TOTAAL			148.333	148.750

¹ Per 1 december 2015 is de heer Smit aangesteld als voorzitter van de Raad van Bestuur van de Zeeuwse zorginstelling ZorgSaam. Het voorzitterschap bij Zorgsaam is in het kader van de Wet bestuur en toezicht niet verenigbaar met het voorzitterschap van de RvC bij het havenbedrijf. De vice-voorzitter, de heer van den Boer, neemt per 1 december 2015 het voorzitterschap van de Raad van Commissarissen waar tot het moment dat een nieuwe voorzitter door de Algemene Vergadering is benoemd.

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 en de heer van den Boer is alleen het jaar van aftreden/herbenoemen bepaald. De exacte datum zal in nader

overleg worden bepaald. De heer de Haas is van april tot en met juni met bijzonder verlof geweest waarvoor hij een drietal vergaderingen niet heeft kunnen bijwonen. De heer de Haas is per 15 december 2015 herbenoemd voor een termijn van 4 jaar.

21. VERBONDEN PARTIJEN

De transacties met verbonden partijen vinden plaats op basis van het arms length-principe. Gemeente Amsterdam is 100% aandeelhouder van Havenbedrijf Amsterdam. Havenbedrijf Amsterdam participeert in de volgende deelnemingen:

IN PROCENTEN	VESTIGINGSPLAATS	2015	2014
DEELNEMING PER 31 DECEMBER:			
Hallum Cruise B.V.	Amsterdam	100%	100%
Waterkant B.V.	Amsterdam	100%	49%
Waterkant C.V.	Amsterdam	100%	49%
Bouw- en Handelsmaatschappij Hallum B.V.	Amsterdam	100%	100%
Amsterdam Westpoint v.o.f	Amsterdam	33,33%	33,33%
Mainport Innovation Fund II B.V.	Amsterdam	23,03%	0%
Port of Amsterdam Activities B.V.	Amsterdam	100%	100%
Port of Amsterdam International B.V.	Amsterdam	100%	100%
Hafen Duisburg/Amsterdam Beteiligungsgesellschaft mbH	Duisburg	34%	34%
Portbase B.V.	Rotterdam	25%	25%
Keyrail B.V.	Zwijndrecht	15%	15%
Sail Beheer B.V.	Amsterdam	100%	100%
Bin2Barrel Holding B.V.	Amsterdam	10%	10%
Regionale Ontwikkelingsmaatschappij N.V.	Amsterdam	33,33%	33,33%

Om de groeiende (rivier- en zee)cruisemarkt optimaal te benutten, te faciliteren en om synergievoor- delen te realiseren heeft Hallum Cruise B.V. per 30 december 2015 de resterende 51% van de aandelen in Waterkant BV overgenomen van NS Stations B.V.. Daarbij is verder overeengekomen dat NS Stations B.V. zal terugtreden als commanditair vennoot van Waterkant C.V., waarbij Hallum Cruise B.V. het belang van NS Stations B.V. in Waterkant C.V. overneemt. Samen met enkele andere partijen heeft het Havenbedrijf Amsterdam een aandeel genomen in het Mainport Innovation Fund II B.V. dat ten doel heeft om daarvoor kwalificerende bedrijven in de regio te stimuleren in hun groei en innovaties tot

verdere ontwikkeling te brengen.

Transacties met statutaire Directie en Raad van Commissarissen

Voor een specificatie van de bezoldiging van het management verwijzen wij naar onderdeel 20 van de toelichting op de jaarrekening. De toelichting op verbonden partijen heeft geheel betrekking op het hoogste management van Havenbedrijf Amsterdam, te weten de statutaire Directie (key management) en de Raad van Commissarissen. De totale beloning is opgenomen onder personeelskosten (zie onderdeel 15 van de toelichting op jaarrekening).

22. HONORARIA EXTERNE ACCOUNTANT

De specificatie van de honoraria van de externe accountant Ernst & Young Accountants LLP is als volgt:

	2015	2014
Controle van de jaarrekening	116.313	125.810
Overige controle opdrachten	5.900	-
Overige niet-controle opdrachten	18.530	2.000
TOTAAL	140.743	127.810

Havenbedrijf Amsterdam heeft de totale honoraria, die betrekking hebben op het boekjaar 2015, als kosten in de winst- en verliesrekening verwerkt.

ONDERTEKENING VAN DE JAARREKENING

AMSTERDAM, 4 APRIL 2016

RAAD VAN COMMISSARISSEN

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

w.g. R.M. (René) Smit

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

STATUTAIRE DIRECTIE

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

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

w.g. M.R. (Michiel) de Brauw
Financieel directeur

OVERIGE GEGEVENS

23. 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.

24. BESTEMMING VAN HET RESULTAAT OVER HET BOEKJAAR 2014

De jaarrekening 2014 is vastgesteld in de algemene vergadering gehouden op 22 juni 2015. De algemene vergadering heeft de bestemming van het resultaat vastgesteld conform het daartoe gedane voorstel.

25. VOORSTEL WINSTBESTEMMING

Het nettoresultaat bedraagt € 52,6 mln. De directie stelt aan de algemene vergadering voor een dividend van € 50 miljoen over het uitstaande aandelenkapitaal uit te keren. Het restant van het netto resultaat ad € 2,6 miljoen zal worden toegevoegd aan de overige reserves.

26. GEBEURTENISSEN NA BALANSDATUM

Havenbedrijf Amsterdam heeft, ten behoeve van herfinanciering voor project HoogTij in februari 2016 een zekerheidstelling afgegeven aan de Provincie Noord-Holland en gemeente Zaanstad, onder voorwaarden en tot een maximum van € 23,3 miljoen. tegen een jaarpremie van 0.55% over de hoofdsom, (deels) afgedekt met een recht van hypotheek op aan de transactie onderliggend onroerend goed. Als onderdeel van dezelfde herfinanciering heeft het Havenbedrijf een agiostorting gedaan van € 2,0 miljoen.

In februari 2016 heeft een afkoop van een saneringsverplichting voor € 20,7 miljoen plaatsgevonden. Dit bedrag is in 2016 opgenomen onder de 'voorziening latente bodemverplichting'. De gronden met betrekking tot deze afkoop zijn weer in ondererfpacht uitgegeven. Er zijn geen overige 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.

27. CONTROLEVERKLARING VAN DE ONAFHANKELIJKE ACCOUNTANT

Aan: de aandeelhouder van Havenbedrijf Amsterdam N.V.

VERKLARING BETREFFENDE DE JAARREKENING

Wij hebben de in dit rapport opgenomen jaarrekening 2015 van Havenbedrijf Amsterdam N.V. te Amsterdam gecontroleerd. Deze jaarrekening bestaat uit de balans per 31 december 2015 en de winst-en-verliesrekening over 2015 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.

ORDEEL 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 2015 en van het resultaat over 2015 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, 4 april 2016

Ernst & Young Accountants LLP

w.g. drs. M. Bangma-Tjaden RA

BIJLAGE: SAMENSTELLING DIRECTIE HAVENBEDRIJF AMSTERDAM

PRESIDENT-DIRECTEUR/ CHIEF EXECUTIVE OFFICER

Dertje Meijer is sinds 2009 president-directeur. Haar aandachtsgebieden zijn Strategie & Innovatie, Personeel & Organisatie, Juridische Zaken, New Business en Communicatie. Daarnaast is zij voorzitter van de Amsterdam Logistic Board.

Dertje: “Onze strategie 2020 heeft in 2015 het licht gezien. Daar is door een groot aantal mensen hard aan gewerkt. Slimmer, sneller en schoner is de belofte die we daarin aan onze klanten en omgeving doen. Met onze drie strategische doelstellingen: versterken clusters en netwerken, ontwikkelen voorkeurshaven en diversifiëren en innoveren hebben we een duidelijke focus voor de komende jaren.”

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.

Koen: “Wij beloven onze klanten en onze omgeving de verbinding en toegang tot de stad, de mensen, de wereld, tot oplossingen, markten en netwerken vanuit een slimme, snelle, schone haven. Een haven waar je goed en snel zaken kunt doen, wat meer waarde oplevert. Slimmer-snel-schoner is de tastbare en concrete kant van onze missie en visie, waar je alles wat we doen aan kunt toetsen.”

FINANCIEEL DIRECTEUR/ CHIEF FINANCIAL OFFICER

Ed Nieuwenhuizen was vanaf de verzelfstandiging van Havenbedrijf Amsterdam op 1 april 2013 tot 1 november 2015 actief als Financieel directeur bij Havenbedrijf Amsterdam.

Michiel de Brauw is sinds 1 november 2015 de nieuwe CFO van Havenbedrijf Amsterdam NV. De Brauw heeft de afgelopen jaren gewerkt als CFO bij DHL Supply Chain. Ook heeft De Brauw als CFO gewerkt voor Danzas en Royal Nedlloyd. De Brauw is onder meer verantwoordelijk voor financiën, informatiemanagement (ICT) en het MVO-beleid. De Brauw (1959) heeft in Groningen Economie gestudeerd en heeft ervaring in het bouwen van goed presterende teams, het verbeteren van management informatie, kosten besparing en innovatie.

Michiel: “Er lopen veel trajecten, projecten, programma’s en plannen tegelijk, dat viel mij op als nieuwkomer. Het bruist hier van initiatief en enthousiasme. De valkuil van zo’n hoeveelheid energie is gebrek aan focus. Ik ben een groot voorstander van heldere keuzes en consistentie. Ons voornemen voor het komende jaar is om daarin te verbeteren.”

