

Volle kracht vooruit



Inhoudsopgave

Algemeen

Voorwoord directie	3
Profiel Havenbedrijf Amsterdam	6
De markt	9
Volle kracht vooruit	16

Waarde

Hoe creëren we waarde voor onze stakeholders?	24
Duurzaamheid	38
De lessen van 2016	44

[Financiële resultaten](#)

45

Governance

Organisatie	49
Risicomanagement	51
Bericht Raad van Commissarissen	57

[Jaarrekening](#)

61

[Overige gegevens](#)

93

Voorwoord directie

Het afgelopen jaar was voor ons het jaar van de verandering. In 2015 hebben we een aantal keuzes en plannen gemaakt, in 2016 zijn we begonnen met de uitvoering daarvan.

Intussen tekende het afgelopen jaar zich door grilligheid en fluctuaties in de markt. Die werden gevoed door verrassende politieke ontwikkelingen, met de Brexit en de Amerikaanse presidentsverkiezingen. Omdat dit soort veranderingen en trends in markt en maatschappij van invloed kunnen zijn op onze bedrijfsvoering en de havenregio, houden we ze scherp in de gaten. Intussen blijven wij onze doelen met veel ambitie nastreven. Onze organisatie is in 2016 aan de slag gegaan met de uitvoering van de plannen. Ook zijn de werkzaamheden voor de bouw van de nieuwe zeeluis bij IJmuiden gestart. Een belangrijke stap naar meer groeimogelijkheden voor de regio.

**Michiel de Brauw,
financieel directeur:**
"We weten precies
wat we willen doen en
bereiken met onze
10 speerpunten."



Aan het begin van het jaar hebben we het strategische plan concreet gemaakt en daarin de nadruk gelegd op [tien strategische speerpunten](#). We weten precies wat we willen doen en bereiken met deze projecten. Er is daardoor veel meer duidelijkheid – de transitie van de haven, zoals we die in onze [Visie 2030](#) schetsen, krijgt daadwerkelijk gestalte. We zetten daarbij stevig in op initiatieven die de leefbaarheid, duurzaamheid en circulaire economie van de stad en de havenregio versterken.

Het is onder meer onze verantwoordelijkheid om 1.349 bedrijven (waarvan 710 havengerelateerd), waar 67.335 arbeidsplaatsen vervuld worden, te faciliteren met goede haveninfrastructuur, zoals kades en spooransluitingen. Jaarlijks leveren de bedrijven in de Amsterdamse havenregio (NZKG) 6,6 miljard euro toegevoegde waarde aan de Nederlandse economie, waarvan de Amsterdamse haven 4 miljard euro voor haar rekening neemt. Waar havens traditioneel de performance in tonnen meten, kijken wij nu ook naar de toegevoegde waarde van de havenactiviteiten. Niettemin blijft het aantrekken van lading naar onze haven een belangrijke taak van ons bedrijf. We blijven immers een internationale hub en een logistieke levensader voor het Nederlandse en Europese achterland. Ruim driekwart van onze overslag komt uit het cluster energie. Die tonnen brengen directe inkomsten waarmee we de infrastructuur kunnen betalen, terwijl de industrie eromheen veel werkgelegenheid brengt. Gestimuleerd door duurzaamheidsdoelstellingen en om economische redenen, is Havenbedrijf Amsterdam, met initiatieven die een belangrijke nieuwe toegevoegde waarde creëren voor de metropool, begonnen met de transformatie van haar haven. Zodat de haven verder kan groeien. De versnelde energietransitie verloopt in samenwerking met de terminals door enerzijds fysieke ruimte te creëren en anderzijds start-ups en scale-ups aan ons te binden die zorgen voor diversificatie en innovatie gericht op circulaire en biobased activiteiten. Mooie voorbeelden daarvan, die verderop uitvoeriger worden beschreven, zijn de komst van superjachtbouwer Royal Van Lent-Feaship en onze innovatieve proeftuin Prodock.

Met behulp van investeringen in technologie en duurzaamheid moet de transitie de komende jaren gestalte krijgen. Zo willen we onze strategische speerpunten – met innovatieve, biobased bedrijven

richten op de circulaire economie – tot een goed einde brengen. In 2016 kregen we [SDE+ subsidie](#) om de eerste 19.000 vierkante meter aan zonnepanelen op onze daken in het havengebied aan te leggen. Dit is de start van de doelstelling: 100.000 vierkante meter voor 2020. Daarnaast namen we in december een [50/50-belang](#) in een windmolenpark in de Amsterdamse haven.

Samen met onze klanten proberen we de komende jaren de best passende invulling te geven aan de transitie naar schonere brandstoffen. Die verandering heeft tijd nodig om uit te kunnen groeien tot succes. De stap van een economie die voor een belangrijk deel nog afhankelijk is van fossiele grondstoffen naar één die volledig kan draaien op een duurzame en circulaire basis, zal geleidelijk gaan.

Vanuit het hart van de organisatie zetten we ons in voor duurzame ontwikkeling. Duurzaamheid en circulariteit vormen een belangrijk onderdeel van onze strategie. Hierdoor dragen we bij aan het realiseren van de duurzaamheidsdoelstellingen van de stad en havenregio. Die maatschappelijke verantwoordelijkheid voelen wij niet alleen op het duurzaamheidvlak, maar ook breder in de keten waarin we actief zijn. We willen een haven zijn waar ‘moreel-schone’ grondstoffen en goederen worden verscheept, die gedolven of vervaardigd zijn met respect voor mens en milieu. Het afgelopen jaar hebben we veel energie gestoken in het inzichtelijk maken van onze rol in de handelsketen. Dit ketenbeleid zal daardoor in 2017 breder gestalte krijgen.

In alle veranderingen die onze activiteiten beïnvloeden, blijft onze relatie met de stad een essentiële rol spelen. Bijvoorbeeld in de wens van de gemeente Amsterdam tot verplaatsing van Passenger Terminal Amsterdam (PTA) en de bouw van een brug over het IJ. Amsterdam groeit en moet al het nodige doen om dat in goede banen te leiden met nieuwe woningen en goede logistieke voorzieningen. We herkennen de ontwikkelingen in de stad en erkennen, net als de gemeente, de noodzaak van betere oeververbindingen. Een veilige en ongehinderde passage van het scheepvaartverkeer over het IJ is daarbij een belangrijke randvoorwaarde, evenals de ruimte om als haven verder te kunnen ontwikkelen en bij te dragen aan de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam. Met andere woorden: elk besluit dat bijdraagt aan de

“Gestimuleerd door duurzaamheidsdoelstellingen en om economische redenen, is Havenbedrijf Amsterdam, met initiatieven die een belangrijke nieuwe toegevoegde waarde creëren voor de metropool, begonnen met de transformatie van haar haven.”

KOEN OVERTOOM, CEO



positieve ontwikkeling van de stad én de haven, en rekening houdt met de belangen van het scheepvaartverkeer, juichen wij toe.

Intussen zijn we bezig onze organisatie flexibeler en efficiënter in te richten, vooral door meer te investeren in IT en digitalisering van processen. Niet alleen het financiële rendement is daarin leidend, maar ook het duurzame en maatschappelijke rendement. We verwachten dat onze opbrengsten de komende jaren stabiel blijven, maar zullen in de toekomstige dividendafspraken

Koen Overtoom, CEO: "In alle veranderingen die onze activiteiten beïnvloeden, blijft onze relatie met de stad een essentiële rol spelen."

met onze aandeelhouder rekening moeten houden met de vennootschapsbelasting die vanaf 2017 voor alle zeehavens in Nederland wordt ingevoerd.

De Amsterdamse haven is in 700 jaar opgebouwd tot wat zij nu is. We zijn Dertje Meijer zeer erkentelijk voor alles wat zij in hierin de afgelopen vijftien jaar, waarvan zeven jaar als Algemeen Directeur en CEO, voor het havenbedrijf heeft betekend. In de komende decennia gaat de haven er heel anders uitzien. Intussen willen wij het havengebied aantrekkelijk en leefbaar houden voor alle bewoners en bezoekers, en innoveren wij continu om slimmer, sneller en schoner te kunnen inspelen op onze klant- en omgevingseisen.

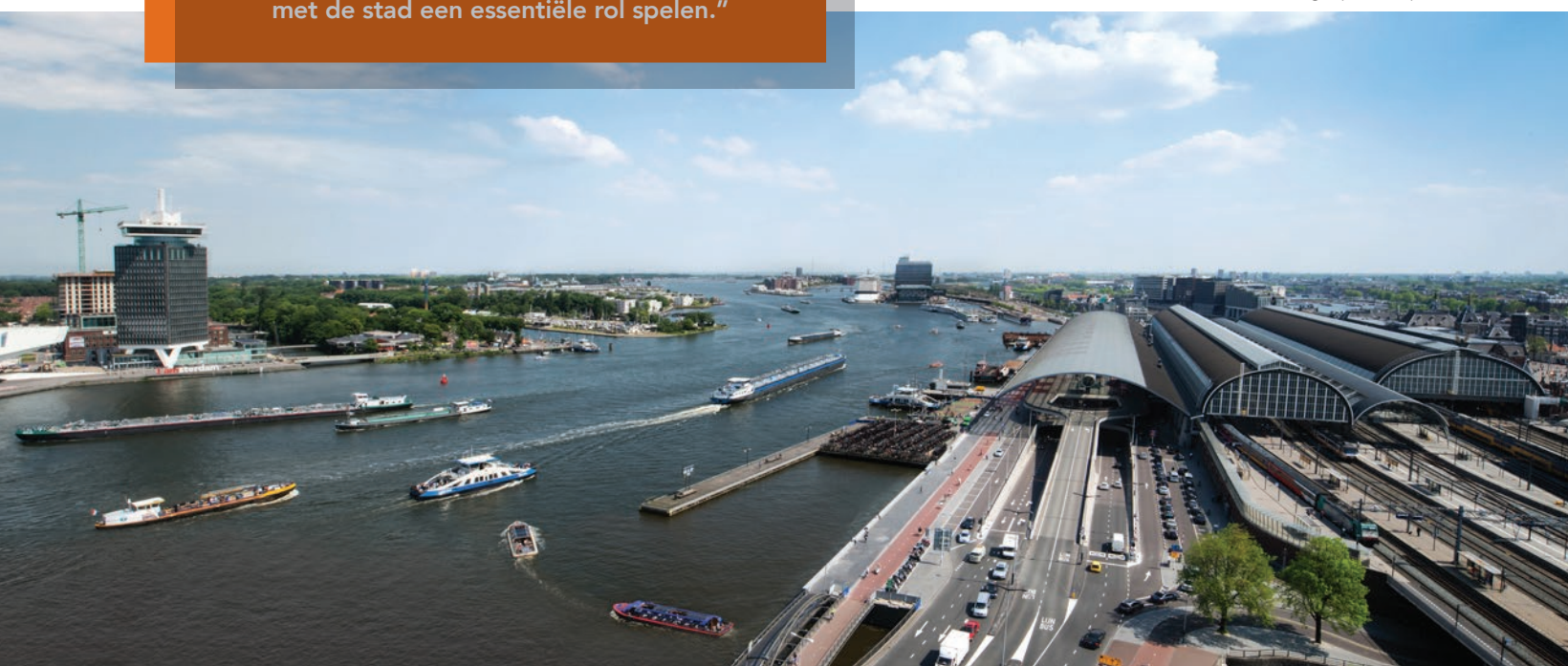
Na het vertrek van Dertje Meijer per 1 augustus 2016 is de organisatiestructuur aangepast. Vanuit de nieuwe setting kijken wij met veel ambitie en energie uit naar de kansen en uitdagingen

in 2017. We zijn trots op en dankbaar voor de dynamische en enthousiaste wijze waarop onze mensen deze boeiende organisatie op volle kracht vooruitbrengen; samen werkend aan een mooie, duurzame toekomst.

De directie van Havenbedrijf Amsterdam N.V.

Koen Overtoom
Michiel de Brauw

30 maart 2017



Profiel Havenbedrijf Amsterdam

Strategisch en centraal in Europa gelegen, is de haven van Amsterdam een van 's werelds belangrijkste logistieke knooppunten. De haven biedt faciliteiten voor het transporteren, opslaan en overslaan van allerlei type goederen. Als havenbedrijf hebben wij daarin drie hoofdtaken

1. Optimalisatie van de dienstverlening en het vestigingsklimaat voor bedrijven in de havenregio;
2. Aanleg en onderhoud van de infrastructuur, het vernieuwen van de haven en het beheer van het Amsterdamse havengebied Westpoort;
3. Bevordering van een vlotte, veilige en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer, van 12 mijl buiten de kust bij IJmuiden tot aan de Oranjesluizen, onder meer door regelgeving en handhaving. Deze taak is door het Centraal Nautisch Beheer (CNB) bij ons belegd.

STAD, REGIO EN HAVEN

In het rapport Visie 2030 hebben we beschreven hoe de haven zich op middellange termijn, tot 2030, beoogt te ontwikkelen. De Amsterdamse havenregio is een dynamische metropoolhaven die de krachten bundelt van de drie sterke kernen van Amsterdam: haven, stad en regio. Deze

vertegenwoordigen respectievelijk de grote logistieke hub als belangrijke toegangspoort tot Europa voor grondstoffen en goederen, de veelzijdige stedelijke dienstensector en de industriële hotspot met een toonaangevende voedselbranche, staalproductie en hoogwaardige maakindustrie. Door de drie kernen optimaal met elkaar te verbinden, ontstaat kruisbestuiving, synergie en innovatie.

De Visie 2030 is tot stand gekomen in samenwerking met onze stakeholders, waaronder het havenbedrijfsleven, kennisinstituten, belangenverenigingen, NGO's en overheden. Omdat de wereld in hoog tempo verandert, is gekozen voor een visie op middellange termijn. De haven moet snel kunnen schakelen en tijdig kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen en innovaties.

5 CLUSTERS

Voor een optimale marktbenadering werkt onze Commerciële Sector met vijf clusters: Energie, Logistiek, Mineralen, Recycling & Agribulk, Vastgoed & Cruise. De clusters vormen een logische bundeling van ketens en representeren belangrijke economische sectoren in Nederland en de rest van de wereld. Ze versterken de positionering van de Amsterdamse haven (inter)nationaal en bevorderen mogelijke synergiën tussen partijen.

3 ROLLEN

Om innovatie aan te jagen en synergie tussen de clusters (haven), industrie (regio) en dienstensector (stad) te bevorderen, hebben wij drie rollen gedefinieerd:

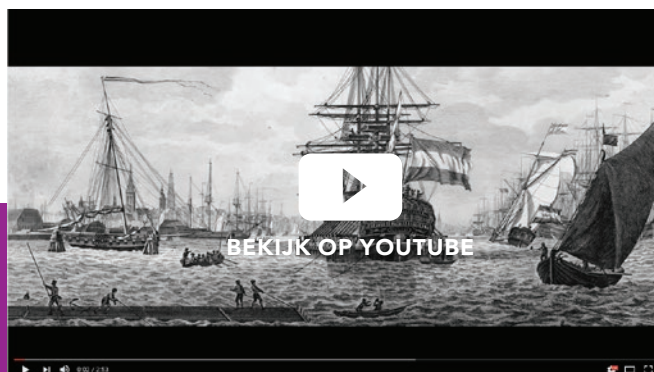
- **Marktmeester:** Versterken van de vijf clusters van de haven door klanten te faciliteren en het fundament op nautisch, infrastructureel en commercieel gebied (ruimte, bereikbaarheid, veiligheid, efficiëntie, vestigingsklimaat) op topniveau te brengen;
- **Matchmaker:** Verbinden van mensen, ideeën, stromen, processen en sectoren, om te zorgen voor synergie en vernieuwing in de hele keten en regio;

- **Co-creator:** Verwezenlijken van havenversterkende innovaties, door als partner mee te ontwikkelen, te participeren en te investeren.

WAARDECREATIE

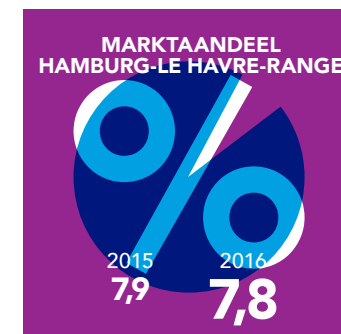
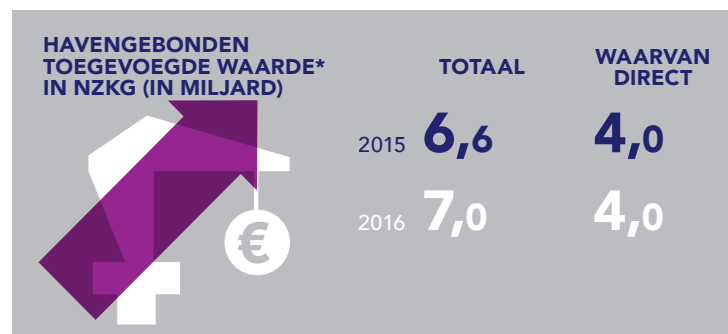
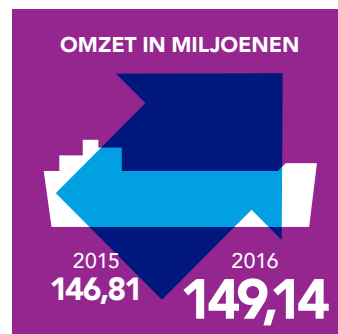
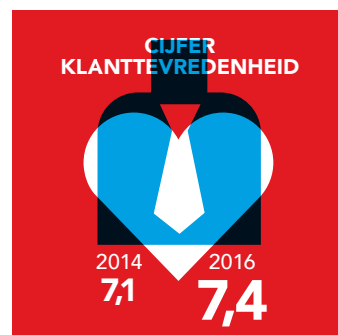
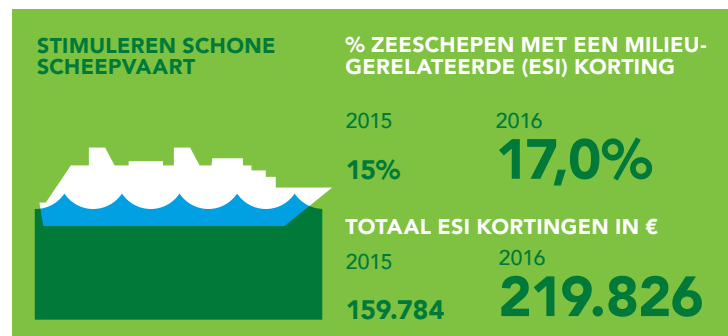
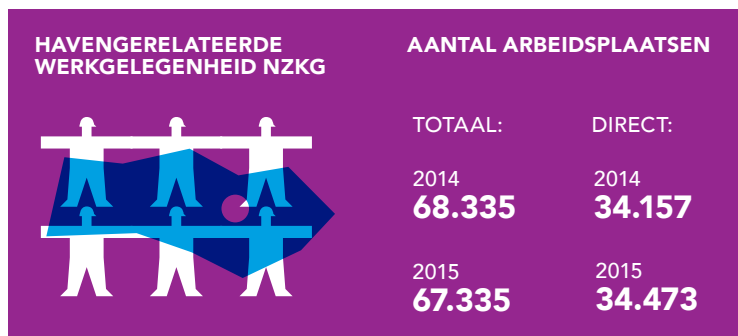
In dialoog met onze klanten, maatschappelijke organisaties en overheden zoeken we op een positieve, constructieve manier naar verbeteringen en alternatieven. Door het als netwerkhaven mogelijk te maken om snel de juiste mensen, organisaties en kennis bij elkaar te krijgen en zo partnerships te vormen, willen we kansen omzetten in business.

Samen met onze klanten werken we aan een duurzame haven met een minimale impact op de omgeving, die aantrekkelijk is voor duurzame vernieuwingen. Dat betekent ook meer toegevoegde waarde voor de regio, met meer werkgelegenheid. Onze missie om grensverleggend waarde te creëren, geven we invulling aan de hand van [vijf duurzaamheidsthema's](#).



<http://bit.ly/2nqMNSH>

INFORMATIE	2015	2016
Nettoresultaat HbA in mln €	52,58	71,9
Omzet (mln)	146,81	149,14
% Omzet niet-fossiel	57%	55%
Ranking haven van West-Europa	4e	4e
Marktaandeel Hamburg Le Havre-range	7,9%	7,8%
Toegevoegde waarde (havengebonden) in NZKG (in mrd)	6, 623	7
Toegevoegde waarde (havengebonden) in NZKG, waarvan direct (in mrd)	4,038	4
Toegevoegde waarde (havengebonden) in NZKG, waarvan indirect (in mrd)	2,585	-
Havengerelateerde bedrijven in NZKG	659	710
Aantal bedrijven in havengebied Westpoort	1.240	1.349
Totaal arbeidsplaatsen	67.335	-
Indirecte arbeidsplaatsen	32.862	-
Directe arbeidsplaatsen	34.473	-
Klanttevredenheid (cijfer)	7,2	7,4
Aantal innovatieve starters in de haven	0	5
Totaal ESI-kortingen in €	159.784	219.826
Schepen met milieugerelateerde (ESI) korting (%)	15%	17%
Aantal medewerkers	374	375
CO ₂ -voetafdruk HbA (in ton CO ₂)	2.187	2.122
CO ₂ reductie t.o.v. 2014 (%)	-7,5%	-3%



De markt

Als havenbedrijf bestaat onze markt uit de scheepvaart (overslag, zee- en riviercruises), diverse bedrijven die in ons havengebied zijn gevestigd en hun klanten. Hoewel de economie in 2016 groeide, kwam de concurrentiepositie van vooral fossielafhankelijke bedrijven meer onder druk te staan. We versnellen daarom in samenwerking met de terminals de energietransitie en maken ruimte voor activiteiten die bijdragen aan de duurzame en circulaire economie. Met het creëren van fysieke ruimte zetten we ook in op nieuwe ladingstromen en (maak)industrie.

ENERGIEAKKOORD

In de energiewereld vond in 2016 een belangrijke ontwikkeling plaats die directe invloed heeft op de haven. Het in 2013 getekende Energieakkoord werd geëvalueerd, waarbij aanvullende besluiten genomen werden om de overeengekomen doelstellingen voor 2020 te kunnen halen. De Rijksoverheid wil dat in dat jaar 14% van alle energie die we in Nederland gebruiken uit duurzame bronnen komt. De uitwerking van deze maatregelen leidde onder andere tot een verplichte energiebesparing voor de energie-intensieve industrie die ingaat op 1 januari 2018. Volgens de Voortgangsrapportage van het Energieakkoord, die in december 2016 werd gepresenteerd, zal de broeikasgasreductie in Nederland in het jaar 2020 toenemen tot 25 % ten opzichte van het jaar 1990, waarmee wordt voldaan aan het Urgenda-vonnis³.

(In de [paragraaf Duurzaamheid](#) in dit jaarverslag gaan we in op de consequenties van de maatregelen voor de bedrijfsvoering van onze klanten en de haven in het algemeen.)

Er is veel gesproken over het sluiten van de kolencentrales in Nederland en de bijdrage daarvan aan het realiseren van de Nederlandse klimaatdoelstellingen. Helaas is hier in 2016 geen kabinetsbesluit over genomen; voor bedrijven en medewerkers leidt dit tot onzekerheid.

³ Bron: rijksoverheid.nl



OVERSLAG

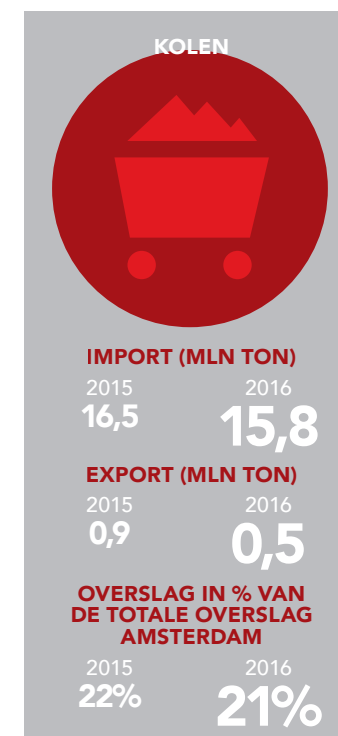
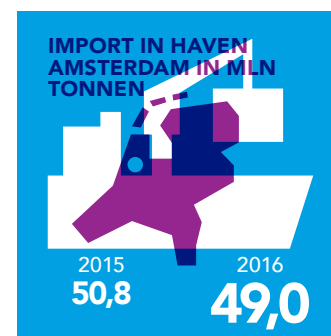
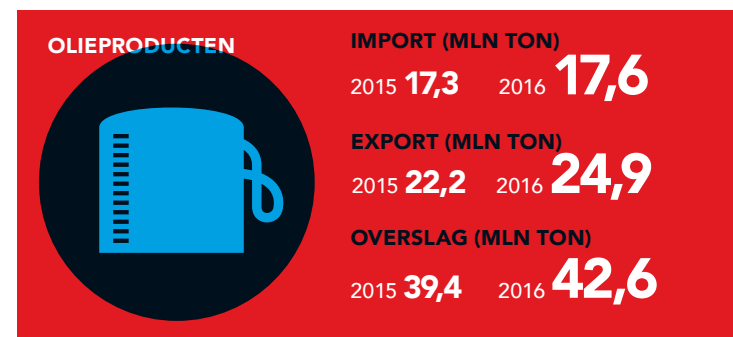
De totale overslag in de zeehavens in het Noordzeekanaalgebied (de havens van Amsterdam, IJmuiden, Beverwijk en Zaanstad) groeide met 1,0% tot 97 miljoen ton in 2016. De overslag in de Amsterdamse haven steeg in 2016 met 0,9% naar 79,2 miljoen ton. In 2015 was dit nog 78,6 miljoen ton. In IJmuiden bleef de overslag gelijk op 16,8 miljoen ton, Beverwijk zag de overslag stijgen tot 700.000 ton (+133%) en in Zaanstad daalde de overslag tot circa 200.000 ton (-33%).

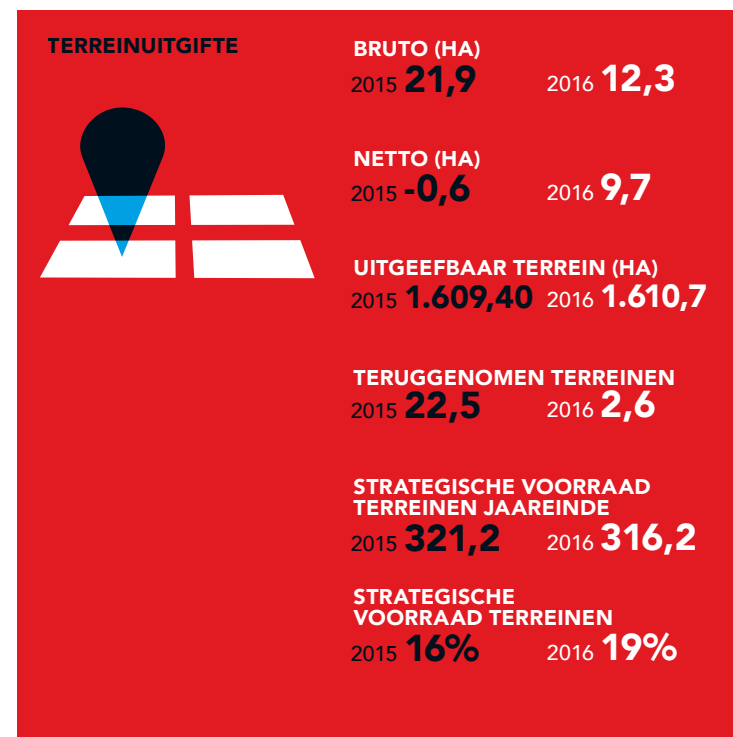
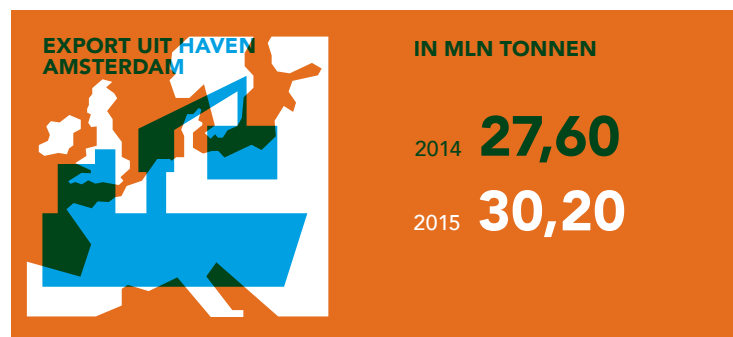
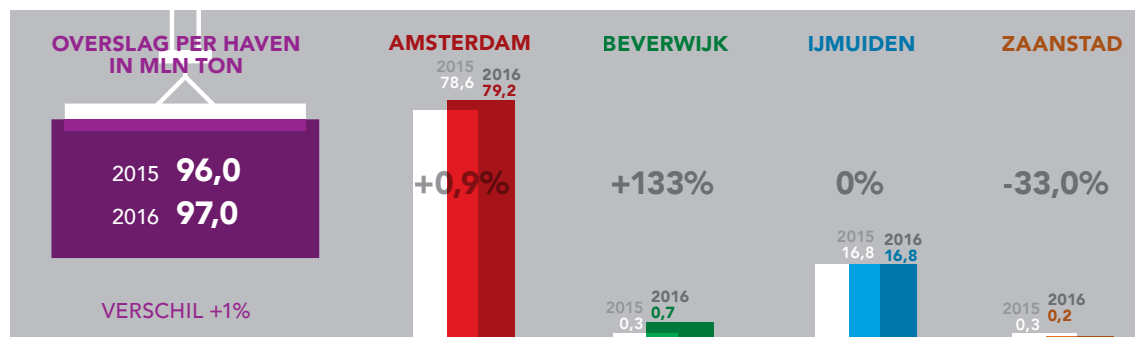
De stijging in Amsterdam werd met name veroorzaakt door een 5% hogere overslag in overige droge bulk (waaronder erts en meststoffen) in 2016: 8,7 miljoen ton ten opzichte van 8 miljoen ton in 2015). De overslag in benzine en diesel steeg zelfs met 8,1% tot 42,6 miljoen ton. De overslag van agribulk daalde, met 14% tot 6,4 miljoen ton. De overslag van containers bedroeg in 2016, net als in 2015, 600.000 ton (TEU 51.475). Ro/Ro, auto's en overig stukgoed daalden van 2,2 miljoen ton naar 1,7 miljoen ton. In 2016 werd verder netto 10,6 hectare grond uitgegeven aan bedrijven. Daarmee haalden we onze prognose.

In het eerste halfjaar kromp de overslag in Amsterdam met 7% ten opzichte van een jaar eerder. Belangrijkste oorzaak daarvan was dat de aanvoer van steenkool met ruim een kwart slonk. Dit werd veroorzaakt door een flink gedaalde kolenprijs, waardoor de ladingeigenaren besloten eerst hun voorraden op te maken alvorens nieuwe kolenvoorraden aan te leggen. Medio 2016 steeg de kolenprijs weer en daarmee de kolenoverslag, maar over het hele jaar daalde de kolenoverslag uiteindelijk met 6,3% tot 16,3 miljoen ton.

INFORMATIE	2014	2015	2016
Overslag Amsterdam (mln ton)	79,8	78,6	79,2
Groei overslag Amsterdam in %	1,70	-1,60	0,90
Containerlading in ton per TEU (Amsterdam)	11,1	11,9	11,8
Overslag Velsen IJmuiden (mln ton)	17,5	16,8	16,8
Overslag Beverwijk (mln ton)	0,239	0,3	0,7
Overslag Zaanstad (mln ton)	0,232	0,3	0,2
Overslag NZKG (mln ton)	97,8	96,0	97,0
Groei overslag NZKG in %	2	0	1
Import Amsterdam (mln ton)	52,94	50,91	49,06
Export Amsterdam (mln ton)	26,85	27,64	30,27
Aandeel cluster AMR (% van de totale overslag)	19	18	17
Aandeel cluster GCL (% van de totale overslag)	4	4	4
Aandeel cluster energy (% van de totale overslag)	77	77	79
Lading lichten bij IJ-palen Velsen (mln ton)	-	1,7	2,1

INFORMATIE	2015	2016
Import kolen in Amsterdam (mln ton)	16,5	15,8
Export kolen in Amsterdam (mln ton)	0,9	0,5
Overslag kolen in % van de totale overslag in Amsterdam	22	21
Overslag olieproducten in Amsterdam (mln ton)	39,4	42,6
Export van olieproducten in Amsterdam (mln ton)	22,2	24,9
Import olieproducten in Amsterdam (mln ton)	17,3	17,6
Vervoer van of naar NZKG van cokes en steenkool (mln ton)	21,5	20,0
Totaal uitgegeven jaareinde	1288,2	1293,3
Bruto terreinuitgifte (ha)	21,9	12,3
Netto terreinuitgifte (ha)	-0,6	9,7
Uitgeefbaar terrein (ha)	1.609,4	1.610,7
Teruggenomen terreinen (ha)	22,5	2,6
Strategische voorraad terreinen jaareinde	321,2	316,2
Strategische voorraad terreinen	16%	19%
Intensivering opbrengst (ton/m ²)	8,5	8,5
Stijging havengeldtarieven in %	1,10	0,70
Totaal ESI-kortingen in €	159.784	219.826
Schepen met milieugerelateerde (ESI) korting (%)	15	17
Aantal innovatieve starters in de haven	0	5







Jeroen Brauns, Managing Director VCK Port Logistics "All Weather Terminal 4 is een passende voortzetting en verdere innovatie van een concept welke mogelijk is gemaakt door onze partnering met Port of Amsterdam. Wat we als pioniers zijn gestart in Europa, heeft geresulteerd in een unieke combinatie van faciliteiten."

De terminal van oliebedrijf BP is in 2016 verkocht aan Zenith Energy, een Canadees olie- en gasbedrijf. De overdracht vond plaats op 1 april. Zenith Energy is direct daarna begonnen met het [upgraden](#) van de bestaande terminal; een enorme operatie waaraan dagelijks 400 mensen werken.

In april startte de VCK Group, een klant die al meer dan 100 jaar in de haven is gevestigd, met de [bouw](#) van de vierde All Weather Terminal. Daar kunnen zeeschepen met weersgevoelige goederen in elke weersomstandigheid hun lading droog overzetten op andere transportmodaliteiten. De terminal is vanaf 2017 operationeel. VCK Group heeft dan een overdekte overslagcapaciteit van 1,5 tot 2 miljoen ton.

SCHEEPSBOUW

In de Moezelhaven, waar voorheen staalbedrijf ODS was gevestigd, is gestart met het vestigingstraject van Royal Van Lent-Feadship. De vestiging van deze superjachtbouwer biedt de haven een belangrijke toegevoegde waarde in werkgelegenheid. Over twee jaar moet de bouw zijn afgerond. Verwacht wordt dat Royal Van Lent-Feadship werk biedt voor ongeveer 300 mensen en over vier jaar het eerste jacht is geproduceerd. De jachtbouw lijkt langzaam maar zeker te verplaatsen van zuidelijk Europa naar noordelijker gelegen havens. Met haar centrale ligging lijkt Amsterdam daarbij een aantrekkelijk alternatief, wat ook kansen biedt om onderhoud en reparaties in de Amsterdamse haven te gaan faciliteren.

RECORD VOOR RIVIERCRUISE

De Amsterdamse haven werd in 2016 bezocht door een recordaantal riviercruiseschepen. Nadat in 2015 al een record was geboekt, steeg het aantal aanlopen afgelopen jaar verder naar 1.876. Om de stad te ontlasten en het regionale aanbod te versterken, zijn in samenwerking met gemeente Zaanstad in mei extra ligplaatsen gecreëerd voor riviercruiseschepen. Omdat de bestaande steiger in Zaanstad niet lang genoeg was voor de riviercruiseschepen, is deze verlengd. Vanzelfsprekend is hier ook walstroom aangelegd.



DUURZAME ONTWIKKELINGEN

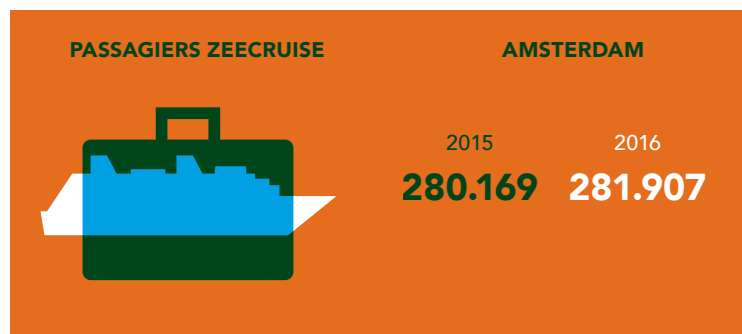
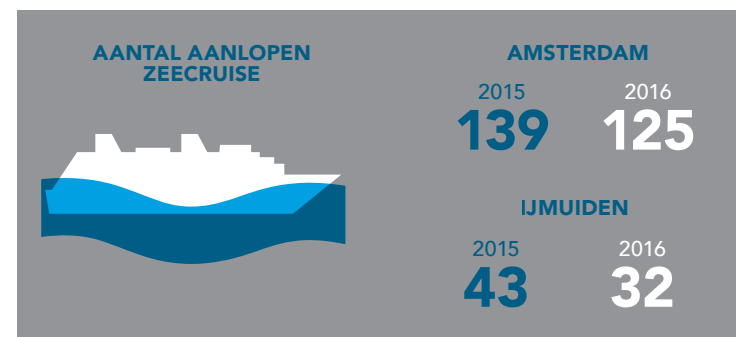
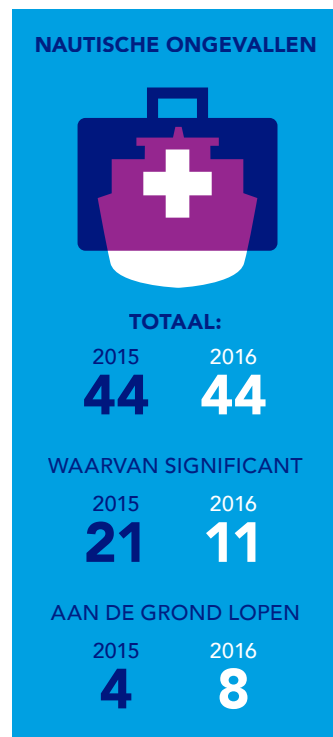
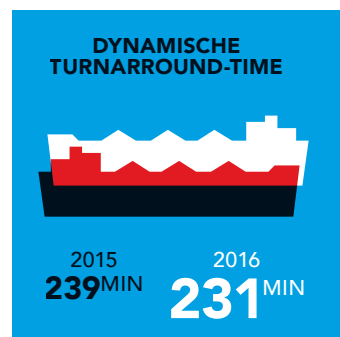
Onze klanten hebben in 2016 stappen gezet voor schonere scheepvaart. Zo was het nieuwe [Zeeschip Fure West](#), een chemicaliën- en olietanker van de Zweedse rederij FureTank, afgelopen jaar het [eerste zeeschip](#) in Amsterdam dat LNG (vloeibaar aardgas) bunkerde. De ‘truck-to-ship’-bunkering werd veilig uitgevoerd aan de Groene Kade in de Amerikahaven. Binnenvaartschepen kunnen al sinds 2013 LNG bunkeren in de Amerikahaven, sinds 2016 is dit nu ook mogelijk voor zeeschepen. Deze nieuwe faciliteit is onderdeel van onze duurzaamheidsagenda.

Rietlanden Terminals had in 2016 een andere [primeur](#): het eerste bedrijf in het Amsterdamse havengebied dat GTL (gas to liquids) Fuel gaat gebruiken voor zijn drijfkranen. Deze brandstof, gemaakt uit aardgas, vervangt de zwavelhoudende diesel en is daarmee veel schoner. Met een terminal die jaarlijks drie miljoen liter brandstof gebruikt, draagt dit enorm bij aan de verduurzaming van het bedrijf en zijn omgeving.

BOUWPROJECTEN IN STADHAVEN MINERVA

In de Minervahaven is een ontwikkeling gestart naar een gebied met meerwaarde voor iedereen. Lange tijd gold deze haven als een buffergebied tussen de opkomende woningbouw en de havenbedrijven. Tegenwoordig vormt het een natuurlijke schakel tussen wonen en werken. In 2016 zijn veel bouwprojecten gestart op terreinen die al waren uitgegeven. De Phillips-Van Heusen Corporation (PVH), een van de grootste kledingbedrijven in de wereld met merken als Tommy Hilfiger en Calvin Klein, heeft zich al in de Minervahaven gevestigd. Het gebied creëert hiermee waarde voor de stad, in de vorm van werkgelegenheid en als verblijfsgebied onder andere door het realiseren van diverse horecavoorzieningen.

INFORMATIE	2015	2016
Aantal aanlopen zeevaart Amsterdam	139	125
Aantal aanlopen zeevaart IJmuiden	43	32
Aantal aanlopen riviervaart Amsterdam	1.769	1.876
Aantal aanlopen riviervaart Zaanstad	0	66
Zeevaart Amsterdam en IJmuiden	182	157
Riviervaart Amsterdam en Zaanstad	1.769	1.942
Zeevaart passagiers Amsterdam	280.169	281.907
Zeevaart passagiers IJmuiden	0	52.581
Riviervaart passagiers Amsterdam en Zaanstad	447.420	467.000
Zeevaart passagiers regio	280.169	329.581
Nautische ongevallen	44	44
Waarvan significant	21	11
Aan de grond lopen	4	8
Aantal (van 90) getoetste beveiligingsplannen aan Europese verordening	34	34
Inspecties naleven beveiligingsplannen	151	243
Dynamische turnaround-time in minuten	239	231
Aantal scheepsbewegingen in het Noordzeekanaalgebied	16.341	16.599
Aantal scheepsbezoeken Amsterdam	4.876	4.748
Aantal scheepsbezoeken NZKG	7.162	6.982
Totaal aantal geschutte schepen	35.755	31.203

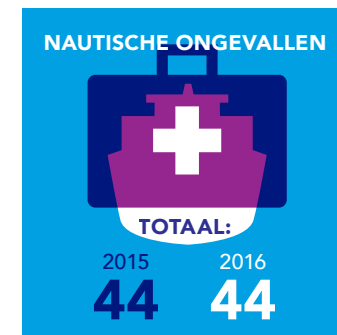


Volle kracht vooruit

Als organisatie hechten we veel waarde aan onze slagkracht; we willen altijd in staat zijn te anticiperen op, en te veranderen bij (onverwachte) ontwikkelingen in de markt. Onze strategie richt zich op het verder versterken van de organisatie en het creëren van waarde voor het havengebied als geheel.

Zoals in onze Visie 2030 beschreven staat, is de ambitie van de havenregio van Amsterdam om een dynamische metropoolhaven te worden, die drie krachtige kernen bundelt: het logistieke knooppunt van wereldformaat, de hoogwaardige regionale industrie en de veelzijdige stedelijke dienstensector. We streven naar een haven die zich in de komende jaren verder ontwikkelt tot een geïntegreerd havenindustriële 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 Metropool Regio Amsterdam van profiteert.

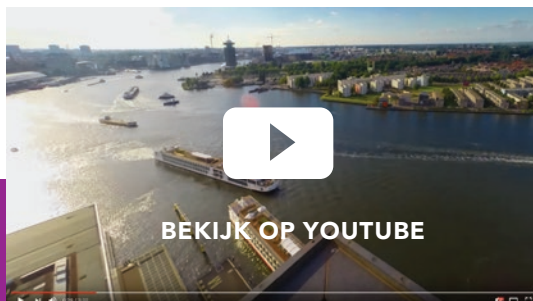
zorgt de Divisie Havenmeester dag en nacht voor verkeersbegeleiding van de scheepvaart, bediening van de sluizen in IJmuiden, inspecties op veiligheids- en milieuvoorschriften, toezicht en handhaving van nautische wet- en regelgeving. Daarnaast verleent ze ontheffingen en vergunningen, geeft ze nautische adviezen en ontwikkelt ze nieuwe regelgeving. De Divisie Havenmeester voert deze publieke taken uit voor verschillende opdrachtgevers: het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat, het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB) en de gemeente Amsterdam. Marleen van de Kerkhof stuurt als directeur CNB de Divisie Havenmeester aan.



STRATEGISCHE DOELen

In 2015 is een begin gemaakt met het vertalen van de Visie 2030 naar concrete strategische doelstellingen. Begin 2016 was ons strategisch plan ingevuld, met drie strategische doelen aan de hand waarvan we de haven met volle kracht vooruit brengen naar het geschetste visiebeeld.

Het eerste strategische doel is het versterken van de bestaande commerciële clusters, het tweede het realiseren van Amsterdam als voorkeurshaven en het derde het bevorderen van diversificatie en innovatie.



<http://bit.ly/2jqEqXU>

24/7

De belangrijke basisvoorwaarde daarvoor is dat de haven 24/7 bereikbaar en actief is voor de scheepvaart. Het IJ is, samen met het Noordzeekanaal, de levensader naar ons achterland. Om de veilige, vlotte en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer te kunnen waarborgen,

Innovatie stelt ons in staat slimmer en efficiënter te anticiperen op ontwikkelingen en veranderingen. Robotisering, sensortechniek, automatisering en digitalisering in de logistiek gaan in de toekomst een grote impact hebben op onze haven. We kijken op kleine schaal, vaak vanuit een probleem dat een interne of externe klant ervaart, naar mogelijke toepassingen van deze innovatieve ontwikkelingen en digitalisering. Vervolgens gaan we samen met die klant het traject in en bij succes implementeren we de oplossing en schalen we op. Zo werken we aan een toekomstbestendige haven.

Door onze sterke positie als logistiek knooppunt vormen we de basis voor veel bedrijvigheid. Een groot deel van het overslagvolume (79%) – en dus ook onze inkomsten – werd in 2016 gegenereerd door de kolen- en olieterminals in het havengebied. We ondersteunen onze klanten die hierin actief zijn in hun ambities, en willen daarnaast diversifiëren; door actief in te zetten op nieuwe segmenten ontwikkelen we tot de haven zoals die in Visie 2030 staat beschreven. Met nieuwe technologieën en andere, circulaire of biobased innovaties werken we als haven aan onze toekomstbestendigheid; een havengebied dat steeds sneller, slimmer en schoner wordt.

TIEN STRATEGISCHE SPEERPUNTEN

In de strategie 2017-2021 ('Slimmer, sneller, schoner'), die in oktober 2015 door de Raad van Commissarissen werd goedgekeurd, zijn tien strategische speerpunten benoemd. In 2016 hebben we aan deze projecten concrete invulling gegeven.



1. SCHAALSPRONG DUURZAME ENERGIE [\[BEKIJK ANIMATIE\]](#)

De duurzame energie behoort tot een van onze [vijf duurzaamheidsthema's](#): we willen een actieve rol spelen in de energietransitie, door de capaciteit van duurzame opwek en de opslag ervan te vergroten. Door daarnaast met behulp van slimme software vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen, worden de energiekosten voor bedrijven en bewoners in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) verlaagd en zo het vestigingsklimaat voor bedrijven verbeterd. Onder dit strategische project, dat in 2016 van start ging, valt een aantal



ontwikkelingen. Zo hebben we eind 2016 een overeenkomst getekend met Eneco, om de stroom die we met onze windmolens en zonnepanelen opwekken, vanaf 2017 via een softwareplatform aan bedrijven in het havengebied te gaan leveren. Op die manier kan overtollig opgewekte energie onderling worden verdeeld. Via een lokale marktplaats stemmen we de lokale opwek en het verbruik op elkaar af aan de hand van dit 'smart grid'. Met name voor de bedrijven die veel moeten koelen en vriezen, biedt het havengebied van Amsterdam hiermee een extra toegevoegde waarde.



2. GREENLANE VERGUNNINGEN [\[BEKIJK ANIMATIE\]](#)

Vooral innovatieve, circulaire initiatieven lopen vaak tegen lange vergunningstrajecten aan. Met dit project, dat in 2016 van start is gegaan, versnellen we de vergunningverlening voor deze bedrijven. Omdat klanten bij vestiging of uitbreiding van hun activiteiten belang hebben bij een vlot en vooraf helder proces van vergunningverlening of -herziening, maken wij afspraken met de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied en onze klanten. Slimmer en sneller waar het kan! Het project Greenlane heeft geleid tot drie nieuwe klantgerichte elementen: meer informatie-uitwisseling, integratie van processen (wat tijdswinst en betere kwaliteit van de informatie-uitwisseling oplevert) en een leaflet waarin klanten een handreiking krijgen om soepeler door het vergunningstraject heen te komen.



3. AVERIJHAVEN [\[BEKIJK ANIMATIE\]](#)

Om door de zeeluis te varen, mogen schepen niet dieper liggen dan 13,75 meter. Aan de zeezijde van de sluisen van IJmuiden, willen we een kade en insteekhaven realiseren waar zeeschepen hun bulkading kunnen lichten. De grote schepen liggen dan minder diep en kunnen daarmee de sluis doorvaren naar Amsterdam. Met deze kade kunnen we ook de offshore sector 'wind' en 'olie/gas' beter faciliteren, wat tevens bijdraagt aan de diversificatie van havenactiviteiten.



4. DIGITALE HAVEN [\[BEKIJK ANIMATIE\]](#)

De kern van Digitale Haven is dat we de ontwikkelingen in digitalisering inzetten om zo efficiënt en klantgericht mogelijk te kunnen werken. Door digitale data te benutten en digitaal samen te werken met onze klanten, zijn we niet alleen in staat onze eigen organisatie te versterken, maar ook (logistieke) processen van klanten te verbeteren. Zo draagt dit programma bij aan onze diversificatiedoelstelling, het versterken van clusters en netwerken en het ontwikkelen van een voorkeurshaven.



5. MARKTPROGRAMMA CRUISE [\[BEKIJK ANIMATIE\]](#)

Bij dit project geven we invulling aan onze groeiambitie voor [zee- en riviercruise](#). Na voltooiing van de nieuwe zeeluis in 2019 kunnen ook de grootste cruiseschepen naar de stad varen. Daarnaast investeren we verder in onder meer terminals en terminalgebouwen, waarbij we ook rekening houden met de plannen voor eventuele bruggen over het IJ.



6. AANVALSPLAN BIOBASED EN CIRCULAIRE ECONOMIE [\[BEKIJK ANIMATIE\]](#)

De voorraad van fossiele grondstoffen is eindig. Onze doelstelling is om tot 2020, 25 hectare terrein in de haven uit te geven aan nieuwe biobased & circulaire bedrijvigheid. Voor het onderzoeken en testen van nieuwe mogelijkheden op dit gebied werken wij intensief samen met de wetenschap en innovatieve bedrijven in de (chemische) maakindustrie.



7. PLUG & PLAY-KAVELS [\[BEKIJK ANIMATIE\]](#)

Door 'plug & play'-kavels en -kades aan te leggen, kunnen klanten zich snel vestigen en direct starten met hun activiteiten. Dit project, dat bedoeld is voor klanten die geen langdurige milieuvergunning nodig hebben, moet leiden tot meer intensivering van ruimte in het havengebied. In 2016 zijn de eerste twee 'turn-key'-terreinen beschikbaar gemaakt.



8. PORT UTILITIES COMPANY [\[BEKIJK ANIMATIE\]](#)

We brengen in kaart hoe we de benodigde capaciteit voor de nautische dienstverlening structureel beter kunnen borgen. Daarbij onderzoeken we specifiek de capaciteit van sleepdiensten en werken we mee aan PPS Veilige Haven. De meest optimale opties gaan we vervolgens uitvoeren.



9. RAIL SERVICE CENTER [\[BEKIJK ANIMATIE\]](#)

Met het Rail Service Center willen we de logistieke hub-functie van de haven verder versterken door bestaande railvoorzieningen beter te benutten. Daarbij zijn we matchmaker tussen verladers en logistiek dienstverleners, om zodoende ladingstromen te bundelen en nieuwe shuttlediensten vanaf het Rail Service Center op te zetten.



10. INSTRUMENTARIUM GAMECHANGERS [\[BEKIJK ANIMATIE\]](#)

Om de continuïteit van ons havenbedrijf op lange termijn te garanderen, richten we ons actief op het aantrekken van startups en scale-ups die zorgen voor meer diversificatie in onze haven. In dit project bekijken we welke voorzieningen we deze bedrijven kunnen bieden, bijvoorbeeld in onze testlocatie [Prodock](#) en op het gebied van financiering.

Deze tien strategische speerpunten moeten in de toekomst, bovenop onze bestaande en reguliere activiteiten, tot extra omzet en meer slagkracht leiden. Omdat de wereld echter plotseling en snel kan veranderen, moeten we daar ook flexibel op kunnen inspelen. Onze focus ligt op de tien strategische speerpunten. De prioritering kan echter wijzigen wanneer bepaalde ontwikkelingen de invulling van deze projecten beïnvloeden.

DE KRACHT VAN SAMENWERKING

Om de door ons gestelde doelen te realiseren, is samenwerking met onze stakeholders essentieel. Voor de verschillende marktclusters gaan we slimme samenwerkingsverbanden aan en werken we aan netwerken gericht op kennisdeling, synergie en het koppelen van innovatiekracht. [Zo creëren we waarde](#) voor de hele metropool.

Het centrale thema van de tweede, door de gemeente Amsterdam, Oram, Werkgeversservicepunt Groot-Amsterdam en ons georganiseerde [Havenconferentie](#) was dan ook ‘Samen werk maken van innovatie’. De conferentie vond op 8 november 2016 plaats in Prodock. Ruim 100 deelnemers bezochten de conferentie.

Naast de eerder genoemde samenwerking met de gemeente Zaanstad op het gebied van [riviercruises](#), hebben we het afgelopen jaar ook onze samenwerking met Havenbedrijf Rotterdam geïntensiveerd. Na onze aansluiting op het HaMIS (Havenmeester Management Informatie Systeem) in 2015, hebben we dit systeem in 2016 gezamenlijk verder doorontwikkeld. Daarnaast

zijn we begonnen onze andere havenmeesterprocessen zoveel mogelijk te harmoniseren. Met de service Melding Schip 2.0 kunnen de scheepsagenten in Amsterdam en Rotterdam op dezelfde manier hun meldingen doen, wat duidelijker en efficiënter werkt.

Daarnaast hebben we vanuit ons partnership met de gemeente Zaanstad een terrein gepacht op het havengebonden terrein HoogTij in Zaanadam, om een kade te kunnen bouwen voor bedrijven die zich daar ‘plug-and-play’ willen vestigen.

Ook hebben we in 2016 met de gebruikers van de sluis regels afgesproken over de samenwerking rond de Noordersluispassage bij IJmuiden. Dankzij [dynamische sluisplanning](#) aan de hand van een sluisplanningsmodule is de planning transparanter, wat moet leiden tot een optimale benutting van de capaciteit van de sluis.

Samen met Albeton hebben we het afgelopen jaar [geïnvesteed](#) in de overkapping van de transportband van het betonbedrijf. Hiermee werd een belangrijke bijdrage geleverd aan het vergroten van de leefbaarheid door vermindering van geluids- en stofemissie en onze inspanningsverplichting om de geluidscontour op het Hembrugterrein te reduceren. Bovendien is besloten de dieselkraan in 2017 te vervangen voor een schonere elektrische kraan.

REPUTATIEONDERZOEK

Wat is de reputatie van Havenbedrijf Amsterdam vanuit het verschillende stakeholderperspectief? Eind 2015 hebben wij voor het eerst een reputatieonderzoek laten uitvoeren door Bureau Hofkes Reputatiemanagement. Zes groepen relaties hebben aan het onderzoek meegewerkt: strategische partners, leveranciers, overheidsrelaties, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en media. Zij gaven aan welke aspecten in ons gedrag en voor de samenwerking belangrijk voor hen zijn, en hoe zij ons daarop waarderen. In 2016 zijn de resultaten vertaald naar aanbevelingen. Opvallend was daarbij dat deze nogal verschilde tussen de stakeholdergroepen. Zo vinden overheidsrelaties en maatschappelijke organisaties onze

Achmed Baâdoud - stadsdeelvoorzitter Nieuw-West zei tijdens de havenconferentie: “De haven is geen foto maar een film, zo snel verandert alles.”



innovatiekracht matig, terwijl kennisinstituten deze juist hoog aanschrijven. Ten opzichte van de periode vóór de verzelfstandiging vinden stakeholders ons over het algemeen opener, slagvaardiger en professioneler.

CIRCULAIRE INNOVATIE

Niet alleen vanuit onszelf maar ook vanuit de maatschappij is de wens gegroeid om over te gaan naar een biobased, circulaire economie; een economie waarin hergebruik centraal staat en biomassa als grondstof gebruikt wordt voor niet-voedseltoepassingen. Omdat ons havengebied daar bij uitstek geschikt voor is, kijken wij naar bedrijven en samenwerkingsverbanden om dit te stimuleren.

Een voorbeeld daarvan is ons strategische partnership met het [Innovation Lab Chemistry Amsterdam \(ILCA\)](#) dat gevestigd is in het Amsterdam Science Park. Met deze samenwerking, die al sinds 2014 bestaat, bouwen we aan het versterken van de chemische propositie van Amsterdam om meer bedrijven aan te trekken die onze ambitie op het gebied van circulaire en biobased economie kunnen helpen waarmaken. Tijdens de jaarlijkse persochtend van de Vereniging van Nederlandse Chemische Industrie (VNCI), presenteerden wij samen met het ILCA de laatste ontwikkelingen van de chemie in Amsterdam. Vanaf 1 april verdiepte de samenwerking met ILCA zich verder, waarbij een projectleider van ILCA bij ons gedetacheerd was.

Op 30 augustus werd de website [cleancapital.nl](#) gelanceerd. Dit is een platform dat vraag en aanbod van reststoffen, innovaties op het gebied van duurzame energie en circulaire grondstoffen met elkaar verbindt. Het is daarnaast een plek waar bedrijven hun reststoffen kunnen aanmelden. Vervolgens bekijkt [Clean Capital](#) of en, zo ja, hoe grondstoffen kunnen worden teruggewonnen. Het platform leidde in 2016 al meerdere malen tot leads rondom duurzame energie en het omzetten van reststoffen in waardevolle grondstoffen. Clean Capital bestaat sinds december 2013 en is een samenwerkingsverband van AEB, Waternet en Havenbedrijf Amsterdam. Het werkt aan de ontwikkeling van innovatieve en duurzame projecten op het gebied van energietransitie,



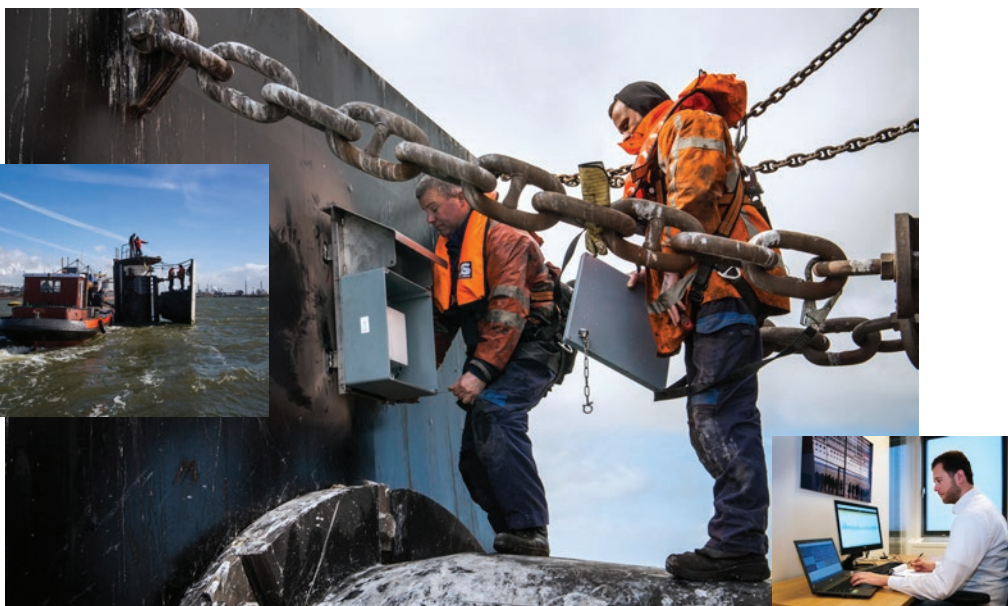
Roon van Maanen, Hoofd circular & renewables: "De komst van Advanced Minerals, een initiatief van Waternet, toont aan dat PRODOCK een geschikte locatie en een waardevol platform biedt voor innovaties. Deze vestiging draagt ook bij aan de circulaire ambities van het havenbedrijf en haar samenwerkingspartners in Clean Capital."

biobased en circulaire economie. In samenwerking met de drie partners van Clean Capital kunnen individuele innovatieve, duurzame en economisch rendabele projecten worden ontwikkeld. Een concreet voorbeeld is The Calcite Factory. Dit is een proeffabriek van Waternet in Prodock, waar kalk uit drinkwater wordt teruggewonnen, waarna dit kan worden hergebruikt in bijvoorbeeld keramiek en tapijt.

Een consortium van twaalf partijen (waaronder Havenbedrijf Amsterdam, Orgaworld, AEB, Twence, Vereniging Afvalbedrijven, Knowaste, Biobased Delta en Waternet) is gestart met het innovatieve [Waste2Aromatics](#) project, ter stimulering van de circulaire economie. In deze samenwerking wordt onderzocht welke waardevolle grondstoffen uit afval zijn te halen voor de chemische industrie. Uit gift, luiers, zeefgoed en mest worden aromaten gewonnen, die onder meer worden gebruikt voor de productie van plastic. De circulaire economie en de commerciële productie van bio-aromaten tegen marktconforme prijzen komen hiermee een flinke stap dichterbij. Aromaten vormen een van de belangrijkste grondstoffen voor de chemische industrie: 40% van de chemicaliën is aromatisch van aard. Het gebruikelijke winnen van aromaten uit aardolie leidt tot aanzienlijk meer CO₂-uitstoot.

SAMENWERKING MET SENSOREN

Ten behoeve van toezicht en veiligheid hebben we voor het pilotproject 'IJ-palen' in 2016 samengewerkt met het bedrijf 30MHz, dat in Prodock sensortoepassingen ontwikkelt. Zeeschepen die een te grote diepgang hebben om met hun lading veilig het Noordzeekanaal binnen te kunnen varen, lossen een deel van hun vracht buiten de sluizen bij IJmuiden in kleinere, minder diep liggende schepen. Deze zeeschepen meren af bij lichterpalen. Om ervoor te waken dat deze palen in de juiste conditie blijven voor hun functie als aanlegplek, bevestigde 30MHz [speciale sensoren](#) die alle verplaatsingen van, en stoten op de IJ-palen nauwkeurig in kaart brengen. Inspecties en onderhoud kunnen daardoor efficiënter worden ingepland.



Vanuit ons partnership met The Things Network, dat we in 2016 zijn gestart, hebben we in de Amsterdamse haven een Long Range radioantenne (LoRa-antenne) geplaatst. LoRa is geschikt voor langeafstandscommunicatie met weinig vermogen. Door met behulp van deze LoRa-antennes sensoren draadloos te ontsluiten, kan over heel lange afstanden een groot gecrowdsourced openbaar netwerk worden gecreëerd. Zo bouwen we mee aan een wereldwijd open datanetwerk voor sensoren. Eind 2016 zijn we een pilot gestart om de vrije parkeerplekken voor vrachtwagens in het havengebied online inzichtelijk te maken.

DEMONSTRATOR VOOR KEGELSCHEPEN

Ten behoeve van de veiligheid en efficiëntie is het belangrijk te weten waar de binnenvaartschepen met olieproducten zich bevinden. Om meer en betere afstemming te verkrijgen in de logistieke keten van deze zogeheten kegelschepen hebben we in 2016 samen met onze partners een applicatie ontwikkeld, waarmee alle informatie beschikbaar is in één systeem. In de zogenoemde '[demonstrator](#)' worden scheepsbewegingen real-time zichtbaar op de kaart van de Amsterdamse haven. De applicatie is door TNO ontwikkeld, in samenwerking met de schippers (Bugro), bevrachters (Unibarge, Somtrans, TankMatch, Interstream Barging), surveyors (SGS, Saybolt), terminals (Vopak, Eurotank, Oiltanking), Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, branchevereniging BLN-Schuttevaer en digitaal dienstverlener UAB-Online. De privacy van de verschillende ketenpartijen is geborgd en alleen informatie die veilig kan worden gedeeld, wordt zichtbaar. Zo geeft de Estimated Time of Arrival (ETA)-module de verwachte aankomsttijd van schepen in de haven aan, wat de efficiëntie in het havengebied verhoogt door betere planningsmogelijkheden. Een ligplaatsenmodule geeft daarnaast de bezetting per ligplaats weer. Als volgende stap wordt de demonstrator verder ontwikkeld tot een operationele tool. Hierbij zijn de ketenpartijen weer nauw betrokken.



PPS VEILIGE HAVEN

Vijf publieke en twee private partijen hebben het initiatief genomen om gezamenlijk de veiligheid in het havengebied te vergroten. Onder voorzitterschap van CEO Koen Overtoom namen wij in 2016 binnen deze publiek-private samenwerking deel aan een stuurgroep die als doel heeft een fysieke voorziening in het havengebied te bouwen, gericht op brandweezorg. Op termijn kan de voorziening worden uitgebreid ten behoeve van andere aspecten van veiligheid. Met de Divisie Havenmeester, Omgevingsdienst NZKG, ORAM, AMAS, politie en brandweer Gemeente Amsterdam hebben we de eerste ideeën voor dit initiatief uitgewisseld rond informatie-uitwisseling, een gezamenlijke brandweer ontwikkeling van expertise op het gebied van havenveiligheid, huisvesting voor en oefenfaciliteiten.

NIEUWE GEMEENSCHAPPELIJKE REGELING CNB

In september 2016 werd tijdens de bestuursvergadering van het Centraal Nautisch Beheer (CNB) unaniem besloten de Gemeenschappelijke Regeling van het CNB, na een periode van 22 jaar, te herzien. De herziening betreft een aanpassing aan de huidige wet- en regelgeving en zorgt daarmee voor goede borging van de samenwerking tussen de vier gemeenten, in de toegenomen complexiteit die de omgeving en het werkveld van het CNB kenmerkt.

Waarde



Hoe creëren we waarde voor onze stakeholders

Met het publieke mandaat van de Divisie Havenmeester en als exploitant van het havengebied, hebben we een dubbele functie. We beheren en ontwikkelen het havengebied en zijn daarnaast verantwoordelijk voor vlot, veilig en duurzaam scheepvaartverkeer in onze haven.

Dit plaatst ons middenin een krachtenveld waarbinnen één gemeenschappelijk doel centraal staat: zoveel mogelijk waarde toevoegen aan het gebied, waar al onze stakeholders baat bij hebben. Dit doen we door onze stakeholders te bevragen en naar hen te luisteren, te innoveren, initiëren en onze diverse groep stakeholders met elkaar te verbinden. Zo wordt er onder meer een klanttevredenheidsonderzoek (KTO) uitgevoerd, een vaarweggebruikersonderzoek, een medewerkerstevredenheidsonderzoek (MTO) en onderzoek naar de content-strategie en een reputatieonderzoek. In het kader van de ontwikkeling van een contentstrategie heeft het havenbedrijf in 2015 9 stakeholder doelgroepen gedefinieerd: klanten, partners, overheden, media, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties, omwonenden, leveranciers en medewerkers van het havenbedrijf. De belangrijke basisvoorwaarde daarvoor is dat de haven 24/7 bereikbaar en actief is voor de scheepvaart. Het IJ is, samen met het Noordzeekanaal, de levensader naar ons achterland. Om de veilige, vlotte en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer te kunnen waarborgen, zorgt de Divisie Havenmeester dag en nacht voor



verkeersbegeleiding van de scheepvaart, bediening van de sluizen in IJmuiden, inspecties op veiligheids- en milieuvoorschriften, toezicht en handhaving van nautische wet- en regelgeving. Daarnaast verleent ze ontheffingen en vergunningen, geeft ze nautische adviezen en ontwikkelt De behoefte van deze stakeholders varieert van vraag naar informatie, autoriteit en hulp tot dialoog en expertise. Onze activiteiten richten we veelal op combinaties van doelgroepen zodat ruimte voor dialoog ontstaat. In dit verslag hebben we onze stakeholders geclusterd tot groepen met in 2016 gerelateerde issues:



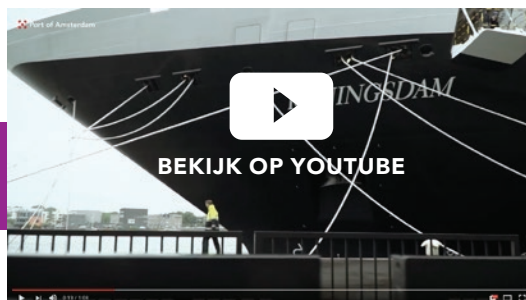
Stakeholders:



De stad

In oktober 2016 telde Amsterdam 834.713 inwoners. Daarmee is de stad sinds 2009 (756.347 inwoners) gemiddeld met ruim 11.000 inwoners per jaar gegroeid. Een groeiende stad leidt ook tot nieuwe maatschappelijke discussies. In november spreekt wethouder Kajsja Ollongren van Economische Zaken de wens uit dat de PTA cruisterminal uit het centrum moet verdwijnen. De huidige plek, aan de Piet Heinkade, geeft teveel druk op het centrum. Ook de aanleg van een nieuwe fiets- en voetgangersbrug over het IJ, om de snel oplopende verkeersdruk naar Noord op te vangen, speelde een belangrijke rol in de discussie die hierover binnen de gemeenteraad gevoerd werd.

Om de belangen van de haven zo goed mogelijk op de ontwikkelingen in de stad en de rest van de regio aan te laten sluiten, is het voor ons belangrijk continu met alle betrokken stakeholders in dialoog te zijn. Betere oeververbindingen creëren waarde voor de stad, maar zullen zodanig moeten worden aangelegd dat ze een veilige en ongehinderde passage bieden voor het scheepvaartverkeer. Daarnaast zullen de bedrijven in de haven voldoende ruimte moeten hebben om waarde te creëren voor de stad.



<http://bit.ly/2nwkmDX>

Stakeholders:



Klanten

De haven draait op de bedrijvigheid van onze klanten. We proberen ieder bedrijf daarom zo goed mogelijk te ondersteunen en zoeken continu naar nieuwe bedrijven die binnen onze visie waarde toevoegen aan haven, stad en regio.

Met het havengeld en de erfpacht/huur die wij ontvangen, creëren wij waarde voor onze klanten door onder meer de infrastructuur te beheren, faciliteiten te bieden en logistieke efficiëntie te bewerkstelligen. Wij realiseren ons daarbij dat onze klanten van ons afhankelijk zijn en willen hen zo goed mogelijk verwelkomen, begrijpen en steunen. In 2016 stonden alle projecten in het teken van klantgericht denken.

KLANTTEVREDENHEID

We willen graag weten hoe de bedrijven in de haven over ons denken en hoe we onze dienstverlening verder kunnen verbeteren. Om deze reden doen we jaarlijks een klanttevredenheidsonderzoek. In 2016 werden de resultaten bekend van het onderzoek dat in 2015 werd gehouden. De totaalscore voor tevredenheid kwam uit op 7,4. Een jaar eerder was dit 7,2. Onze ambitie is om in 2017 een 7,75 te scoren op klanttevredenheid en in 2020 een 9.

BEREIKBAARHEID

Ook op het vlak van uitvoeringswerkzaamheden, zoals asfaltering van wegen of onderhoud van het spoor, stond in 2016 klantgericht denken centraal. Sinds afgelopen jaar stemmen we alle

werkzaamheden met invloed op bereikbaarheid met de klant af. Zo bespreken we voorafgaand aan de werkzaamheden met de beheerders, zoals ProRail en Rijkswaterstaat, welke mogelijkheden er zijn om ze zodanig te laten verlopen dat de bereikbaarheid en logistieke planning van onze klanten er minimaal onder lijdt.

SCHEEPVAART

We hebben de binnenvaart tot 2016 onvoldoende in beeld gehad. Sinds 2015 verwerken wij het binnenhavengeld en luisteren we beter naar de wensen van de binnenvaart. Naar aanleiding van die wensen en vanwege het lage klanttevredenheidscijfer bij de nulmeting in 2015, zijn we in 2016 gestart met het project 'Binnenvaart klant centraal'. Aansluitend hebben we met binnenvaartvertegenwoordigers afgesproken verbeteringen te treffen met betrekking tot de voorzieningen huisvuilafgifte, drinkwatertappunten, auto-afzetplaatsen en walstroom. Ook is besloten het walstroomtarief, dat in onze haven hoger was dan in de rest van Nederland, per 2017 te [verlagen](#).

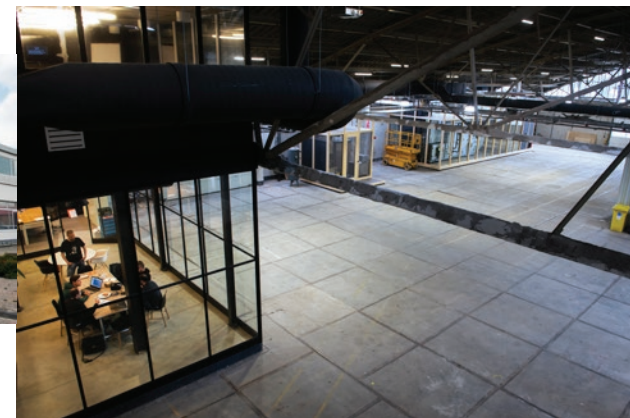
Daarnaast hebben we een klantreis (customer journey) uitgedacht om onze dienstverlening en informatievoorziening naar de binnenvaart te verbeteren. De opgave voor het binnenhavengeld is daarop aangepast; de opgavetermijn is in 2016 ruimer geworden en het is voor klanten mogelijk geworden om een opgave achteraf zelf nog te wijzigen. Ten behoeve van de klantgroep binnenvaart zijn wij sinds 13 september 2016 ook aangesloten op het Binnenvaart Ligplaats Informatie Systeem ([BLIS](#)). Via BLIS krijgt de binnenvaartsector makkelijker inzicht in, en uitgebreidere informatie over de actuele bezetting (en afmetingen) van de openbare wachtplaatsen in de Amsterdamse haven. Binnenvaartschippers kunnen hierdoor gericht koersen, wat tijdswinst, lagere brandstofkosten, minder uitstoot en een betere doorstroming in de haven oplevert.

Voor de scheepsagenten hebben we in 2016 een klantarena georganiseerd: de Agentarena. Deze groep klanten had kritiek op bepaalde punten en die kritiek wilden we op deze manier inzichtelijk maken.

Door de agenten aan het woord te laten en zelf goed te luisteren, hebben we de knelpunten beter in beeld gekregen. Zo bleek er ontevredenheid te bestaan over de sterschakeling in het telefoonmenu van de havenmeester, waardoor gekozen werd deze in 2017 af te schaffen. Ook werd aangegeven dat de verplichte (elektronische) meldingen aan de autoriteiten makkelijker gemaakt moeten worden. Besloten is om dit in 2017 samen met havenbedrijf Rotterdam en Portbase te verbeteren.

INDUSTRIE

In onze ambitie om méér niet op tonnen gebaseerde waarde toe te voegen aan het havengebied, willen wij vooral de innovatieve (maak)industrie ondersteunen en stimuleren. Op 1 juni 2016 is Prodock officieel geopend. [Prodock](#) is een community van innovatieve startups en scale-ups, samengebracht in een loods met een oppervlak van 2.500 m². De loods heeft binnen- en buitenwerkplaatsen waar nieuwe producten en pilotopstellingen kunnen worden getest. Aan het eind van 2016 hadden vijf klanten zich in Prodock gevestigd: Blackwood Technology, 30Mhz, 3dFix, Drone Addicts en The Calcite Factory. Deze bedrijven zijn actief in de technologische maakindustrie en met biobased initiatieven. Om nieuwe (typen) bedrijven aan te trekken, zijn we samen met Schiphol, KLM, TU Delft NS en fondsbeheerder NBI begonnen met het Mainport Innovation Fund II. Dit is een investeringsfonds dat zich richt op 'early stage tech starters' op het gebied van transport, logistiek, lucht- en zeehavens. In 2016 heeft het fonds de [eerste investering](#) gedaan in Viriciti, een startup die met slimme software elektrische bussen en trucks langer laat rijden.



Stakeholders:



Energietransitie

Al in 2008, toen er veel vraag naar was, hebben we contrair aan de markt trend gehandeld en een stop gezet op de vestiging van nieuwe fossiele bedrijven in de haven. Dit is achteraf een wijze keuze geweest, omdat deze ons nu helpt bij onze transitie naar de overslag, opslag en productie van duurzame energie. Wel helpen wij onze bestaande klanten bij het intensiveren van hun bestaande activiteiten. Dit vergt van klanten dat ze innovatief en efficiënt moeten zijn. Om onze klanten te stimuleren en ondersteunen, zijn twee van onze [speerpunten](#) in 2016 hierop gericht.

Met het strategische programma ‘[Schaalsprong duurzame energieproductie en -opslag](#)’ willen we als metropoolhaven een actieve rol spelen in de energietransitie door de capaciteit te vergroten waarmee we in het havengebied hernieuwbare energie kunnen opwekken en opslaan. In 2016 zijn we begonnen met de uitvoering hiervan met een aantal nieuwe stappen op het gebied van wind- en zonne-energie.



Machiel Bode, ING sectormanager Transport & Logistiek: “De circulaire economie kan zich ontwikkelen tot invloedrijke factor en het Amsterdamse profiel biedt een goede uitgangspositie voor groei in afvalstoffen (recycling) en opslag, overslag en handel van biobrandstoffen.”

ZONNE-ENERGIE

In 2016 startte het project ‘[Zon in de haven](#)’. Tijdens de kick-off in Prodock op 21 juni maakten wij onze ambitie bekend om in 2020 maar liefst 100.000 m² (15 MW) aan zonnepanelen in de haven te hebben. In 2016 verkregen we de SDE+ subsidie voor het plaatsen van in totaal [19.000 m² aan zonnepanelen](#), verdeeld over zeven daken in de haven. Voor het grootste deel (ongeveer 15.000 m²) betreft dit eigen daken. Ook klanten zullen worden benaderd om op de daken van hun gebouwen zonnepanelen aan te leggen. Daartoe zijn we dit jaar gestart met een programma waarmee we klanten via een keuzemenu kunnen ontzorgen in het realisatieproces. Voor 2018 streven we naar de plaatsing van zonnepanelen met een oppervlak van minimaal 30.000 m².



Robin Schipper, commercieel manager Circular & Renewables: “Onze doelstelling is om de komende jaren het aantal vierkante meters zonnepanelen jaarlijks te verdubbelen. Naast biobrandstoffen en windenergie zetten we nu dus ook zwaar in op zonne-energie om daarmee duurzame energie voor onze klanten én voor de bewoners van Amsterdam te creëren.”

WINDENERGIE

In 2020 wil het Rijk 6.000 MW aan onshore (op land) windvermogen gerealiseerd hebben. Bij de verlening van vergunningen spelen de provincies een belangrijke rol. Waar andere provincies ervoor hebben gekozen om tenminste aan de opgave van het Rijk te voldoen, heeft Provincie Noord-Holland een bovengrens gesteld voor het aantal windmolens. Daarnaast hanteert de provincie een ‘2 voor 1’-regeling waarbij voor iedere nieuw te plaatsen windmolen, er eerst



twee oude windturbines moeten worden afgebroken. In het Amsterdamse havengebied staan nu 37 windmolens met in totaal 65 MW opgesteld windvermogen. Om die uit te breiden naar minimaal 100 MW, zijn in 2016 vergunningsaanvragen gedaan voor vier nieuwe lijnen van in totaal 28 windturbines. Hiervan zijn er achttien afgewezen. De plannen voor tien nieuwe windturbines voldoen aan de eisen die de provincie heeft gesteld aan nieuwe windparken en blijven in procedure. Dat geldt onder meer voor een windpark van zes nieuwe windturbines aan de Nieuwe Hemweg en voor vier nieuwe windturbines aan de Noordzeeweg, naast de vier bestaande windmolens ter plaatse. Deze plannen worden nu voorgelegd aan een adviescommissie en Gedeputeerde Staten. Tegen de afwijzing door de provincie van de aanvraag voor de overige achttien windturbines zijn we in beroep gegaan.

MARKTPLAATS VOOR DUURZAME ENERGIE

Intussen werken we ook aan de verwezenlijking van een lokale energiemarktplaats, in samenwerking met klanten en partners. Als havenbedrijf geloven we dat het koppelen van vraag en aanbod van duurzame energie in het havengebied enorme kansen biedt. Op die manier wordt duurzaam opgewekte energie beschikbaar gesteld aan klanten, zonder te veel tussenkomst van partijen in de keten. Bovendien kan bij het inkopen van deze groene energie op het aanbod worden ingespeeld, met een lage prijs bij overaanbod.

INTERNATIONAAL

Via onze internationale divisie, Port of Amsterdam International (PoAI), werken wij ook buiten Nederland aan waardecreatie in en rond havens. PoAI stelt de expertise en ervaring binnen Havenbedrijf Amsterdam op het gebied van havenontwikkeling en -management en cruisterminal ontwikkeling en management beschikbaar aan buitenlandse partijen. PoAI kan hierdoor invulling geven aan de 'Port of Partnerships' door, onder andere, samenwerkingsverbanden aan te gaan met buitenlandse havens waar klanten uit de haven van Amsterdam actief zijn.

Zo sloot PoAI in 2016, samen met haar partners binnen Amsterdam Port Consultants, een overeenkomst met Port of Fujairah, gelegen in de Verenigde Arabische Emiraten, voor het verder verbeteren van de maritieme dienstverlening in deze haven. Fujairah is een van de drie grootste oliehavens ter wereld. Voor het havenbedrijf is een nauwe samenwerking met deze haven interessant: het is een centrale plek voor de mondiale handel in olieproducten en onze klanten (waaronder Vopak) zijn er actief. Bovendien zijn de traders in Fujairah grotendeels dezelfde als die in Amsterdam (zoals BP, Shell en Vitol). Dit samenwerkingsverband stelt ons in staat om onze



Varishna Tewarie van FMO (Nederlandse Ontwikkelingsbank): "De samenwerking tussen Port of Amsterdam International en FMO vind ik een goed voorbeeld van complementaire partners. Samen hebben we de cacaoketen uitvoerig geanalyseerd en investeringskansen voor Nederland en Ivoorkust geïdentificeerd."

klanten uit Amsterdam te assisteren in hun internationale activiteiten. Tegelijkertijd kunnen wij additionele waarde voor Amsterdam creëren, omdat wij nu snel kunnen anticiperen op de nieuwste ontwikkelingen, kennis kunnen uitwisselen en ladingpakketten kunnen aantrekken. Het is een partnership waar beide partijen veel waarde aan hechten.

Het ontwikkelen van kennis is een van de strategische pilaren van PoAI. In 2016 startte PoAI bijvoorbeeld, samen met ontwikkelingsbank FMO en in opdracht van de Nederlandse ambassade in Ivoorkust, een project om de ontwikkeling van de cacaosector in Ivoorkust in kaart te brengen en de gehele logistieke keten te analyseren. Amsterdam is een van de grootste cacao-importerende haven ter wereld en een belangrijk gebied voor de verwerking van cacao. Ivoorkust is de grootste producent van cacao ter wereld. De ontwikkelingen in Ivoorkust zijn dus van groot belang voor de haven van Amsterdam. Met het verkregen inzicht, ook in de (maatschappelijke) risico's, kunnen onze klanten hun kansen beter inschatten en weten wij hoe wij onze haven optimaal kunnen positioneren en onze klanten kunnen ondersteunen. Daarnaast zien we het als onze [ketenverantwoordelijkheid](#) om in de analyse stil te staan bij de traceerbaarheid van cacaostromen en duurzame opslagcapaciteit.



Gert-Jan Nieuwenhuizen, Managing Director van Port of Amsterdam International: "De samenwerking zorgt ervoor dat onze havenbedrijven elkaar op meerdere fronten versterken. Wij zien uit naar continuering van de zeer effectieve en plezierige samenwerking met APA en de overheid van Aruba."

Louis Posner, voorzitter Raad van Commissarissen APA: "Tijdens het voortraject is gebleken dat PoAI en APA op één lijn zitten in hun visie voor Aruba en invulling aan de samenwerking. Deze overeenkomst is een mooi voorbeeld van hoe Aruba en Nederland elkaar versterken."



Het Nederlandse ministerie van Buitenlandse Zaken (BuZa) is een belangrijke opdrachtgever voor PoAI. Naast de opdracht in Ivoorkust, voert PoAI ook een opdracht uit voor de Nederlandse ambassade in Benin. PoAI levert hier sinds 2015 een bijdrage aan de renovatie en modernisering van de haven in de hoofdstad Cotonou, met een focus op kwaliteitscontrole. Met het cultiveren van de relatie met BuZa draagt PoAI bij aan het versterken van het netwerk van het havenbedrijf.

In 2016 sloot PoAI een [meerjarige samenwerkingsovereenkomst](#) met Aruba Ports Authority (APA), met een focus op het gezamenlijk uitvoeren van de commerciële strategie en visie van APA, het transformeren van een groot haven terrein in Oranjestad in een multifunctioneel gebied en het versterken van elkaars (internationale) ambities. Vanaf januari 2017 wordt één van de werknemers van Havenbedrijf Amsterdam gedetacheerd op Aruba, waar hij de functie van Chief Commercial Officer binnen de directie van APA zal vervullen. Daarnaast zijn meerdere experts uit Amsterdam intensief betrokken bij dit project, waaronder op het gebied van strategie, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling en financiën. Zo krijgt APA de beschikking over ervaren mensen, terwijl de werknemers van Havenbedrijf Amsterdam de kans krijgen zich in internationale context persoonlijk verder te ontwikkelen en hierdoor het havenbedrijf kunnen versterken. Deze sterk gefundeerde samenwerking biedt voor PoAI een uitstekende basis om de activiteiten in het Caribische gebied verder uit te breiden.

GELUIDVERDEELPLANNEN

We hebben in 2016 ook een Geluidverdeelplan opgesteld, waarbij we onderzoeken wat de beste verdeling is van geluid op het gebied. Op basis van geluidsruimte-aanvragen door geluidproducerende bedrijven wordt de maximaal toegestane hoeveelheid geluid(soverlast) over een bepaald oppervlak verdeeld. Als één bedrijf alle beschikbare geluidsruimte zou verkrijgen, zou dat andere bedrijven kunnen belemmeren en dus benadelen. Met dit plan helpen we dus niet alleen de omwonenden, maar bieden wij ook onze klanten veel meer zekerheid over wat een goede vestigingsplek is. Daarnaast hebben we een verdeelplan voor stikstofdepositie gemaakt, dat volgens hetzelfde principe werkt: we onderzoeken de beste verdeling van de maximaal toegestane hoeveelheid stikstofuitstoot over een bepaald gebied. In beide verdeelplannen werken we samen met gemeente Amsterdam, gemeente Zaanstad en de provincie.

Stakeholders:



Maatschappelijke organisaties

Wanneer we waarde proberen te creëren rond een maatschappelijke kwestie, dienen we vaak hetzelfde doel als maatschappelijke organisaties, zoals milieu-, natuur- of mensenrechtenorganisaties. Waardecreatie is dan echter complexer. Het aanleggen van een windmolenpark is daar een concreet voorbeeld van; voor de één is het een verrijking in duurzaamheid, voor de ander een vorm van landschapsvervuiling. Om ieders standpunt zo goed mogelijk te begrijpen en een plek te geven, zijn we ook in 2016 in gesprek geweest met verschillende organisaties zoals Fossielvrij, Natuur& Milieu, Bettercoal, Ruigoord en MVO Nederland om ons continu te verbeteren en ons beleid aan te scherpen.

KETENVERANTWOORDELIJKHEID

In 2016 zijn we gestart met het formuleren van ketenbeleid. Daarbij baseren we ons mede op de OESO-richtlijnen en de Sustainable Development Goals van de Verenigde Naties. Het doel van dit ketenbeleid is om vanuit ons eigen handelingsperspectief maatschappelijke risico's in de keten van de goederen en grondstoffen die vanuit en naar de terminals in onze haven worden vervoerd, in kaart te brengen en negatieve maatschappelijke impact te verkleinen. Bij de ontwikkeling van het ketenbeleid sparren we met Havenbedrijf Rotterdam.

In 2016 kwamen we twee keer negatief in het nieuws naar aanleiding van zogenaamde 'Colombiaanse bloedkolen' en 'dirty diesel' in de keten van onze terminals.

DIRTY DIESEL

West-Afrika wordt vanuit de havens van Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen bevoorraadt met diesel en benzine. Uit een onderzoeksrapport uit 2016 van de Zwitserse pressiegroep Public Eye, dat bij tankopslagbedrijven steekproefsgewijs stoffenlijsten had opgevraagd, bleek dat het gehalte aan zwavel en benzeen in de brandstof veel hoger was dan in Europa wordt toegestaan aan de

pomp. Leveranciers moeten zich houden aan de wetgeving in de landen waar ze hun brandstoffen leveren, maar door veel lagere milieueisen mag de diesel in Afrika vele malen meer zwavel bevatten dan in Europa. De brandstof die in West-Afrika aan de pomp wordt verkocht, bevat evenveel zwavel als tot 1999 ook in Europa werd gebruikt. Hoogzwavelige benzine is goedkoper en wordt daardoor in ontwikkelingslanden nog gebruikt. Wij zijn voorstander van schone, duurzame brandstoffen en dringen aan op internationale afspraken en eenduidige regels voor een maximaal zwavel- en benzeengehalte in benzine en diesel.

COLOMBIAANSE 'BLOEDKOLEN'

In 2016 publiceerde mensenrechtenorganisatie Pax een [rapport](#) waarin staat dat de internationaal opererende mijnbouwbedrijven Drummond en Prodeco in het Colombiaanse gebied Cesar (22,905 km²) tussen 1996 tot 2006 zouden zijn opgetrokken met misdadige paramilitaire groepen en daarvan nog altijd profijt hebben. Daarom noemt Pax de steenkolen uit die regio 'bloedkolen'. Naar aanleiding hiervan heeft de Amsterdamse gemeenteraad er op aangedrongen dat wij in onze strategie voor de komende jaren moeten vastleggen hoe wij invulling geven aan onze verantwoordelijkheid voor lading die in het Amsterdamse havengebied wordt overgeslagen. Van de steenkolen die in Amsterdam worden overgeslagen, is ongeveer dertig procent afkomstig uit Colombia. Dat land geeft aan dat de lokale situatie op dit vlak juist verbetert wanneer westerse landen er investeren in economie en welvaart. Door onze aanwezigheid kunnen we helpen de situatie te verbeteren; weggaan zou de kans vergroten dat de situatie verslechtert.

BETTERCOAL

Samen met de grote Amsterdamse kolenterminals zijn wij aangesloten bij BetterCoal, een initiatief van grote energiebedrijven, die de mensenrechten en de arbeidsomstandigheden in mijnbouwgebieden proberen te verbeteren. In 2016 hebben we met BetterCoal verschillende bijeenkomsten georganiseerd met de verschillende energiemaatschappijen en Havenbedrijf Rotterdam, om meer transparantie in de keten te bewerkstelligen. Vanuit BetterCoal wordt onderzocht of de mijnen waar de kolen worden gedolven die naar onze havens geïmporteerd worden, wel (moreel) 'schoon' zijn.

Eind november bracht een delegatie van energieproducenten, het Ministerie van Buitenlandse Zaken, Action Aid, EMO en de havenbedrijven Rotterdam en Amsterdam met BetterCoal een werkbezoek aan Zuid-Afrika. De energiebedrijven hebben samen met Minister Ploumen (Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking) in 2014 een convenant gesloten met als doel om de sociale en milieu omstandigheden in de mijnen wereldwijd te verbeteren. Het doel van dit werkbezoek was om beter inzicht te krijgen in de Zuid-Afrikaanse steenkolenketen en in de invloed die wij mogelijk kunnen hebben op de sociale en milieuomstandigheden rondom de kolenmijnen. Het ketenbeleid in ontwikkeling zal ook vorm krijgen voor onze internationale divisie Port of Amsterdam International, ons vestigings- en ons inkoopbeleid. In 2016 zijn we gestart met het formuleren van een duurzaam inkoopbeleid. Dit zal medio 2017 gereed zijn.

PLASTIC SOEP

Amsterdam sloeg in 2016 als eerste stad van Nederland de handen ineen met partijen in de keten voor schoner water in en rond de stad. Op 7 september zetten de gemeente Amsterdam, Waternet, NRK, PlasticsEurope, de Plastic Soup Foundation, Berenschot en Havenbedrijf Amsterdam de handtekening onder het samenwerkingsconvenant '[Schone wateren in en rond Amsterdam](#)'. Dit



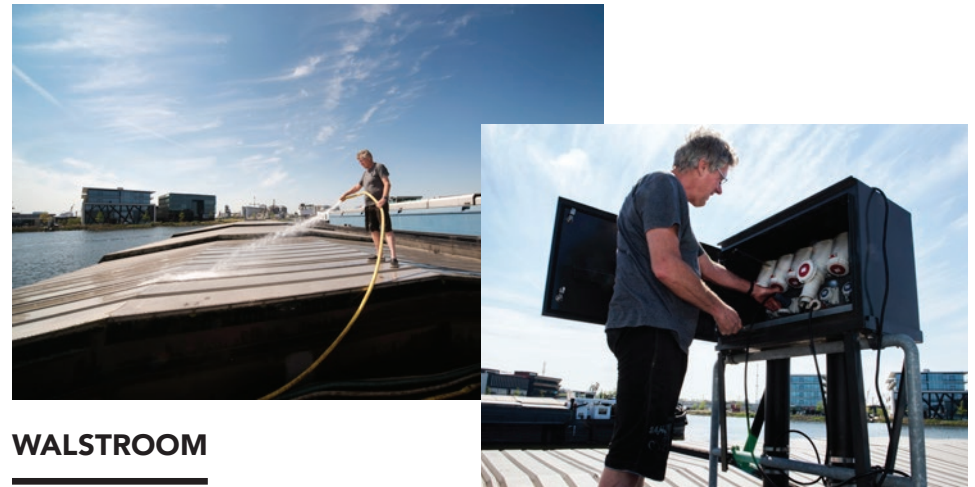
Eduard de Visser, directeur Strategie & Innovatie Havenbedrijf Amsterdam): "Het uitgangspunt van het samenwerkingsconvenant 'Schone wateren in en rond Amsterdam', is dat via schoonmaakacties opgehaald afval op een andere manier kan worden hergebruikt. Dat sluit perfect aan op onze ambitie meer te doen aan de (waar mogelijk lokale) circulaire economie."

driejarig programma is een reactie op het drijfvuil dat zich momenteel in grote hoeveelheden in de Amsterdamse wateren en op walkanten bevindt. Deze ‘lokale plastic soep’ is niet alleen schadelijk voor de leefbaarheid van Amsterdam, maar kan door stroming ook veel andere milieugerelateerde problemen veroorzaken. Gewerkt wordt naar een structurele vermindering van drijfvuil in het Noordzeekanaal en het IJ. Onze bijdrage aan het programma richt zich vooral op het schoonmaken van de stortsteenoeveren. [Lees hier meer over de kracht van samenwerking.](#)



SCHONE SCHEEPVAART

Schone scheepvaart is van groot belang voor de toekomst van onze haven en is daarom voor ons een zeer belangrijk thema. Samen met de andere Nederlandse zeehavens hebben we in 2016 de documentaire [Seablind](#) gesponsord. Deze documentaire van Bernice Notenboom signaleert de vervuiling van scheepvaart. In juni 2016 organiseerde Bernice onder meer een filmvertoning. Op onze uitnodiging bezochten diverse klanten de filmvertoning in Undercurrent (Amsterdam-Noord). Daarbij werd een debat over het thema schone scheepvaart gevoerd waaraan onze havenmeester Marleen van de Kerkhof deelnam. In 2016 zijn we gestart met de ontwikkeling van een programma schone scheepvaart. Deze zal in de eerste helft van 2017 gereed zijn. Dit programma moet leiden tot schonere brandstof en een schonere haven.



WALSTROOM

Aan de kade wekken cruiseschepen de stroom die ze nodig hebben op met hulpmotoren. Dat zorgt voor uitstoot van fijnstof en CO₂. De haven is daarom, als onderdeel van een Europees actieplan om de zeevaart schoner te maken, de mogelijkheid gaan onderzoeken om cruiseschepen bij de Passenger Terminal via walstroom van stroom te voorzien. Eerder bleken de kosten te hoog en wilden rederijen hun schepen er nog niet op aanpassen. Inmiddels zijn steeds meer schepen geschikt voor walstroom. Een alternatief voor de rederijen is de overstap op de brandstof LNG, dat ook een stuk schoner is dan stookolie.

Daarnaast is een pilot gestart met vijf walstroomlocaties, waar op slimme wijze duurzame energie wordt ingekocht, afkomstig uit de Amsterdamse haven. Omdat wij precies weten wanneer de binnenvaart en riviercruise aanmeert, is het exacte inkoopprofiel al twee dagen van tevoren bekend. Met deze informatie is de haven in staat heel precies en geautomatiseerd groene stroom in te kopen. De verlaging van de energierekening heeft geresulteerd in het verlagen van de walstroomtarieven voor de binnenvaart en riviercruise. Op deze manier wordt het voor hen aantrekkelijker om groene stroom te verbruiken.



ONTGASSEN

Schepen dienen zelf hun tanks schoon te maken door middel van ontgassing. In Noord-Holland geldt vanaf 1 maart 2017 een [verbod](#) op varende ontgassen. Dit verbod geldt voor benzeen en enkele stoffen welke > 10% benzeen bevatten.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland heeft op 20 december 2016 met deze wijziging van de provinciale milieuverordening ingestemd. Deze maatregel draagt bij aan een beter milieu en een schonere binnenvaart. Wij zetten ons in voor het stimuleren van voldoende ontgassingscapaciteit in de regio en zijn hierover in gesprek met marktpartijen. Daarnaast werken we samen met partners aan een handhavingsstrategie.

Stakeholders:



Omwonenden

Het wonen aan of nabij de IJ-oeveren biedt mooie uitzichten, met veel (optische) ruimte en levendigheid tegelijk. Het havengebied kenmerkt zich echter door een grote veelzijdigheid van activiteiten en daarbij is overlast voor omwonenden op sommige plekken moeilijk te voorkomen. We willen een aangename en vooral leefbare omgeving creëren. Dit doen we door de overlast (van geluid, stof, licht, geur) te reduceren en de aantrekkelijkheid van de haven te verhogen (met fietspaden, natuur, uitkijkpunten en dergelijke).

GEURINZICHT

In 2016 hebben we met een aantal projecten de leefbaarheid rond het havengebied geprobeerd te verbeteren. Een voorbeeld daarvan is het project [GeurInzicht](#) (zogenoemde e-noses, electronic noses). Op 41 plekken in de haven worden, aan de hand van sensoren, geuren gemeten die de industrie en de scheepvaart in het havengebied uitstoten. Zo kan gericht aan oplossingen worden gewerkt om de geuroverlast voor omwonenden terug te brengen. 2016 was het jaar waarin het E-noses-project volledig draaide. Geurinzicht valt binnen ons [thema milieu en leefomgeving](#).



GOUDEN DECIBEL AWARD

Dat succesvolle initiatieven ook heel simpel kunnen zijn, liet het project '[Hoorbaar minder](#)' zien. We vonden een oplossing voor de overlast die omwonenden rond bedrijventerreinen ervoeren met de achteruitrijdpiepjes van vrachtwagens, door deze 'piepjes' te vervangen door 'pufjes'. Met deze innovatie wonnen wij in 2016 een [Gouden Decibel Award](#). Bovendien heeft dit geleid tot een enorme internationale spin-off.

SAFETY DEAL

In 2016 hebben we een [safety deal](#) gesloten met onze klant Sonneborn. Deze overeenkomst houdt in dat het zwavelzuur (SO₂), dat voorheen via wegverkeer naar deze plek werd gebracht, sinds afgelopen jaar zelf door Sonneborn geproduceerd wordt. Voor omwonenden betekent dit risicoreductie; het zwavelzuur blijft verder weg van de bewoonde delen nabij de haven. Sonneborn maakt 'white oils'; het bedrijf maakt ruwe olie schoon door middel van een chemisch proces en gebruikt die olie vervolgens als ingrediënt voor vaseline of andere crèmes.

GOEDE BUREN

Met bewoners van de Surinamekade en de Sumatrakade kwamen we in 2016 tot een geslaagde oplossing voor de door de bewoners ervaren overlast die de extra wachtplaatsen voor binnenvaartschepen aan beide kades zou geven. Toen de vergunningen voor de [uitbreiding](#) van het aantal wachtplaatsen al verkregen waren, bleek tijdens de door ons georganiseerde informatieavond dat de bewoners groot bezwaar hadden tegen de uitbreiding. De haven en de stad zijn goede burens, en door met elkaar in gesprek te gaan en te zoeken naar een oplossing, ontstond wederzijds begrip tussen de bewoners en onze klanten. Zo zijn we zonder tussenkomst van een rechter tot een compromis gekomen; de extra wachtplaatsen worden alleen gebruikt voor de duwbakken, die eerder in het westelijk havengebied lagen, terwijl de grotere binnenvaartschepen wachtplekken krijgen verder weg van de bewoonde omgeving. Dit is een mooi voorbeeld

waarbij de belangen van twee verschillende stakeholders succesvol werden vermengd. Op 28 november tekenden de bewoners van KNSM-eiland, stadsdeel Oost en het havenbedrijf het convenant waarmee de afspraken over het gebruik van het water ten noorden van de Suriname- en Sumatrakade werden bevestigd.



Renee Hoogendoorn, namens Actiecomité 'Stop Industrialisatie Oostelijk waarin ook Gerrit Jan Zijlstra, Eric Petzinger en Menzo Meijer zitting namen: "Het was een stevig traject dat heel veel tijd en doorzettingsvermogen heeft gekost."

Marleen van de Kerkhof, havenmeester Havenbedrijf Amsterdam: "Als u naar het IJ kijkt ziet u een achtertuin, als ik naar het IJ kijk zie ik de A1 van de scheepvaart. Je verdiepen in elkaar is het begin van structurele samenwerking. Vertrouwen is het credo."



“De haven had een heel sterk verhaal, ze hadden al een bouwvergunning. Toch zochten ze de verbinding. Het is een win-win-win situatie. Buitengewoon knap gedaan en een voorbeeld van nieuwe democratie waar verschillende partijen met elkaar optrekken.”

WETHOUDER ERIC VAN DER BURG, GEMEENTE AMSTERDAM



Stakeholders:



Medewerkers

Als organisatie willen wij onze medewerkers een plezierige, veilige en motiverende omgeving bieden. Om als havenbedrijf waarde te creëren voor externe stakeholders zijn immers gemotiveerde medewerkers nodig.



De Medewerkersdag van 2016 stond dan ook volledig in het teken van klantgericht werken. Sinds we in 2015 met dit traject startten, is klantgerichte werken een centraal thema voor de hele organisatie, wat te zien is in de beoordelingscyclus, trainingen en workshops. Klantgericht werken geldt dus niet alleen extern, maar ook intern; de waarde die we intern creëren door elkaar goed te bedienen, werkt positief door naar externe klanten. De vier bouwstenen voor klantgericht werken zijn ‘duidelijk’, ‘makkelijk’, ‘persoonlijk’ en ‘wow’ (streven naar iets bijzonders).

ONLINE LEERPORTAAL

In 2016 hebben we heel sterk ingezet op digitalisering, om het de interne klanten (de medewerkers, de managers) makkelijker te maken en de processen duidelijker te maken. Zo hebben alle medewerkers toegang gekregen tot een onbeperkt online leerportaal. Daar kunnen ze 24/7 trainingen volgen, vanaf allerlei apparaten. We hebben deze tools geboden om het adaptieve vermogen van onze medewerkers te versterken; we vinden dat iedereen in staat moet zijn mee te veranderen met de ontwikkelingen in de buitenwereld en daar weerbaarder voor is. Voor Divisie Havenmeester zijn speciale e-learning modules op maat ontwikkeld met daarin bijvoorbeeld de modules Incidentenplan, Scheepsbezoek en Topografie NZKG.

SCRUM

Vanaf de zomer zijn we in onze strategische speerpunten gaan werken volgens de scrum-methodiek, die afkomstig is uit de IT-wereld. Het gaat daarbij om het creëren van klantwaarde; scrum is een waardegedreven aanpak waarmee de klant snel het resultaat ziet van het werk dat wij doen. Door continu bij te sturen, worden heel snel deelresultaten duidelijk en wordt inzichtelijk welke bijdrage het werk aan het gestelde doel heeft geleverd. Het werken wordt effectief doelgerichter en dus klantgerichter. De eerste resultaten van het werken met scrum bleken erg leerzaam. We hebben dan ook besloten de komende tijd volgens deze methode aan onze projecten door te werken.

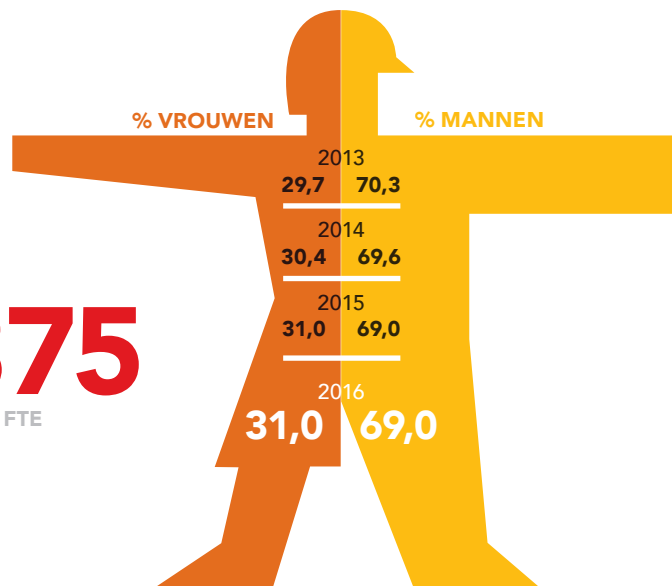
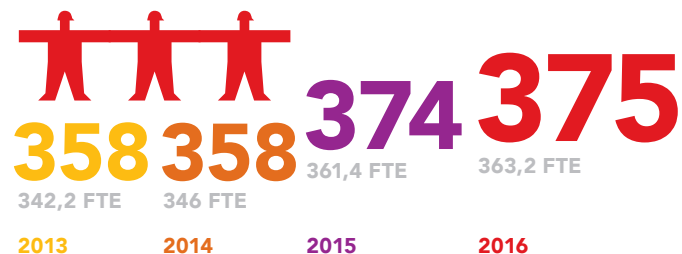
SERIOUS GAMING

Met als doel de logistiek van, naar en binnen de haven nog slimmer te organiseren, hebben we in 2016 een serious gaming-programma opgezet. In dit programma werken we samen met TNO, TU Delft, ProRail, Havenbedrijf Rotterdam, Rijkswaterstaat en TKI topsector logistiek. Door serious games kunnen logistieke dienstverleners en infrabeheerders in spelvorm de logistieke organisatie binnen een havengebied naspelen en experimenteren met andere manieren van werken. Zo

worden de deelnemers in staat gesteld om de synchromodale bereikbaarheid van de haven op andere manieren te bekijken. Op deze manier kunnen ze gezamenlijk ontdekken waar deze mogelijk kan worden verbeterd door nieuwe vormen van samenwerking.

INFORMATIE	2014	2015	2016
Verzuim	3,40%	3,2%	3,8%
Medewerkerstevredenheid	8	-	7,3
Aantal stagiaires	10	11	21
Aantal medewerkers	358	374	375
Aantal fte's	346	361,4	363,2
Vrouwen	109	116	118
Mannen	249	258	257
%Vrouwen	30,4	31	31
%Mannen	69,6	69	69
Instroom	20	32	32
Uitstroom	14	16	35
Percentage loonsom besteed aan opleidingen	2,7	3,5	2,8
< 30 jaar	12	15	13
30 – 40 jaar	71	77	80
40 – 50 jaar	113	112	107
50 – 60 jaar	131	137	137
60 > jaar	30	33	38
Gemiddelde leeftijd	48	47	47
Aantal medewerkers met fiets / trein naar werk	-	205	214

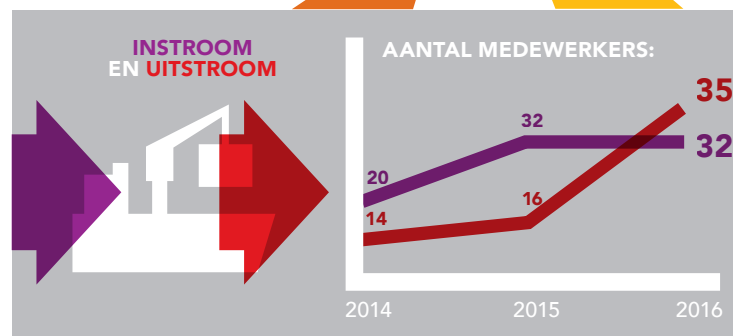
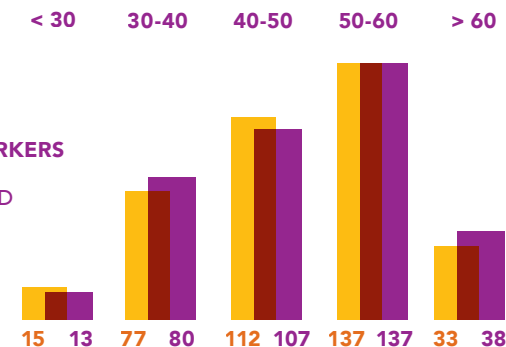
AANTAL MEDEWERKERS



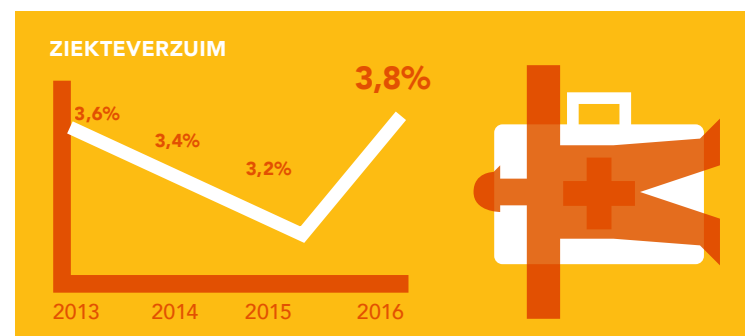
LEEFTIJDOPBOUW IN AANTAL MEDEWERKERS

GEMIDDELDE LEEFTIJD
2016: **47**

2016
2015



214
medewerkers
komen met
fiets/trein



Duurzaamheid

Als een van de grootste energiehavens van Europa zijn we ons bewust van de groeiende zorg in de maatschappij over de milieueffecten van de haven op de omgeving en die van fossiele brandstoffen op het klimaat. We streven er dan ook naar om zowel de welvaart als het welzijn in en rond het havengebied te vergroten, en om tot de top van Europa's duurzaamste havens te behoren. Economisch sterk, met een goede concurrentiepositie en met aandacht voor het milieu, de omgeving en de maatschappij. Alleen zo kunnen wij op de lange termijn waarde blijven creëren voor onze stakeholders.

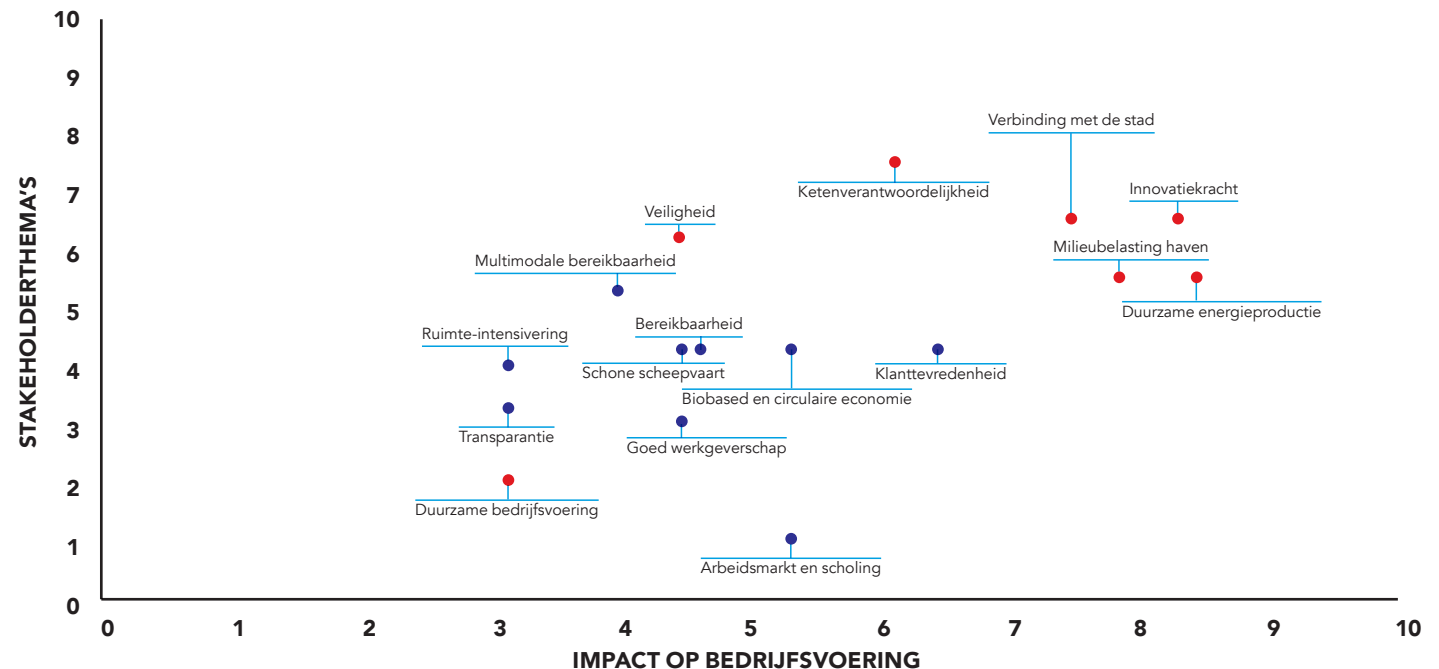


In 2016 hebben we ons duurzaamheidsbeleid opnieuw verscherpt, met een extra focus op de energietransitie, de circulaire economie en onze ketenverantwoordelijkheid. Duurzame ontwikkeling is een fundamenteel onderdeel van [onze strategie](#).

In 2016 hebben we een duurzaamheidsagenda ontwikkeld, waarin onze ambities en doelstellingen staan toegelicht aan de hand van vijf duurzaamheidsthema's, welke zijn vastgesteld op basis van de (onderstaande) materialiteitsanalyse. Om die ambities te bewaken en kracht bij te zetten, is in 2015 een Manager Duurzaamheid aangesteld, die verantwoording aflegt aan de CFO (portefeuillehouder MVO). Daarnaast is afgelopen jaar de Stuurgroep Duurzaamheid opgezet en is duurzaamheid geïntegreerd in de kwartaalrapportage. Ook zijn we gestart de duurzaamheid risico's beter te verankeren in het algemene risicomanagement van de haven. Daarbij zijn de monitoring en rapportage rond duurzaamheid in 2016 doorontwikkeld waarbij we over dit jaarverslag in lijn rapporteren met de GRI G4, de internationale duurzaamheidsrapportagerichtlijn.

MATERIËLE ONDERWERPEN

Onze stakeholders hebben verschillende behoeften. Om hen zo goed mogelijk te helpen, gaan we met hen in gesprek. Samen bepalen we wat er nodig is om vorm te geven aan de verduurzaming van de Amsterdamse haven. Via een reputatieonderzoek, een klanttevredenheidsonderzoek, medewerkersonderzoek en verschillende bijeenkomsten (zoals milieudialoog, dilemma sessies en [strategie bijeenkomsten](#) [linken naar Volle kracht vooruit, kopje Reputatieonderzoek], zijn wij tot een aantal onderwerpen gekomen die van belang zijn voor onze stakeholders en daarmee een cruciale rol spelen in een succesvolle, duurzame toekomst voor ons bedrijf. Deze relevante onderwerpen zijn:



Onderwerpen die een hoge relevantie hebben voor zowel de organisatie als onze stakeholders zijn hierboven in rood aangegeven. Echter, alle materiële onderwerpen zijn voor ons van belang en hebben wij vertaald in vijf duurzaamheidsthema's. Voor al deze thema's hebben wij doelstellingen geformuleerd die de basis vormen van onze [duurzaamheidsagenda](#).

	 ENERGIE- TRANSITIE EN CIRCULAIRE ECONOMIE	 MILIEU EN LEEFOMGE- VING	 SCHONE EN VEILIGE SCHEEPVAART	 WERK EN KENNIS	 VERANT- WOORDE HANDELSKE- TEN
Ketenverantwoordelijkheid					
Innovatiekracht					
Verbinding met de stad					
Duurzame energieproductie					
Milieubelasting haven					
Veiligheid					
Klanttevredenheid					
Biobased en circulaire economie					
Multimodale bereikbaarheid					
Bereikbaarheid					
Schone scheepvaart					
Goed werkgeverschap					
Ruimte-intensivering					
Transparantie					
Arbeidsmarkt en scholing					
Duurzame bedrijfsvoering					

De materiële onderwerpen klanttevredenheid en transparantie zijn elders in de organisatie ondergebracht.

ENERGIETRANSITIE EN CIRCULAIRE ECONOMIE

De internationale consensus om de broeikasgassen zo snel mogelijk terug te brengen, willen wij gestalte geven met het stimuleren van hernieuwbare energieopwekking, een energiekringloop die reststromen uit de stad omzet in nieuwe grond- en brandstoffen, het bieden van een aantrekkelijke broedplaats voor innovatie, en industriële uitwisseling van warmte en energie.

MILIEU EN LEEFOMGEVING

In de groeiende metropoolregio Amsterdam nemen ook de effecten op de gezondheid, [de overlast](#) van licht, geluid en stof, en de CO₂-uitstoot toe. Wij zetten ons in voor de verlaging van de milieubelasting van de haven en werken aan een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.

SCHONE EN VEILIGE SCHEEPVAART

De toename van het scheepvaartverkeer beïnvloedt de veiligheid, het milieu en klimaat. Wij borgen de veiligheid op het IJ en stimuleren [schone scheepvaart](#).

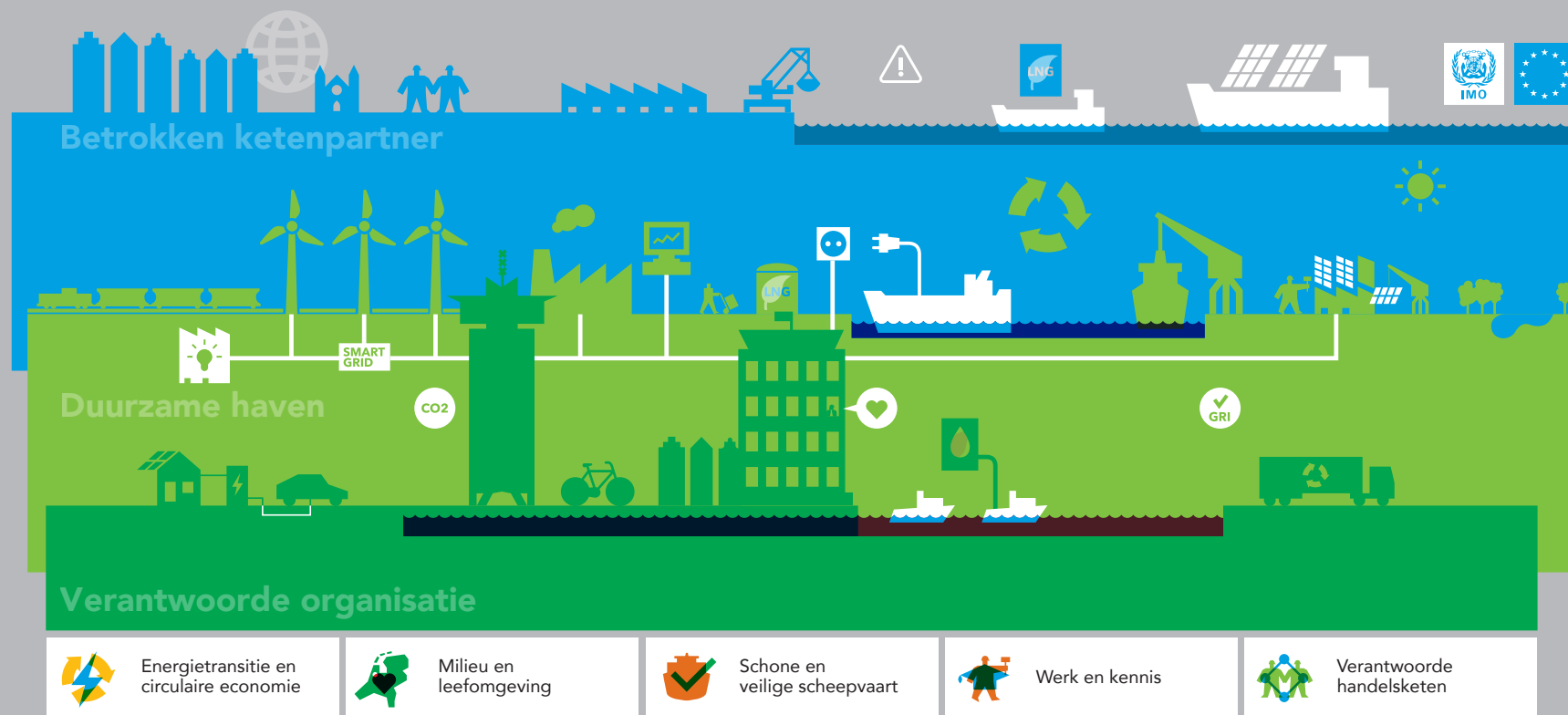
WERK EN KENNIS

De haven is een belangrijke bron van werkgelegenheid en kennisontwikkeling voor de regio. Daarnaast is verantwoord werkgeverschap voor ons een belangrijk aandachtspunt.

VERANTWOORDE HANDELSKETEN

[Productie- en handelsketens](#) worden complexer, waardoor het lastig te traceren is waar grondstoffen vandaan komen, wat er speelt bij leveranciers, hoe producten worden vervaardigd en waar naartoe ze vervoerd worden. Als betrokken ketenpartner vinden wij dat wij een rol hebben in het stimuleren van een [verantwoorde handelsketen](#).

De Duurzame Haven



Op weg naar de integratie van duurzaamheid in onze processen zijn onze stappen opgenomen in de voorgaande hoofdstukken zoals op het gebied van [duurzame energie](#), [ketenverantwoordelijkheid](#) en het stimuleren van [schone scheepvaart](#). Vanzelfsprekend hebben we een duidelijke doelstelling op de verkleining van onze CO₂ voetafdruk. We hebben onszelf gecommitteerd om de CO₂-voetafdruk van onze eigen organisatie met 25% te verlagen ten opzichte van 2014. Maar liefst 53% van de CO₂-voetafdruk in 2014 wordt bepaald door het dieselvebruik van onze vaartuigen. Om die reden zijn we in 2016 een pilot gestart voor het gebruik van (30% bijmenging van) duurzame biobrandstof (HVO) voor de patrouillevaartuigen. De pilot is succesvol gebleken en vanaf 2017 zullen alle vaartuigen op deze brandstof gaan varen. Hiermee zullen we naar schatting een CO₂-reductie realiseren van minimaal 10%. (Zie tabel voor onze CO₂ voetafdruk).

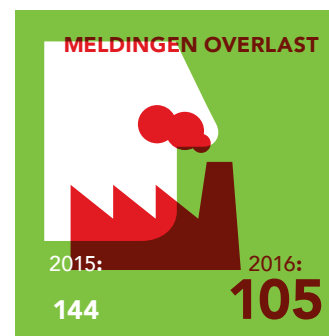
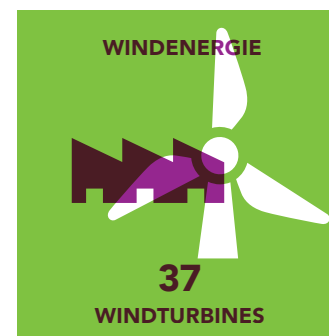
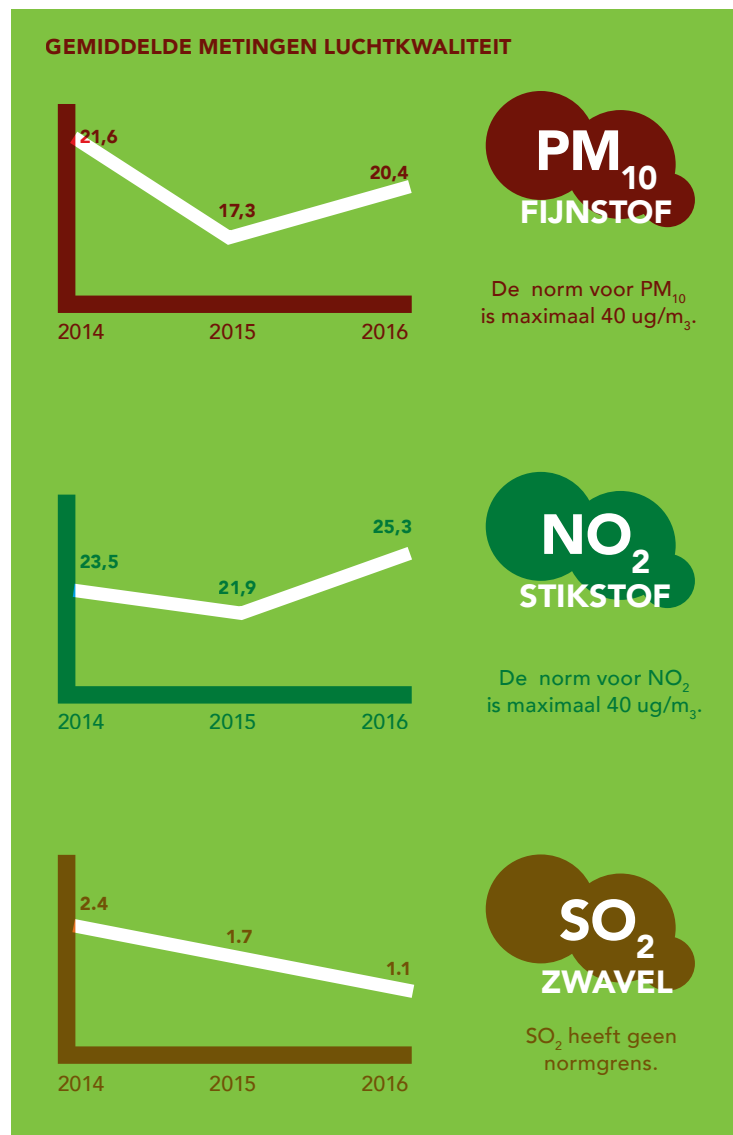
Dirk Kronemeijer, CEO Goodfuels: "Het havenbedrijf neemt de transitie van fossiel naar duurzaam zeer serieus en voegt de daad bij het woord. Ik ben onder de indruk van het leiderschap en ondernemerschap van de haven en ben er trots op met ons duurzaam brandstoffen bedrijf daar een stukje aan bij te kunnen dragen. Samen gaan we volle kracht vooruit. Zowel qua verduurzaming scheepvaart en de ontwikkeling van nieuwe biofuels als ten aanzien van de grote economische kans die er ligt."



KLACHTEN

In 2016 zijn er 105 klachten geregistreerd; 84 geur, geluid 6 en stof 6, 9 overig (bodem, gassen rook en brand). Dit is een daling ten opzichte van 2015. We hebben ons in 2016 ingespannen om de leefbaarheid in de omgeving te verbeteren. Door middel van verdere analyse van het eNose (link opnemen) netwerk. En de uitbreiding van het project 'Hoorbaar Minder' waarbij in 2016 meer dan 300 achteruitrijalarmen (piepjes) vervangen door een ruisbron. Bij de evaluatie van dit project gaven de bewoners in Zaanstad aan er geen last meer was van deze signalen.

INFORMATIE	2014	2015	2016
CO ₂ -voetafdruk HbA (in ton CO ₂)	2364	2.187	2.122
CO ₂ Reductie t.o.v. 2014 (in %)	-	-7,5	-3
PM ₁₀ fijnstof in ug/3 (norm=max 40 ug/m ³)	21,6	17,3	20,4
NO ₂ stikstof in ug/3 (norm=max 40 ug/m ³)	23,5	21,9	25,3
SO ₂ Zwavel in ug/3 (heeft geen normgrens)	2,4	1,7	1,1
Meldingen Overlast	-	144	105
Aantal walstroompunten in de Amsterdamse haven	176	164	166
Gebruik walstroom (in Miljoen KWH)	2,68	2,1	2,5
Inzameling scheepsafval in m3	40.500	39.000	38.780
Aantal windmolens	37	37	37



De lessen van 2016

In het jaar 2016 heeft de wereld nieuwe, deels verrassende fasen ingeluid. Verandering geeft onzekerheid, maar zorgt altijd voor een nieuwe dynamiek, met nieuwe kansen.

In het afgelopen jaar hebben we wijze lessen geleerd. Investeren bleek voor ons makkelijker gezegd dan gedaan. We beseffen ons dat we er weinig ervaring mee hebben en het beter in de vingers moeten krijgen. Het ontbreekt ons als jong-verzelfstandigd bedrijf nog aan kennis en ervaring op het gebied van projectmanagement rondom de complexiteit van het opstarten van nieuwe bedrijven. Omdat we het goed en grondig willen doen, kost het tijd en vertraagt het investeringsproces. Dat is zonde. De les die wij hebben geleerd is dat we beter voorbereid moeten zijn op de tekortkomingen die we hebben. Dat verworven inzicht vertalen we naar ons strategisch personeelsbeleid.

Een andere belangrijke les is voor ons geweest dat we beter voorbereid moeten zijn op vragen rondom ketenverantwoordelijkheid. De vragen hierover vanuit de maatschappij, vertegenwoordigd door de media, zijn ons overkomen. De interne overweging over hoe actief we reageren, de interne discussie over waar onze werkelijke versus gevoelsmatige verantwoordelijkheid ligt en de mate waarin we transparantie (willen) zijn. Die gesprekken hebben we nog niet afgerond en krijgen ook in het nieuwe jaar onze aandacht. Het is onze overtuiging dat transparantie en openheid leiden tot betere samenwerking om oplossingen te vinden voor ingewikkelde vraagstukken.

In de snel veranderende wereld van nu moeten we als organisatie snel kunnen schakelen en anticiperen op de bewegingen in de markt. Tegelijk is het zaak om niet alleen het benodigde aanpassingsvermogen te hebben, maar ook leidend te zijn.

Met behulp van de juiste kennis en technieken blijven we in 2017 doen wat we het afgelopen jaar hebben gedaan: de toekomst nastreven zoals we die in onze Visie 2030 hebben beschreven. Dankzij én ondanks alle veranderingen en invloeden houden wij onze handen aan het roer om onze koers op volle kracht voor(uit) te blijven zetten.



Financiële resultaten



BEDRAGEN IN €

	2016	2015
Opbrengsten	149.141.193	146.813.007
Personeelslasten	-36.978.779	-35.513.699
Afschrijvingen	-21.687.599	-21.822.596
Overige bedrijfskosten	-14.649.469	-33.957.721
BEDRIJFSRESULTAAT	75.825.346	55.518.991
Financiële baten en lasten	-4.465.113	-3.100.571
Resultaat deelnemingen	533.521	165.057
NETTO RESULTAAT	71.893.754	52.583.477

OPBRENGSTEN

De opbrengsten zijn gedurende 2016 met € 2,3 miljoen toegenomen tot € 149,1 miljoen (2015: € 146,8 miljoen). Deze toename wordt voornamelijk veroorzaakt door een:

- toename zeehavengelden van € 1,8 miljoen;
- toename huur, erfpacht en kadegelden van € 3,6 miljoen;
- toename binnenhavengelden van € 0,3 miljoen;
- toename werken voor derden en bagger- en gronddepot van € 0,2 miljoen;
- afname overige bedrijfsopbrengsten van € -3,6 miljoen.

De toenames van zeehavengeld, huur, erfpacht en kadegelden worden voornamelijk veroorzaakt door een hogere prijs als gevolg van tariefindexatie, een stijging van de overslag en de uitgifte van nieuwe terreinen.

De afname in overige bedrijfsopbrengsten betreffen incidentele baten die niet uit de reguliere bedrijfsuitoefening voortkomen. In 2015 betrof dit het resultaat op de verkoop van een deel van het haven terrein Westerhoofd waarbij een boekresultaat van € 3,6 miljoen is gerealiseerd. In 2016 hebben zich geen incidentele baten voorgedaan.

PERSONEELSLASTEN

De personeelslasten stegen in 2016, exclusief € 2,3 miljoen vertrekpremies (2015: € 1,0 miljoen), met € 0,2 miljoen. Deze toename wordt voornamelijk veroorzaakt door een uitbreiding van het aantal fte en CAO aanpassingen van € 1,0 miljoen. Daarnaast was er een afname door specifiek in 2015 getroffen voorziening jubilea en projecten van € -0,8 miljoen.

OVERIGE BEDRIJFSKOSTEN

De overige bedrijfskosten zijn in 2016 gedaald met € 19,4 miljoen. Deze daling wordt voornamelijk veroorzaakt door de vrijval van de voorziening op RON N.V. ad. € -11,2 miljoen en een vrijval van de voorziening voor woningisolatie waar in 2016 sprake was van een dotatie (€ -4,4 miljoen). Daarnaast wordt de voorziening op rentevorderingen, wegens uitgestelde betaling debiteuren, gecumuleerd met bijbehorende rentebaten (€ -0,9 miljoen). Tot slot zijn er in 2015 vijf sleepboten ingehuurd wegens een storing bij de zeesluis. Dit had een effect van € -1,1 miljoen ten opzichte van 2016.

DE FINANCIËLE BATEN EN LASTEN

In 2016 was er een financiële last van € 4,5 miljoen tegenover een last van € 3,1 miljoen in 2015. Deze mutatie wordt voornamelijk veroorzaakt door de rentelast inzake de saneringsvoorzieningen (mutatie € 5,3 miljoen) alsmede rente op personeelsvoorzieningen (effect € 0,4 miljoen). Daarnaast wordt de rentebaten, wegens uitgestelde betaling debiteuren, gecumuleerd met bijbehorende voorziening (effect € 0,9 miljoen). Hiertegenover staat het aflossen van de lening aan de Gemeente Amsterdam eind december 2015 (rentelast 2015: € 5,2 miljoen).

ONTWIKKELING VAN DE BALANS

Het balanstotaal is afgenomen met € 22,6 miljoen met name vanwege de aflossing van de kredietfaciliteit en reguliere afschrijvingen van materiële en immateriële vaste activa. De solvabiliteit, berekend als het percentage van het eigen vermogen van het balanstotaal, is gestegen van 64,9% naar 71,4% met name als gevolg van de stijging van het netto resultaat en de daling van het balanstotaal.

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

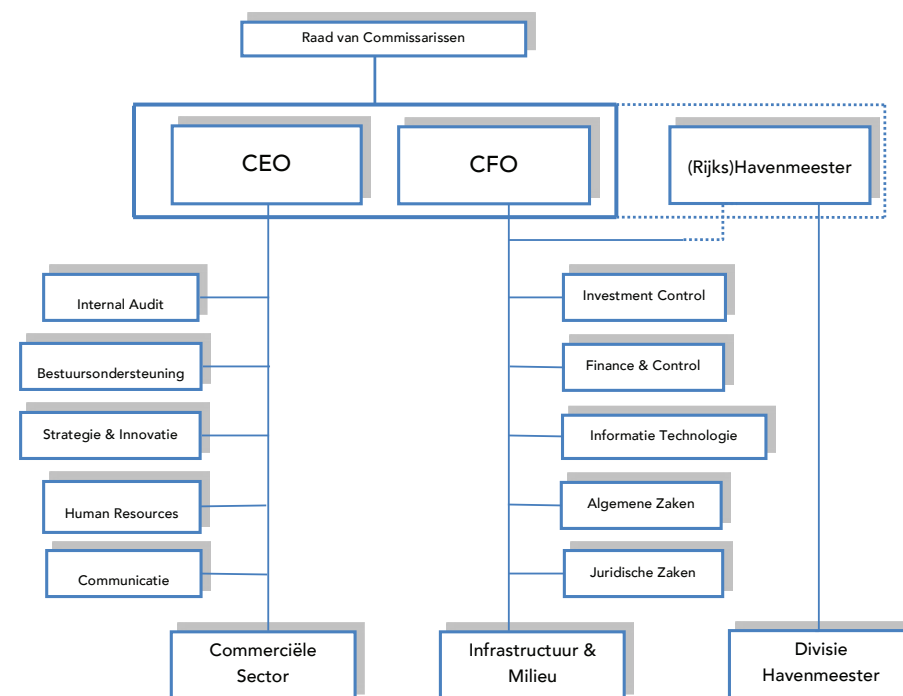
Governance



Organisatie

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 van de aandeelhouder. 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 lange en middellange visie van de vennootschap.



Havenbedrijf Amsterdam N.V.		
Bouw- en Handelsmaatschappij "Hal-lum" B.V. FINANCIEEL BELANG : 100%	Hallum Cruise B.V. FINANCIEEL BELANG : 100%	Regionale Ontwikkelingsmaatschappij voor het Noordzeekanaalgebied N.V. FINANCIEEL BELANG : 33,33%
Bin 2 Barrel Holding B.V. FINANCIEEL BELANG : 10%	Waterkant B.V. FINANCIEEL BELANG : 100%	RON Achtersluispolder I B.V. FINANCIEEL BELANG : 100%
Port of Amsterdam Activities B.V. FINANCIEEL BELANG : 100%	Waterkant C.V. FINANCIEEL BELANG : 100%	RON Deelnemingen I B.V. FINANCIEEL BELANG : 100%
Port of Amsterdam International B.V. FINANCIEEL BELANG : 100%		RON Deelnemingen II B.V. FINANCIEEL BELANG : 100%
Portbase B.V. FINANCIEEL BELANG : 25%		RON Nieuw Bruynzeel B.V. FINANCIEEL BELANG : 100%
Sail Beheer B.V. FINANCIEEL BELANG : 47,50%		RON WESTZAAN B.V. FINANCIEEL BELANG : 100%
Mainport Innovation Fund II FINANCIEEL BELANG : 23,03%		Ringvaart Participatie B.V. FINANCIEEL BELANG : 100%

DIRECTIE

De statutaire directie bestond tot augustus 2016 uit drie directeuren. Na het vertrek van de algemeen directeur, per 1 augustus 2016, is de directie met twee leden verder gegaan. De directie bestond uit een algemeen directeur (CEO), een operationeel directeur (COO) en een financieel directeur (CFO). De operationeel directeur heeft met ingang van augustus de functie van CEO tijdelijk waargenomen. Op 2 december is door de Raad van Commissarissen besloten het aantal statutair directieleden voor de onderneming vast te stellen op twee. Op 6 december werd de operationeel directeur, op voordracht van de Raad van Commissarissen, door de Algemene Vergadering benoemd tot algemeen directeur. De taken van de COO-functie werden verdeeld tussen de CEO en de CFO. De positionering van de havenmeester binnen de topstructuur is hierop aangepast. Binnen de nieuwe structuur neemt de havenmeester, in een zelfstandige adviesrol, deel aan het directie- en RvC-overleg en versterkt hiermee de nautisch-maritieme inbreng.

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 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.

Per 1 augustus 2016 is door de Algemene Vergadering een nieuwe voorzitter van de Raad van Commissarissen benoemd. Van 1 januari tot 1 augustus is het voorzitterschap waargenomen door de vicevoorzitter. Met uitzondering van de periode 1 augustus tot 1 oktober bestond de Raad van Commissarissen in 2016 uit zes leden. In voornoemde periode waren dat er zeven.

De Raad van Commissarissen kende in 2016 drie commissies: de Auditcommissie, de Benoemingscommissie en de Bezoldigingscommissie. Met ingang van 1 januari 2017 komt daar een Strategiecommissie bij. De commissies vergaderen zelfstandig en doen op onderdelen het voorbereidende werk voor de Raad van Commissarissen.

Risicomanagement

Het creëren van maatschappelijke waarde komt niet alleen voort uit ondernemerschap – het creëren en realiseren van kansen – maar ook uit het voorkomen van risico's of het beperken van de impact ervan. Door een bewuste afweging te maken tussen onze doelstellingen en de risico's die wij bereid zijn te nemen, streven we naar een bestendige maatschappelijk verantwoorde bedrijfsvoering. Op deze wijze vergroten wij de kans op het behalen van onze strategische doelstellingen. Nevenstaande tabel geeft inzicht in de mate van onze risicobereidheid.

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 ernaar om de risico's die deze taken in gevaar kunnen brengen zoveel mogelijk te beperken. Onze risicoacceptatie 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.

HET RISICOBEBEERSINGS- EN CONTROLESYSTEEM

Het systeem van risicobeleersing en interne controle heeft tot doel risico's te identificeren, te beheersen en daarover te rapporteren. Het gehanteerde systeem is gebaseerd op de internationaal geaccepteerde standaarden van het Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO).

Risicobeleersing is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de lijnmedewerkers. Zij zijn verantwoordelijk voor risico-identificatie, risicobeleersing en rapportage daarover en worden daarbij ondersteund door de stafafdelingen in de tweede lijn, zoals juridische zaken (compliance risico's), treasury (financiële risico's), financial control (verslaggevingsrisico's) en risicomangement.

Het systeem van risicobeleersing en controle is verankerd in de organisatie door middel van de planning- en controlcyclus aan de hand van de jaarplannen en de budgetten van de afdelingen. Monitoring vindt gedurende het jaar plaats door elke maand inzicht te geven in de financiële prestaties van het havenbedrijf. Ieder kwartaal wordt beoordeeld in hoeverre de kritische prestatie-indicatoren zijn gerealiseerd en wat de verwachting voor het resterende jaar is. Ook wordt gerapporteerd over de voortgang van de strategische speerpunten en de beheersing van de belangrijkste risico's.

Risico's met betrekking tot het aangaan van uitgaven en verplichtingen worden beperkt door de vastgestelde autorisatielimiten, interne bevoegdheden en de procuratieregeling, die ook verankerd zit in onze systemen. Tenslotte zijn onze normen en waarden opgenomen in de bedrijfscode.

In het systeem van risicomangement zijn het afgelopen jaar meerdere verbeteringen aangebracht. In 2016 zijn we gestart met de Risicomangement Stuurgroep. De stuurgroep houdt toezicht op de inrichting en de werking van risicomangement. Doordat de stuurgroep elk kwartaal de

inhoud van de risicorapportage beoordeelt, is het agenderen van risico's in de management teams en de rapportage over risico's het afgelopen jaar sterk verbeterd. Daarnaast is zij in 2016 begonnen met het formuleren van het risicobeleid en het nader uitwerken van de risicobereidheid.

Voor onze belangrijkste processen, zoals contractopbrengsten, zeehavengelden en inkopen zijn procesbeschrijvingen aanwezig, waarin de maatregelen ter beheersing van financiële verslaggevingsrisico's zijn vastgelegd. Met ingang van 2016 wordt door de proceseigenaar elk kwartaal een in-control-statement afgegeven over de beheersing van deze processen.

Op het gebied van compliance is in 2016 een programma gestart waarbij in kaart gebracht is welke wetten en regels het hoogste risicoprofiel kennen. Er zijn compliance officers benoemd, die actuele kennis van de wet- en regelgeving hebben. Het risicobewustzijn op het gebied van compliance is verhoogd door het actualiseren van de bedrijfscode en het starten van dilemmasessies.

DE BELANGRIJKSTE RISICO'S

Risico's zijn de effecten van onzekerheden op het behalen van de doelstellingen. Onzekerheden ontstaan als gevolg van het geheel of gedeeltelijk ontbreken van informatie over, inzicht in of kennis van een gebeurtenis, de gevolgen daarvan, of de waarschijnlijkheid dat een gebeurtenis zich voordoet. Wij hebben onze risico's ingeschat en afgezet tegen onze risicobereidheid. Deze beoordeling vormt de basis voor het treffen van maatregelen om de kans dat het risico zich voordoet te beïnvloeden of de gevolgen van een risico te beperken. Onze belangrijkste risico's in 2016 staan hieronder beschreven.

STRATEGISCHE RISICO'S

Hieronder vallen risico's en onzekerheden die een belemmering vormen om onze doelstellingen te realiseren.

SPRONG OVER HET IJ

Risico: De intentie van de gemeente is om een brug over het IJ aan te leggen rond 2021. Dit kan leiden tot beperkingen in de vlotte en veilige doorvaart van schepen. De komst van een brug leidt tevens tot beperkingen in de bereikbaarheid van de zeecruiseterminal.

Maatregelen: De Divisie Havenmeester neemt samen met Rijkswaterstaat deel aan diverse gemeentelijke werkgroepen om invloed uit te oefenen op de keuze van de gemeente voor het soort oeververbinding (bruggen en/of tunnels) en de uitvoeringsvorm daarvan. Hierbij worden geen concessies gedaan aan de eisen voor een veilige doorstroom van het scheepvaartverkeer over het IJ. Daarnaast wordt de haalbaarheid van alternatieve locaties voor de zeecruiseterminal (PTA) onderzocht, in samenwerking met de gemeente Amsterdam.

VERDELING MILIEURUIMTE

Risico: De geluidruimte rondom Westpoort is eind 2015 verruimd. In 2016 is de herziening van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) gehonoreerd. Dit biedt ruimte aan bestaande klanten om te groeien en ook om nieuwe klanten te vestigen. Indien de totale milieuruimte ongelijkmatig wordt verdeeld over Westpoort is er onvoldoende beschikbare milieuruimte voor de nog niet uitgegeven terreinen. Hierdoor zijn deze niet optimaal verkoopbaar.

Maatregelen: Ter voorkoming van gebrek aan geluidruimte op individuele kavels wordt een geluidverdeelplan opgesteld. Deze geluidverdeling wordt verankerd in een bestemmingsplan. Samen met de Provincie Noord-Holland wordt een verdeelplan voor stikstofdepositieruimte opgesteld, dat in de eerste helft van 2017 zal worden bekrachtigd.

TRANSFORMATIE

Risico: Het havengebied binnen de ringweg A10 kan (meer) transformeren tot woongebied. In de huidige afspraken is de overdracht van het gebied aan de gemeente Amsterdam voorzien voor 2040. Dit brengt het risico met zich mee dat met name de daar gevestigde Agri-overslagklanten zich toekomstig gaan oriënteren op vestiging elders.

Maatregelen: Het havenbedrijf houdt een strategische grondvoorraad aan om met name deze

Agri-klanten aantrekkelijke alternatieve vestigingen te kunnen aanbieden met een optimale infrastructuur in het havengebied van Amsterdam.

UITFASERING KOLENCENTRALES

Risico: Als gevolg van de motie kolenuitfasering van Van Weyenbert/Van Veldhoven en de uitspraak van de rechter inzake Urgenda heeft minister Kamp onderzoek laten doen naar de uitfasering van de kolencentrales in Nederland. Minister Kamp heeft in januari 2017 naar aanleiding van dit onderzoek een brief gestuurd naar de kamer, waarin hij schrijft dat hij geen noodzaak ziet voor het vervroegd sluiten van nog meer kolencentrales in Nederland, omdat de minister van mening is dat de CO₂ emissie doelstellingen voor 2020 zonder deze maatregelen haalbaar zijn. In zijn brief heeft hij aangegeven dat als in november 2017 tijdens de Nationale Energie verkenning blijkt dat de Urgenda-normen wat betreft CO₂ uitstoot niet worden gehaald, de Hemweg kolencentrale mogelijk vervroegd gesloten wordt per 2020.

Maatregelen: De ontwikkelingen in Den Haag worden nauwgezet gevolgd. Er wordt nauw samengewerkt met Nuon om een andere invulling van de centrale te realiseren. Wij zijn in gesprek met de kolenterminals in de haven hoe invulling gegeven kan worden aan een versnelde energietransitie. In onze strategie houden wij rekening met een daling van de kolen overslag van 5% per jaar en een kolenvrije haven vanaf 2030.

ACCEPTATIE DOOR OMGEVING

Risico: Verminderd draagvlak onder stakeholders leidt tot druk op de havenactiviteiten, waardoor wij onze ambities mogelijk niet geheel kunnen realiseren.

Maatregelen: Door middel van intensief stakeholdermanagement wordt de relatie met de omgeving verbeterd. Voorbeelden hiervan zijn de milieudialogen IJmond en Westpoort, deelname aan diverse (gemeentelijke) werkgroepen, het regioprogramma en interne kennisdeling over regionale ontwikkelingen. Daarnaast lopen er diverse leefbaarheidsprojecten, zoals de vernevelingsactiviteiten bij het lichten, het plaatsen van E-noses om geurklachten beter inzichtelijk te krijgen en gericht aan te kunnen pakken, en het vervangen van achteruitrijpiepgeluid door een sissend geluid dat minder ver hoorbaar is.

STRATEGISCH PERSONEELSBELEID

Risico: Het niet kunnen aantrekken en niet kunnen ontwikkelen van medewerkers met de juiste, benodigde kennis en vaardigheden om de doelstellingen van het havenbedrijf te realiseren.

Maatregelen: Met een integraal personeelsbeleid gaan we optimaler sturen op het werven van de juiste persoon op de juiste plek, de ontwikkeling van medewerkers, arbeidsomstandigheden/verzuim, vitaliteit en mobiliteit. Sinds enige jaren is een managementontwikkelingsprogramma ingezet. En begin 2017 is het HavenFit-programma gestart, wat inzet op duurzame inzetbaarheid van personeel.

OPERATIONELE RISICO'S

Hieronder vallen de risico's en onzekerheden die de effectiviteit en efficiëntie van de operationele activiteiten van het havenbedrijf beïnvloeden.

ZEESLUIS

Risico: Stremmingen door de bouw van een nieuw zeesluizencomplex in IJmuiden, waardoor de bereikbaarheid van de haven beperkt wordt. Voor 2017 zijn 10 uur extra stremmingen verwacht door de bouw van de nieuwe sluis. Dit geldt voor de Noordersluis.

Maatregelen: In de werkafspraken tussen het Centraal Nautisch Beheer (CNB) en Rijkswaterstaat (RWS) is de rolverdeling bij geplande en ongeplande stremmingen vastgelegd. Er is maandelijks overleg over de planning bij stremmingen, die desgewenst in onderling overleg kan worden aangepast. Alle stremmingen worden tijdig door het CNB aan de vaarweggebruikers en nautisch dienstverleners gecommuniceerd.

ONTSLUITING VIA SPOOR

Risico: Als gevolg van werkzaamheden op en rond het spoor, zoals in verband met het zogenaamde Derde spoor in Duitsland (het verlengde van de Betuweroute) en het programma Hoogfrequent spoor in Amsterdam, kan de capaciteit op het spoor onvoldoende zijn.

Maatregelen: Wij zijn actief in diverse werk- en stuurgroepen om de noodzaak van goed

goederenvervoer in het belang van onze klanten onder de aandacht te houden. Samen met de gemeente Amsterdam en andere partijen zetten wij in op maatregelen, zoals omleidingen en een ongelijkvloerse spoorwegovergang, waarmee zowel voldoende capaciteit op de spoorcorridors en emplacementen als veilige en soepele doorstroming op spoorwegkruisingen worden gewaarborgd.

De effectiviteit van de getroffen maatregelen wordt in achterbansessies met de klanten en terminals besproken en teruggekoppeld aan ProRail.

GEVOLGSCHADE CALAMITEITEN

Risico: Wanneer zich een groot incident of een reeks kleinere incidenten plaatsvinden op het water en/of het land, beïnvloedt dit de veiligheid van medewerkers en bezoekers, de bereikbaarheid van het gebied en de reputatie van Havenbedrijf Amsterdam. Daarnaast kan het draagvlak voor de haven afnemen en het havenbedrijf achterblijven met de niet-verhaalbare schade.

Maatregelen: De Divisie Havenmeester voert toezicht en handhaving uit op nautische voorzieningen en bedrijfsactiviteiten op en langs het water. De omgevingsdienst verleent vergunningen en verzorgt toezicht en handhaving op deze vergunningen. Havenbedrijf Amsterdam zorgt er voor dat de buitenruimte en weginfrastructuur conform wet- en regelgeving wordt ingericht. Het onderhoudsniveau van de openbare ruimte blijft hoog (niveau B). Daarnaast worden veiligheidscontouren en -zonerings in de bestemmingsplannen opgenomen en gehandhaafd.

Om de gevolgen van een brand te beperken, neemt Havenbedrijf Amsterdam een actieve houding aan ten aanzien van het naleven van de regelgeving omtrent het verwijderen van asbestdaken in het havengebied en de Sloterdijken. Tevens wordt een nieuwe locatie aangewezen voor vestiging van de brandweer in het havengebied. Dit zal in 2017 gerealiseerd worden.

TERRORISTISCHE AANSLAG IN DE HAVEN

Risico: Een terroristische aanslag in de haven. Dit heeft gevolgen voor de veiligheid van werknemers en bezoekers, de bereikbaarheid van het gebied en de reputatie van Havenbedrijf Amsterdam. Daarnaast kan het draagvlak voor de haven afnemen en het Havenbedrijf achterblijven met de niet-verhaalbare schade.

Maatregelen: In de dreigingsfase is het Havenveiligheidsplan van kracht. De maatregelen in het plan worden regelmatig geoefend in multidisciplinaire teams. Verschillende medewerkers van de Divisie Havenmeester voeren surveillances uit. Als Port Security Officer houdt de divisie toezicht op naleving van de havenbeveiligingswet. Daarnaast heeft elk bedrijf zijn eigen 'Port security plan'. Deze plannen worden getoetst door het integrale toetsingsteam waar ook de brandweer, de politie en de douane aan deelnemen, waarbij International Ship & Port Facility (ISPS)- inspecteurs toezicht houden op de naleving. In de fase van een aanslag treedt het Incident Bestrijdingsplan Noordzeekanaalgebied in werking.

ICT/DATABASEVEILIGING

Risico: Het niet op orde hebben van de IT-beveiliging leidt tot het onvoldoende kunnen garanderen dat de IT-voorzieningen beschikbaar en stabiel zijn. Dit kan resulteren in het uitvallen van kritische systemen, of data die niet beschikbaar of betrouwbaar zijn.

Maatregelen: De jaarlijkse, door EY uitgevoerde EDP audit geeft als conclusie dat onze basis-IT op orde is. Het gehanteerde beveiligingsniveau (NOREA) is een zeer hoog ambitieniveau. Om onze data beter te waarborgen en optimaal te beschermen voor cyber-aanvallen en datalekken, wordt momenteel gewerkt aan een transitie van ons datacenter naar de cloud. Het inrichten van het Security Management-proces zal het risico op een cyber-aanval van buitenaf verkleinen, maar nooit volledig kunnen voorkomen.

FINANCIËLE RISICO'S

Dit betreft risico's en onzekerheden met betrekking tot de financiële positie en de mogelijkheden om financiering aan te trekken.

FINANCIERING VAN DE SLUIS

Risico: Door een gunstige aanbesteding van de nieuwe sluis, vinden de Provincie Noord-Holland en het rijk dat er disbalans is ontstaan in de financiering van de sluis. Hierover wordt discussie gevoerd, waardoor de afspraken tussen het Rijk, Provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam, over de financiële bijdragen aan de bouw van de nieuwe sluis, nog niet zijn afgerond.

Maatregelen: Ten aanzien van de discussie over disbalans in de financiering heeft Havenbedrijf Amsterdam geen formele rol, aangezien de bestuursovereenkomst is afgesloten tussen de gemeente Amsterdam, Provincie Noord-Holland en het Rijk. Havenbedrijf Amsterdam gaat als belanghebbende een bijdrage leveren aan de financiering van de nieuwe zeesluis. De hoogte van de bijdrage wordt op een later moment bepaald. Het verleggen van de financiering naar het havenbedrijf zal in overleg met de gemeente Amsterdam als aandeelhouder niet leiden tot beperking ten aanzien van het uitvoeren van het strategisch plan.

GEVOLGSCHADE VAN FAILLISSEMENT KLANTEN

Risico: Indien een klant failliet gaat, is het mogelijk dat het havenbedrijf achterblijft met de schade. Deze schade kan bestaan uit een debiteurenrisico, achterblijvende bodemvervuiling, achterblijvende activa die gesloopt moeten worden, of voorraden met een negatieve waarde.

Maatregelen: In 2016 heeft een inventarisatie van klanten plaatsgevonden, waarbij mogelijk sprake is van bodemverontreiniging, en panden en voorraden met een negatieve waarde. Omdat dit risico regelmatig intern is besproken, is het risicobewustzijn toegenomen. In onderhandeling met de klant zetten wij in op het verkrijgen van zekerheden, zoals bankgaranties en het overnemen van de verantwoordelijkheid voor bodemsanering.

COMPLIANCE-RISICO'S

Dit zijn risico's en onzekerheden die voortvloeien uit wetten en regels en een directe invloed hebben op het havenbedrijf en de bedrijfsprocessen.

COMPLIANCE

Risico: Er is een risico dat Amsterdam, door gebrek aan een Europees 'level playing field', een minder aantrekkelijke vestigingsplaats wordt ten opzichte van andere Europese havens, als gevolg van naleving van wetten en regels, zoals de Vennootschapsbelasting voor zeehavens vanaf 1-1-2017.

Maatregelen: Het punt van een ongelijk 'level playing field' is op de Europese agenda gezet door aansluiting bij de lobby van de gezamenlijke bedrijven en het Rijk.

Bericht van de raad van commissarissen

In 2016 is hard gewerkt aan de toekomst van de havenregio Amsterdam. Een uitdagende toekomst, met nieuwe eisen en nieuwe kansen. En een nieuw directieteam. Met de benoeming van operationeel directeur Koen Overtoom tot algemeen directeur (CEO) en het vertrek van Dertje Meijer is de omvang teruggebracht naar een tweehoofdige directie. Samen met financieel directeur Michiel de Brauw (CFO) vormt Koen Overtoom sinds december de directie van Havenbedrijf Amsterdam.

De bouw van de nieuwe zeesluis in IJmuiden is in 2016 goed op stoom gekomen. De directie maakt werk van de uitvoering van de Visie 2030 en zet concrete stappen richting de metropoolhaven die Havenbedrijf Amsterdam voor ogen heeft. De inzet op productie van hernieuwbare energie ten behoeve van de eigen havengemeenschap en het aantrekken en verwerken van stedelijke reststoffen als nieuwe grondstoffen zijn hier goede voorbeelden van. Het

investeringsvolume dat bij deze ontwikkelingen past, bleef in 2016 onder het verwachte niveau en blijft daarom de komende jaren een belangrijk aandachtspunt voor Raad van Commissarissen en directie.

De Raad van Commissarissen deelt de opvatting van de directie dat het succes van een haven niet langer uitsluitend in tonnen overslag is uit te drukken, maar dat de betekenis van een haven in het creëren van (toegevoegde) waarde, zoals extra werkgelegenheid in het havengebied, minstens zo relevant is.



De toekomst van de zee- en riviercruise in de Amsterdamse haven dient in (groot)stedelijke context te worden gezien. Het is een uitdaging om de toekomstige groei van de cruise blijvend op hoog niveau te faciliteren. Een brug over het IJ is actueel, maar heeft wel gevolgen voor de vaarweg en mogelijk ook voor de aan de IJ-haven gelegen Passenger Terminal Amsterdam. De bruggenkwestie vraagt een gezamenlijke, constructieve aanpak en de Raad van Commissarissen benadrukt het belang van een haven die met het gezicht naar de stad staat.

De ontwikkeling van het aan de noordzijde van het Noordzeekanaal gelegen bedrijventerrein HoogTij is een goede impuls voor de havenregio. Provincie Noord-Holland, gemeente Zaanstad en Havenbedrijf Amsterdam werken samen in de Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied en hebben in 2016 groen licht gegeven voor de aanleg van kade bij het HoogTij-terrein.

VERGADERINGEN

De Raad van Commissarissen heeft in 2016 zeven keer vergaderd, waarvan twee op locatie in de Amsterdamse haven en één in de haven van Rotterdam. In mei was de Raad van Commissarissen te gast bij Waterland Terminal van VCK Logistics, de overdekte all-weather terminal in de Westhaven voor de overslag van klimaatgevoelige goederen. In december werd vergaderd bij Prodock, de proeftuin van Havenbedrijf Amsterdam voor innovatieve startups.

De jaarlijkse, gezamenlijke retraite van Raad van Commissarissen en directie was in 2016 in Rotterdam, waar onder meer werkbezoeken aan Shell en Broekman Logistics op het programma stonden. Bij Shell is ingegaan op het ook voor de haven van Amsterdam zeer relevante thema van de energietransitie. De uitwerking van de Visie 2030 in een strategie voor de middellange termijn en in concrete strategische speerpunten was voor directie en Raad van Commissarissen in 2016 een van de belangrijkste agendapunten. De ontwikkelingen in de kolenmarkt, de ambities van de directie op het gebied van hernieuwbare energie en recycling, en de financiële impact van deze ontwikkelingen op de (middel)lange termijn maakten onderdeel uit van de discussie.

Amsterdam als voorkeurshaven is een van de speerpunten. Overzichtelijke en vlotte vergunningverlening is een belangrijke voorwaarde voor een goed vestigingsklimaat. Het havenbedrijf heeft hiervoor samenwerking gezocht met de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. De directeur van de Omgevingsdienst was in januari 2016 te gast bij de Raad van Commissarissen en gaf een toelichting op de samenwerking.

De invoering van vennootschapsbelasting (Vpb) voor Nederlandse zeehavenbedrijven is met ingang van januari 2017 een feit. Bij de voorbereiding op de Vpb-plicht en de financiële impact hiervan op het havenbedrijf is de Raad van Commissarissen goed en regelmatig geïnformeerd door de directie.

In december heeft de Raad van Commissarissen de keuze gemaakt voor een andere topstructuur. De directie is teruggebracht van drie naar twee leden. De Raad wist zich bij dit besluit gesteund door zowel de ondernemingsraad van Havenbedrijf Amsterdam (intern) als door de ondernemers in de haven (extern). De havenmeester neemt binnen de nieuwe structuur, in een zelfstandige adviesrol, deel aan het directie- en RvC-overleg en versterkt hiermee de nautisch-maritieme inbreng.

Een belangrijk argument voor de nieuwe structuur is het bevorderen van een sterk managementlaag onder de directie. Deze laag krijgt nu meer ruimte en verantwoordelijkheid en komt daarmee meer in zijn kracht te staan.

De Raad heeft er alle vertrouwen in dat Koen Overtoom en Michiel de Brauw, bijgestaan door havenmeester Marleen van de Kerkhof, succesvol leiding zullen geven aan het bedrijf.

AUDITCOMMISSIE

In 2016 bestond de auditcommissie uit Ingrid Doerga (vz), Dook van den Boer (lid) tot eind september en Philip Stibbe vanaf december. De commissie heeft in 2016 vier keer vergaderd,

waarbij tevens aanwezig waren de CFO, de CEO en, afhankelijk van de onderwerpen, de externe accountant, de interne accountant en verschillende senior stafleden. Ook is diverse keren separaat overleg gevoerd met de CFO.

In de auditcommissie werden in 2016 een groot aantal onderwerpen aan de orde gesteld:

- de jaarrekening over 2015, inclusief bevindingen van de externe accountant en het accountantsverslag, de bevindingen van de interimcontrole 2016 en de opzet van het auditplan 2017;
- de begroting van 2017;
- de financiersstructuur, liquiditeit en balansratio, maandrapporten en dividendvoorstel;
- het IT-beveiligingsbeleid, inkoopbeleid, interne controleprocedures en rapportages;
- de fiscale positie en het daarbij behorende waarderingsvraagstuk.

De interne auditfunctie werd in 2016 door externen ingevuld. Het Havenbedrijf heeft in 2016 tax-expertise aangetrokken en voor de interne auditfunctie is voor 2017 een vaste functionaris aangetrokken. Over de herinrichting van de financiële en IT-kolom van het havenbedrijf heeft de audit commissie geadviseerd. De auditcommissie constateert dat er in 2016 aanzienlijke verbeteringen in de interne beheersing van het Havenbedrijf zijn gerealiseerd en verwacht dat deze lijn verder wordt doorgezet. De bevindingen van de auditcommissie worden gerapporteerd aan de plenaire Raad van Commissarissen.

BEZOLDIGINGSKOMMISSIE

De leden van de Bezoldigingscommissie waren in 2016 Willemijn Maas (voorzitter) en Jeroen de Haas. De commissie heeft de beoordelings- en functioneringsgesprekken met de directie gevoerd en de criteria voor de variabele beloning aan de hand van de jaarresultaten getoetst. Op basis hiervan heeft zij per directielid een voorstel voorbereid voor de Raad van Commissarissen.

In 2016 heeft het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam een nieuw beloningsbeleid voor haar deelnemingen vastgesteld. Op onderdelen verschilt dit beleid van het huidige beloningsbeleid voor de directie van Havenbedrijf Amsterdam. De commissie heeft de consequenties in kaart gebracht en brengt hierover advies uit aan de Raad van Commissarissen.

In december heeft de Raad van Commissarissen besloten de bezoldigingscommissie op ad hoc-basis voort te zetten. Dat wil zeggen dat de commissie per 2017 geen vaste leden meer heeft en er, indien nodig, onderlinge werkafspraken worden gemaakt.

BENOEMINGSKOMMISSIE

De benoemingscommissie bestond in 2016 uit Dook van den Boer en Philip Stibbe. Van den Boer nam hierbij waar voor René Smit, die ervoor koos om zich als oud-voorzitter terughoudend op te stellen in de wervingsprocedure voor een nieuwe voorzitter van de Raad van Commissarissen.

De benoemingscommissie heeft een intensief jaar gehad met de werving van een nieuwe voorzitter voor de Raad en een nieuwe directievoorzitter. Beide vacatures zijn met instemming van de aandeelhouder – de gemeente Amsterdam – succesvol ingevuld.

Vergelijkbaar met de bezoldigingscommissie heeft de Raad van Commissarissen besloten ook de benoemingscommissie in 2017 op ad hoc-basis voort te zetten.

STRATEGIEKOMMISSIE

Nieuw is de strategiecommissie. Deze commissie start begin 2017 en heeft als vaste leden Jeroen de Haas (voorzitter), Willemijn Maas en Philip Stibbe.

EVALUATIE RAAD VAN COMMISSARISSEN

De Raad van Commissarissen heeft in 2016 een zelfevaluatie uitgevoerd met ondersteuning van een onafhankelijke derde. Het referentiekader van de evaluatie vormde de Nederlandse Corporate Governance Code plus vigerende inzichten inzake deugdelijk bestuur. Gekozen is voor een zelfevaluatie met de nadruk op boardroom dynamics.

PERSONELE AANGELEGENHEDEN

Binnen de Raad van Commissarissen waren er in 2016 twee personele wijzigingen. Per 1 augustus is Koos van der Steenhoven benoemd tot voorzitter. Van der Steenhoven is werkzaam bij de Algemene Bestuursdienst van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Daarvoor was hij onder andere secretaris-generaal van dit ministerie en van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap.

Dook van den Boer heeft de Raad van Commissarissen, na afloop van zijn benoemingsperiode, per 1 oktober verlaten. Van den Boer was lid van de auditcommissie en heeft van december 2015 tot augustus 2016 het voorzitterschap van de Raad van Commissarissen waargenomen.

Algemeen directeur Dertje Meijer heeft de directie van Havenbedrijf Amsterdam met ingang van 1 augustus verlaten. Zij was sinds 2001 werkzaam bij het bedrijf, waarvan zeven jaar als algemeen directeur en CEO. Koen Overtoom is haar opvolger. Op voordracht van de Raad van Commissarissen is Overtoom op 6 december benoemd door de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van Havenbedrijf Amsterdam N.V. Overtoom werkt sinds 2002 bij het havenbedrijf en was sinds de verzelfstandiging van het bedrijf in april 2013 operationeel directeur (COO). Sinds 1 augustus 2016 was Overtoom waarnemend CEO.



DANKWOORD

De Raad van Commissarissen bedankt Dertje Meijer voor haar betekenis voor de Amsterdamse haven. Onder haar leiding heeft Havenbedrijf Amsterdam belangrijke mijlpalen bereikt, zoals de verzelfstandiging van het bedrijf in 2013, de nieuwe grote zeesluis in IJmuiden die nu in aanbouw is en de publicatie van de Visie 2030, waarin de koers van het havenbedrijf voor de komende jaren is uitgezet.

Wij bedanken ook onze collega-commissaris Dook van den Boer, die heeft afgezien van een herbenoeming voor een nieuwe periode. Van den Boer was vanaf de verzelfstandiging van het havenbedrijf in 2013 een betrokken commissaris en heeft een positieve bijdrage geleverd aan het versterken van de samenwerking binnen het Noordzeekanaalgebied.

Koos van der Steenhoven (voorzitter)

Ingrid Doerga

Jeroen de Haas

Willemijn Maas

René Smit

Philip Stibbe

Jaarrekening 2016 Havenbedrijf Amsterdam NV



Inhoudsopgave

[Balans per 31 december 2016](#)

[Winst- en verliesrekening 2016](#)

[Kasstroomoverzicht 2016](#)

[Toelichting op de jaarrekening 2016](#)

1. [Grondslagen voor balanswaardering en resultaatbepaling](#)
2. [Immateriële vaste activa](#)
3. [Materiële vaste activa](#)
4. [Financiële vaste activa](#)
5. [Vorderingen](#)
6. [Liquide middelen](#)
7. [Eigen vermogen](#)
8. [Voorzieningen](#)
9. [Langlopende schulden](#)
10. [Kortlopende schulden en overlopende passiva](#)
11. [Financiële instrumenten](#)
12. [Niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen](#)
13. [Opbrengsten](#)
14. [Overige bedrijfsopbrengsten](#)
15. [Personeelslasten](#)
16. [Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa](#)

63	17. Overige bedrijfskosten	88
	18. Financiële baten en lasten	88
64	19. Resultaat deelnemingen	88
	20. Bezoldiging van bestuurders en commissarissen	88
65	21. Verbonden partijen	90
	22. Honoraria externe accountant	91
66	23. Bestemming van het resultaat over het boekjaar 2015	91
	24. Voorstel winstbestemming	91
	25. Gebeurtenissen na balansdatum	91
66		
73	Overige gegevens	93
74		
76	26. Statutaire regeling winstbestemming	93
77	27. Controleverklaring van de onafhankelijke accountant	93
78		
78		
80		
82		
83		
84		
85		
87		
87		
87		
88		

Balans per 31 december 2016

Voor resultaatbestemming
Bedragen in €

	TOELICHTING	2016	2015
ACTIVA			
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	2	591.578	1.156.826
Materiële vaste activa	3	494.420.014	503.500.305
Financiële vaste activa	4	9.108.125	7.132.439
		504.119.717	511.789.570
Vlottende activa			
Vorderingen	5	20.530.727	21.589.157
Liquide middelen	6	34.071.998	47.881.102
		54.602.725	69.470.259
Totaal activa		558.722.442	581.259.829
PASSIVA			
Eigen vermogen	7		
Geplaatst aandelenkapitaal		45.000	45.000
Agio		300.584.972	300.584.972
Wettelijke en statutaire reserves		397.134	684.718
Overige reserves		26.052.957	23.181.896
Resultaat boekjaar		71.893.754	52.583.477
		398.973.817	377.080.063
Voorzieningen	8	54.774.037	31.453.327
Langlopende schulden	9	64.973.109	66.541.980
Kortlopende schulden	10	40.001.479	106.184.459
		159.748.625	204.179.766
TOTAAL EIGEN VERMOGEN EN PASSIVA		558.722.442	581.259.829

Winst- en verliesrekening 2016

BEDRAGEN IN €	TOELICHTING	2016	2015
Opbrengsten	13	149.141.193	143.175.224
Overige bedrijfsopbrengsten	14	-	3.637.783
Som der bedrijfsopbrengsten		149.141.193	146.813.007
Personeelslasten	15	36.978.779	35.513.699
Afschrijvingen en amortisaties op im/materiële vaste activa	16	21.687.599	21.822.596
Overige bedrijfskosten	17	14.649.469	33.957.721
Som der bedrijfskosten		73.315.847	91.294.016
BEDRIJFSRESULTAAT		75.825.346	55.518.991
Financiële baten en lasten	18	-4.465.113	-3.100.571
Resultaat deelnemingen	19	533.521	165.057
NETTORESULTAAT		71.893.754	52.583.477

Kasstroomoverzicht 2016

BEDRAGEN IN €	TOELICHTING	2016	2015
BEDRIJFSRESULTAAT		75.825.346	55.518.991
Aanpassingen voor:			
Afschrijvingen	16	21.539.425	21.822.596
Mutatie voorzieningen		18.204.637	17.246.338
Afkoop erfpacht	9	-2.130.858	-2.155.484
Boekwinst op desinvesteringen	14	-	-3.637.783
Mutatie voorziening financiële vaste activa	4	-11.639.643	-263.508
		101.798.907	88.531.150
Mutatie kortlopende vorderingen		1.085.410	-2.948.346
Mutatie kortlopende schulden		-6.182.651	975.663
KASSTROOM UIT BEDRIJFSACTIVITEITEN		96.701.666	86.558.467
Ontvangen interest		561.504	1.698.869
Betaalde interest		-54.087	-5.176.019
KASSTROOM UIT OPERATIONELE ACTIVITEITEN		97.209.083	83.081.317
Kasstroom uit investeringsactiviteiten:			
Investeren in immateriële vaste activa	2	-205.763	-315.078
Investeren in materiële vaste activa	3	-12.603.985	-19.578.766
Agio'storting groepsmaatschappij	4	-2.000.000	-700.000
Bijdrage derden ten behoeve van investeringen in materiële vaste activa	3	767.688	781.987
Desinvesteringen in immateriële vaste activa	2 en 16	148.174	-
Desinvesteringen in materiële vaste activa	3 en 14	-	3.935.203
Aflossingen op langlopende vorderingen		12.313.023	1.990.013
KASSTROOM UIT INVESTERINGSACTIVITEITEN		-1.580.863	-13.886.641
Kasstroom uit financieringsactiviteiten:			
Nieuwe kortlopende bankschulden		-59.999.311	60.000.000
Nieuwe overige langlopende schulden	9	566.699	40.334
Aflossingen op langlopende schulden	9	-4.712	-105.000.000
Betaalde dividenden	7	-50.000.000	-50.000.000
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		-109.437.324	-94.959.666
SALDO KASSTROOM		-13.809.104	-25.764.990
Geldmiddelen begin boekjaar	6	47.881.102	73.646.092
Geldmiddelen einde boekjaar	6/10	34.071.998	47.881.102
MUTATIE GELD MIDDELEN		-13.809.104	-25.764.990

Toelichting op de jaarrekening 2016

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 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

Havenbedrijf Amsterdam N.V. (Havenbedrijf Amsterdam, de Vennootschap, KvK 57398879), gevestigd De Ruijterkade 7 te Amsterdam, houdt zich voornamelijk bezig met de volgende activiteiten:

- het optimaliseren 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;
- het aanleggen en onderhouden van de infrastructuur, vernieuwen van de haven en het beheer van het Amsterdamse havengebied Westpoort;
- het bevorderen van een vlotte, veilige en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer van 12 mijl buiten de kust bij IJmuiden tot aan de Oranjesluizen, onder meer door regelgeving en handhaving.

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 haven terreinen in erfpacht verkregen. De gemeente Amsterdam bezit het juridische eigendom van de haven terreinen. 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:

DEELNEMING	BELANG	VESTIGINGSPLAATS
Hallum Cruise B.V.	100%	Amsterdam
Bouw- en Handelsmaatschappij Hallum B.V. (hierna Hallum B.V.)	100%	Amsterdam
Regionale Ontwikkelingsmaatschappij N.V. (hierna RON N.V.)	33,33%	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 directie 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-, blijf- en pensioneringskansen, alsmede de inflatieveronderstellingen en de carrièretabellen.

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 afschrijvingen 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 afschrijvingsmethode 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 en bijdragen van derden, 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.

Investeringssubsidies 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.

Buitengebruik gestelde 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 de componentenbenadering 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 genererende eenheid waartoe het actief behoort. Van een bijzondere waardevermindering is sprake als de boekwaarde van een actief of de kasstroom genererende 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.

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.

Voorziening voor saneringsverplichtingen

De voorziening voor latente bodemverplichting en sloop gebouwen 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), prijs indexeringen 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 2016 (en 2015) waren er geen verplichtingen naast de betaling van de jaarlijkse aan de pensioenuitvoerder verschuldigde premie.

De dekkingsgraad van het ABP op 31-12-2016 was 96,6% (2015; 97,2%). Deze dekkingsgraad is een momentopname van de financiële situatie op 31 december 2016. 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 2016 was 91,7% (2015; 98,7%). Wettelijk is bepaald dat de dekkingsgraad 128% dient te zijn en dat de dekkingsgraad niet langer dan 5 jaar onder de 104,2% mag liggen. Maatregelen die het ABP heeft genomen de afgelopen jaren i.v.m. het niet voldoen aan de wettelijke beleidsdekkingsgraad van 104,2% is het niet indexeren van de pensioenen.

Personeelsvoorzieningen

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 (effectief rendement) van hoogwaardige ondernemingsobligaties op balansdatum.

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- en kortlopende schulden

Opgenomen langlopende- en kortlopende leningen en schulden worden bij eerste verwerking opgenomen tegen de reële waarde en vervolgens gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs.

Investeringsubsidies

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.

Exploitatiesubsidies

Exploitatiesubsidies worden ten gunste van de winst-en-verliesrekening gebracht in het jaar ten laste waarvan de gesubsidieerde uitgaven komen, waarin de opbrengsten zijn gederfd dan wel waarin het exploitatietekort zich heeft voorgedaan.

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 volgend boekjaar 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 alle belangrijke rechten op economische voordelen alsmede alle belangrijke risico’s zijn overgegaan op de koper. 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 waarde berekening.

Belastingen

Alle aandelen van de vennootschap worden gehouden door de gemeente Amsterdam. Op grond van artikel 2 lid 3 en 7 van de Wet op de vennootschapsbelasting zijn de (huidige) activiteiten daardoor vrijgesteld van heffing van vennootschapsbelasting. Met ingang van boekjaar 2017 komt deze vrijstelling te vervallen.

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	1.399.297	1.526.967	-	2.926.264
Cumulatieve amortisatie	-927.919	-841.519	-	-1.769.438
BOEKWAARDE PER 1 JANUARI 2016	471.378	685.448	-	1.156.826
Investeringen	-	-	205.763	205.763
Desinvesteringen (aanschafwaarde)	-	-254.013	-	-254.013
Desinvesteringen (cumulatieve afschrijvingen)	-	105.839	-	105.839
Afschrijvingen	-238.890	-383.947	-	-622.837
Ingebruikname	-	-	-	-
	-238.890	-532.121	205.763	-565.248
Cumulatieve aanschafwaarde	1.399.297	1.272.954	205.763	2.878.014
Cumulatieve amortisatie	-1.166.809	-1.119.627	-	-2.286.436
BOEKWAARDE PER 31 DECEMBER 2016	232.488	153.327	205.763	591.578
Afschrijvingspercentages	33%	33%		

De kosten van onderzoek en ontwikkeling betreffen de betaalde bedragen aan derden met betrekking tot zelf ont-wikkelde software, zoals de applicaties voor de inning van de havengelden en de uitbreiding van het Datawarehouse.

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 2016: € 113.001 (2015: € 249.724).

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

De activa in aanbouw hebben voornamelijk betrekking op projecten zoals Digitale Haven (ligplaatsen en vaarwegmonitor), Digitaal Wachtjournaal en ontwikkeling van E-learnings.

3. MATERIËLE VASTE ACTIVA

	VOORUITBETAALDE ERFPACHTCANON GRONDEN EN TERREINEN	GROND- EN WEGWER- KEN	WATER- WERKEN	OVERIGE MATERIËLE VASTE ACTIVA	ACTIVA IN AANBOUW	TOTAAL
Cumulatieve aanschafwaarde	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 1 JANUARI 2016	282.333.539	63.387.450	119.240.353	31.963.248	6.575.715	503.500.305
Bruto Investerings	-	-	-	-	12.603.985	12.603.985
Desinvesteringen (aanschafwaarde)	-	-	-	-	-	-
Desinvesteringen (cumulatieve afschrijvingen)	-	-	-	-	-	-
Bijdrage derden	-	-553.818	-213.870	-	-	-767.688
Afschrijvingen	-6.013.061	-6.662.589	-4.645.813	-3.595.125	-	-20.916.588
Ingebruikname	-	4.326.297	2.058.422	1.799.614	-8.184.333	-
	-6.013.061	-2.890.110	-2.801.261	-1.795.511	4.419.652	-9.080.291
Cumulatieve aanschafwaarde	300.354.830	85.251.189	136.480.763	44.071.140	10.995.367	577.153.289
Cumulatieve afschrijvingen	-24.034.352	-24.753.849	-20.041.671	-13.903.403	-	-82.733.275
BOEKWAARDE PER 31 DECEMBER 2016	276.320.478	60.497.340	116.439.092	30.167.737	10.995.367	494.420.014
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 de ontwikkeling van een kade voor de 4e All Weather Terminal (€ 3,1 miljoen). Dit project zal in 2017 worden afgerond.

Investeringen

De investeringen hebben voornamelijk betrekking op het groot onderhoud van de infrastructuur. De belangrijkste investering hierbij is het groot onderhoud aan de Nieuwe Hemweg (€ 1 miljoen). Daarnaast is er geïnvesteerd in het gebouw voor Prodock (€ 1,5 miljoen).

Desinvesteringen

Er hebben zich in het boekjaar geen desinvesteringen voorgedaan.

4. FINANCIËLE VASTE ACTIVA

	DEELNEMINGEN IN GROEPS- MAATSCHAPPIJEN	LANGLOPENDE VORDERINGEN	TOTAAL
BOEKWAARDE PER 1 JANUARI 2016	6.018.265	1.114.174	7.132.439
Agiostorting	2.000.000		2.000.000
Aflossingen	-	-12.200.819	-12.200.819
Rente	-	471.400	471.400
Mutatie voorziening	-	11.639.643	11.639.643
Aandeel resultaat deelnemingen met invloed van betekenis	533.521	-	533.521
Kortlopend deel	-	-468.059	-468.059
BOEKWAARDE PER 31 DECEMBER 2016	8.551.786	556.339	9.108.125

In het boekjaar is de langlopende vordering op RON N.V. ad. € 11,2 miljoen voldaan. Deze vordering was in zijn geheel voorzien.

Onder de langlopende vorderingen is inbegrepen een vordering op ACT B.V. (€ 10,4 miljoen welke volledig is voorzien. Verder is de voornaamste langlopende vordering een vordering op Havengebouw N.V. (€ 0,4 miljoen).

DEELNEMINGEN IN GROEPSMAATSCHAPPIJEN

	HALLUM CRUISE B.V.	HALLUM B.V.	RON N.V.	TOTAAL
BOEKWAARDE PER 1 JANUARI 2016	3.605.187	2.413.078	-	6.018.265
Agiostorting	-	-	2.000.000	2.000.000
Aandeel resultaat	156.164	377.357	-	533.521
BOEKWAARDE PER 31 DECEMBER 2016	3.761.351	2.790.435	2.000.000	8.551.786

5. VORDERINGEN

	2016	2015
Handelsvorderingen	8.126.983	8.951.681
Vorderingen op groepsmaatschappijen	490.961	400.514
Overlopende activa	11.912.783	12.236.962
TOTAAL PER 31 DECEMBER	20.530.727	21.589.157

Op het totaal aan handelsvorderingen is een voorziening voor dubieuze vorderingen ad. € 1.245.600 in mindering gebracht (2015: € 1.758.593). De vorderingen op groepsmaatschappijen betreffen reguliere handelsvorderingen en nog te factureren bedragen. De gefactureerde maar nog niet betaalde erfpachtcontracten zijn geëlimineerd uit de handelsvorderingen, ad. € 15.270.300 (2015: € 13.508.925).

OVERLOPENDE ACTIVA

	2016	2015
Nog te factureren bedragen	2.183.573	5.618.893
Vooruitbetaalde reductie- en ingroeiregelingen	5.070.651	3.018.965
Vooruitbetaalde kosten	1.179.119	1.587.117
Nog te ontvangen subsidies	-	622.256
Belastingen en premies sociale verzekeringen	2.696.404	223.418
Overige vorderingen	783.036	1.166.313
TOTAAL PER 31 DECEMBER	11.912.783	12.236.962

6. LIQUIDE MIDDELEN

	2016	2015
Banktegoeden	34.071.998	47.881.102
TOTAAL PER 31 DECEMBER	34.071.998	47.881.102

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 2016	45.000	300.584.972	684.718	23.181.896	52.583.477	377.080.063
Gestort aandelenkapitaal	-	-	-	-	-	-
Mutatie wettelijke reserve	-	-	-287.584	287.584	-	-
Uitgekeerd dividend 2015	-	-	-	-50.000.000	-	-50.000.000
Bestemming resultaat 2015	-	-	-	52.583.477	-52.583.477	-
Resultaat boekjaar	-	-	-	-	71.893.754	71.893.754
STAND PER 31 DECEMBER 2016	45.000	300.584.972	397.134	26.052.957	71.893.754	398.973.817

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 2016 bedraagt de wettelijke reserve € 232.488 (2015: € 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 herwaarderingsreserves van activa die in de herwaarderingsreserve worden verwerkt. Ultimo 2016 bedraagt de wettelijke reserve € 164.646 (2015: € 213.340).

8. VOORZIENINGEN

	SANERINGS- VERPLICHTINGEN	PERSONEELS-VOOR- ZIENINGEN	OVERIGE VOOR- ZIENINGEN	TOTAAL
BOEKWAARDE PER 1 JANUARI 2016	26.859.519	1.934.808	2.659.000	31.453.327
Dotaties	20.734.599	1.185.017	10.000	21.929.616
Onttrekkingen	-1.022.961	-352.218	-131.512	-1.506.691
Vrijval	-	-559.288	-1.659.000	-2.218.288
Oprenting en verandering disconteringsvoet	4.939.852	176.221	-	5.116.073
BOEKWAARDE PER 31 DECEMBER 2016	51.511.009	2.384.540	878.488	54.774.037

	2016	2015
Latente bodemverplichting	51.140.601	26.303.369
Sloop gebouwen	370.408	556.150
TOTAAL PER 31 DECEMBER	51.511.009	26.859.519

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 € 1.395.876.

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 heeft een kortlopend karakter van € 30.301.

PERSONEELSVORZIENINGEN

	2016	2015
Voormalig personeel	1.710.071	1.198.298
Jubileum uitkering	674.469	736.510
TOTAAL PER 31 DECEMBER	2.384.540	1.934.808

Personeelsvoorzieningen zijn getroffen in verband met langlopende (periode 2017-2020) 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 € 280.983.

OVERIGE VOORZIENINGEN

De overige voorzieningen hebben betrekking op een voorziening voor het reduceren van geluid in woningen als gevolg van verruiming geluidszone Westpoort. De netto contante waarde is nagenoeg gelijk aan de nominale waarde.

9. LANGLOPENDE SCHULDEN

	AFLOSSING 1-5 JAAR	AFLOSSING > 5 JAAR	2016 TOTAAL	2015 TOTAAL
Vooruit ontvangen erfpacht	8.648.848	54.027.975	62.676.823	64.807.681
Overige langlopende schulden	-	2.296.286	2.296.286	1.734.299
OVERIGE LANGLOPENDE SCHULDEN	8.648.848	56.324.261	64.973.109	66.541.980
TOTAAL PER 31 DECEMBER	8.648.848	56.324.261	64.973.109	66.541.980

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 2017 is verantwoord onder de kortlopende schulden, ad. € 2.175.659 (2016: € 2.193.245).

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 (€ 1,1 miljoen) opgenomen.

10. KORTLOPENDE SCHULDEN EN OVERLOPENDE PASSIVA

	2016	2015
Handelscrediteuren	1.554.495	5.048.558
Schulden aan kredietinstellingen	-	59.999.311
Belastingen en premies sociale verzekeringen	2.293.946	5.457.589
Pensioenen	323.295	326.156
Vooruit ontvangen contractopbrengsten	19.756.898	20.594.850
Overige schulden en overlopende passiva	16.072.845	14.757.995
TOTAAL PER 31 DECEMBER	40.001.479	106.184.459

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 zeesluis 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 2016 ruimschoots voldaan. Zekerheden voor deze lening zijn niet gesteld. Bij de waardering van deze financiering is rekening gehouden met bijkomende kosten.

Per 31 december 2016 is van deze faciliteit geen gebruik gemaakt. In 2015 was deze wel benut en gepresenteerd als schulden aan kredietinstellingen.

OVERIGE SCHULDEN EN OVERLOPENDE PASSIVA

	2016	2015
Nog te betalen incentives en kortingen	2.686.919	3.294.217
Vakantiegeld/-dagen	2.498.179	2.534.696
Vooruitontvangen subsidies	1.577.990	1.730.554
Vooruitontvangen opbrengsten	672.681	900.709
Overige schulden	8.637.076	6.297.819
TOTAAL PER 31 DECEMBER	16.072.845	14.757.995

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 ten aanzien van financiële risico's defensief en risicomijdend is.

RENTERISICO

Havenbedrijf Amsterdam N.V. loopt renterisico over de rentedragende vorderingen (met name onder financiële vaste activa), liquide middelen, voorziening voor saneringsverplichtingen, personeelsvoorzieningen 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 marktwaarde. Er zijn door Havenbedrijf Amsterdam in 2016 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 ontstaan 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. Voor nieuwe grote klanten wordt om een bankgarantie gevraagd. Voor oninbare vorderingen wordt door Havenbedrijf Amsterdam een voorziening gevormd voor dubieuze debiteuren.

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 december 2016 zijn de S&P ratings van de partijen waarbij Havenbedrijf Amsterdam momenteel bankiert:

- BNG: AAA
- Rabobank: A+
- ABN AMRO: A

LIQUIDITEITSRISICO

Het liquiditeitsrisico is het risico dat Havenbedrijf Amsterdam 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 in gevaar komt. Havenbedrijf Amsterdam heeft eind 2015 haar financiering omgezet in een voordeligere financiering, wat geresulteerd heeft in gunstige voorwaarden en tarieven. Per 31 december 2016 is geen gebruik gemaakt van deze faciliteit.

KASSTROOMRISICO

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

12. NIET IN DE BALANS OPGENOMEN RECHTEN EN VERPLICHTINGEN

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:

LOPENDE CLAIMS EN GESCHILLEN

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

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 haventerreinen binnen de ring in ieder geval tot 2040 kunnen blijven. De overige afspraken zijn gelijk gebleven. De volgende afspraken zijn nu van kracht:

- Convenant Houthaven / NDSM;
- Bestaande bedrijven kunnen in ieder geval tot 2040 gevestigd blijven, binnen de bestaande milieuocontouren;
- Nieuwe uitgiften 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 2016 bedraagt € 1,9 miljoen (2015: € 2,0 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 2016 is 1 van de panden opgenomen in een nieuw uitgegeven contract. Dit heeft geleid tot een vergoeding van € 350.000. De overige opstallen zijn nog niet door een derde partij overgenomen. De resterende verplichting per 31 december 2016 bedraagt € 0,7 miljoen (2015: € 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 € 0,1 miljoen (2015: € 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.

Garantiestelling Waterkant

Havenbedrijf Amsterdam staat garant tot een bedrag van € 0,9 miljoen (2015: € 1,0 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 garantiestelling geldt voor een maximale periode van 3 jaar, te weten van 1 januari 2016 tot en met 31 december 2018.

Project Hoogtij

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.

INVESTERINGSVERPLICHTINGEN

Ultimo 2016 is Havenbedrijf Amsterdam voor een bedrag van € 3,7 miljoen (2015: € 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.

	2016	2015
periode < 1 jaar	6,1 miljoen	7,6 miljoen
1 jaar <= periode <= 5 jaar	16,4 miljoen	18,1 miljoen
periode > 5 jaar	96,0 miljoen	95,5 miljoen
TOTAAL	118,5 MILJOEN	121,2 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**Huur- en erfpachtcontracten**

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

	2016
periode < 1 jaar	76,4
1 jaar <= periode <= 5 jaar	296,3
periode > 5 jaar	1.618,3
TOTAAL	1.991,0 MILJOEN

In 2016 is een totaalbedrag van € 76,8 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

	2016	2015
Zeehavengelden	53.741.675	51.959.655
Binnenhavengelden	7.467.371	7.125.068
Huur, erfpacht, kadegelden	79.357.589	75.783.079
Overige opbrengsten	8.574.558	8.307.422
TOTAAL	149.141.193	143.175.224

De overige opbrengsten betreffen voornamelijk de doorbelasting aan OGA van het uitgevoerde beheer van de openbare ruimte in het OGA gebied Westpoort (€ 3,0 miljoen), opbrengsten Haven Afvalstoffen Plan (€ 2,2 miljoen), doorberekening energiekosten (€ 0,9 miljoen), opbrengsten werken voor derden (€ 0,6 miljoen) en bagger- en gronddepot (€ 0,6 miljoen).

14. OVERIGE BEDRIJFSOPBRENGSTEN

	2016	2015
Boekwinst verkoop activa	-	3.637.783
TOTAAL	-	3.637.783

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

15. PERSONEELSLASTEN

	2016	2015
Lonen en salarissen	23.858.796	22.667.155
Sociale lasten	3.684.851	3.347.827
Pensioenlasten	2.811.636	2.782.969
Overige personeelslasten	7.328.497	7.218.293
Doorbelaste personeelskosten	-705.001	-502.545
TOTAAL	36.978.779	35.513.699

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

	2016	2015
Nautische activiteiten	175,6	174,7
Exploitatie haventerreinen en overhead	187,6	186,7
TOTAAL	363,2	361,4

16. AFSCHRIJVING EN BIJZONDERE WAARDEVERMINDERINGSVERLIEZEN

	2016	2015
Afschrijvingen immateriële vaste activa	771.011	575.382
Afschrijvingen materiële vaste activa	20.916.588	21.247.214
TOTAAL	21.687.599	21.822.596

Onder de afschrijvingen op immateriële vaste activa is tevens een boekverlies op een desinvestering ad. € 148.174 verantwoord.

17. OVERIGE BEDRIJFSKOSTEN

	2016	2015
Beheer- en onderhoudskosten	8.030.185	8.711.539
ICT kosten	5.883.948	6.710.181
Milieu en ruimte	619.356	4.861.251
Communicatie, Marketing en Acquisitie	2.760.766	2.840.149
Huisvestingskosten	2.433.421	2.485.494
Onderzoek- en advieskosten	2.443.982	2.518.450
Huur- en erfpachtkosten	1.878.189	1.571.765
Overige kosten	-9.400.378	4.258.892
TOTAAL	14.649.469	33.957.721

Onder de overige kosten is een vrijval verantwoord van de voorziening van de langlopende vordering op RON N.V. ad. € 11,2 miljoen.

18. FINANCIËLE BATEN EN LASTEN

	2016	2015
Rente wegens uitgestelde betaling debiteuren	318.662	1.248.353
Rente saneringsvoorzieningen	-	382.805
Rente personeelsvoorzieningen	-	239.150
Overige rentebaten	385.367	267.302
TOTAAL FINANCIËLE BATEN	704.029	2.137.610
Rente te late betaling crediteuren	-41.133	-2.742
Rente lening gemeente Amsterdam	-11.936	-5.235.439
Rente saneringsvoorzieningen	-4.939.852	-
Rente personeelsvoorzieningen	-176.221	-
TOTAAL FINANCIËLE LASTEN	-5.169.142	-5.238.181
TOTAAL	-4.465.113	-3.100.571

19. RESULTAAT DEELNEMINGEN

	2016	2015
Resultaat RON N.V.	-	-
Resultaat Hallum B.V.	377.357	-142.131
Resultaat Hallum Cruise B.V.	156.164	307.188
TOTAAL	533.521	165.057

20. BEZOLDIGING VAN BESTUURDERS EN COMMISSARISSEN

BESTUURDERS

Beloningsbeleid

Het in 2016 van toepassing zijnde beloningsbeleid voor de directieleden van Havenbedrijf Amsterdam is op 5 december 2013, op voorstel van de Raad van Commissarissen, vastgesteld door

de aandeelhouder. Dit beloningsbeleid biedt een arbeidsvoorwaardenpakket, bestaande uit een vast basissalaris, een variabele beloning en een bijdrage in de pensioenpremie. In februari 2016 heeft de gemeente Amsterdam een nieuw beloningskader opgesteld voor haar deelnemingen. Na evaluatie van het huidige beloningsbeleid zal de raad van Commissarissen een voorstel doen voor een nieuw beloningsbeleid.

BESTUURDERS	AANVANG TERMIJN	EINDE TERMIJN	VASTE BELONING	VARIABELE BELONING	BEËIN- DIGINGS- VERGOEDING	BIJDRAGE PENSIOEN- PREMIE	2016 TOTAAL
D. Meijer	01-04-2013	01-08-2016	102.389	-	99.595	9.568	211.552
K.J. Overtoom	01-04-2013	01-04-2017	151.986	15.199	-	15.710	182.895
M.R. de Brauw ¹	01-11-2015	01-11-2019	138.375	13.838	-	15.193	167.406
TOTAAL			392.750	29.037	99.595	40.471	561.853

Per 1 augustus 2016 is Dertje Meijer teruggetreden als voorzitter van de directie van Havenbedrijf Amsterdam. Operationeel directeur Koen Overtoom was vanaf 1 augustus 2016 waarnemend voorzitter en is op 6 december 2016 door de aandeelhouder benoemd tot voorzitter van de directie van Havenbedrijf Amsterdam. Naast de hierboven genoemde vergoeding is Dertje Meijer na haar aftreden, van 1 augustus 2016 tot 31 december 2016, als adviseur verbonden geweest aan het Havenbedrijf ten behoeve van de directie. Daarvoor ontving zij een salaris inclusief pensioenbijdrage ter hoogte van € 80.080.

Vaste beloning

De salarissen van de directieleden zijn in de periode 2015-2016 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. De genoemde bedragen zijn inclusief vakantiegeld en exclusief werkgeverspremies sociale verzekeringen.

Variabele beloning

Aan 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. 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 directieleden zijn deelnemer aan de pensioenregeling van het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP). Hun pensioenregeling is gelijk aan de regeling voor de werknemers van het Havenbedrijf Amsterdam.

COMMISSARISSSEN

Per 1 augustus 2016 is Koos van der Steenhoven benoemd tot voorzitter van de Raad van Commissarissen. Van der Steenhoven volgt René Smit op, die op 1 december 2015 terug trad als voorzitter. Dook van den Boer heeft in de tussenliggende periode het voorzitterschap waargenomen. Dook van den Boer is bij afloop van zijn benoemingstermijn per 1 oktober 2016 afgetreden als commissaris.

De bezoldiging van de voorzitter van de Raad van Commissarissen bedroeg tot de benoeming van de nieuwe voorzitter € 30.000 per jaar. Met ingang van 1 augustus is de remuneratie die de nieuwe voorzitter ontvangt door de aandeelhouder vastgesteld op 15% van de WNT-2 norm (totaal € 26.850). 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. Alle leden waren in 2016 lid van een van de genoemde commissies.

Het nieuwe beloningsbeleid voor deelnemingen van de gemeente Amsterdam gaat uit van een beloningsmaximum voor nieuw te benoemen commissarissen, gerelateerd aan de WNT-norm.

	AANVANG TERMIJN	EINDE TERMIJN	2016	2015
J.F.C. van den Boer	06-03-2013	01-10- 2016	21.667	25.000
R.M. Smit	06-03-2013	06-03-2017	25.000	29.583
R.I. Doerga	06-03-2013	06-03-2017	25.000	25.000
J.F.J.M. de Haas	15-12-2015	08-12-2019	25.000	18.750
W.J. Maas	06-03-2013	06-03-2017	25.000	25.000
P.G. Stibbe	15-04-2014	15-04-2018	25.000	25.000
K. van der Steenhoven	01-08-2016	01-08-2020	11.187	-
TOTAAL			157.854	148.333

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	2016	2015
DEELNEMING PER 31 DECEMBER:			
Hallum Cruise B.V.	Amsterdam	100%	100%
Waterkant B.V.	Amsterdam	100%	100%
Waterkant C.V.	Amsterdam	100%	100%
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%	23,03%
Port of Amsterdam Activities B.V.	Amsterdam	100%	100%
Port of Amsterdam International B.V.	Amsterdam	100%	100%
Hafen Duisburg/Amsterdam Beteiligungsgesellschaft mbH	Duisburg	0%	34%
Portbase B.V.	Rotterdam	25%	25%
Keyrail B.V.	Zwijndrecht	15%	15%
Sail Beheer B.V.	Amsterdam	47,5%	47,5%
Bin2Barrel Holding B.V.	Amsterdam	10%	10%
Windpark Ruigoord B.V.	Amsterdam	50%	50%
Regionale Ontwikkelingsmaatschappij N.V.	Amsterdam	33,33%	33,33%

Op 19 augustus 2016 is het belang in Hafen Duisburg/Amsterdam Beteiligungsgesellschaft mbH verkocht.

Op 30 december 2016 is het belang in Windpark Ruigoord B.V. verkregen waarbij Havenbedrijf Amsterdam en Eneco gaan samenwerken op het gebied van windenergie. Beide bedrijven hebben de ambitie om de opgewekte groene stroom te leveren aan lokale bedrijven en huishoudens. Het

is een volgende stap in de strategische samenwerking die zij in 2015 sloten om de Amsterdamse haven verder te verduurzamen.

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 luidt als volgt:

	2016	2015
Controle van de jaarrekening	82.500	116.313
Overige controle opdrachten	5.100	5.900
Overige niet-controle opdrachten	12.890	18.530
TOTAAL	100.490	140.743

Havenbedrijf Amsterdam heeft de totale honoraria, die betrekking hebben op het boekjaar 2016, als kosten in de winst- en verliesrekening verwerkt.

23. BESTEMMING VAN HET RESULTAAT OVER HET BOEKJAAR 2015

De jaarrekening 2015 is vastgesteld in de algemene vergadering gehouden op 9 mei 2016. De algemene vergadering heeft de bestemming van het resultaat vastgesteld conform het daartoe

gedane voorstel.

24. VOORSTEL WINSTBESTEMMING

Het nettoresultaat bedraagt € 71,9 miljoen. Conform het bepaalde in artikel 24.3 van de statuten van Havenbedrijf Amsterdam en artikel 2:392 lid 1 Burgerlijk Wetboek stelt de Directie voor een dividend van € 50 miljoen over het uitstaande aandelenkapitaal uit te keren. Het restant van het netto resultaat ad € 21,9 miljoen zal worden toegevoegd aan de overige reserves.

25. GEBEURTENISSEN NA BALANSDATUM

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

AMSTERDAM, 30 MAART 2017

Voor de jaarrekening over 2016:

RAAD VAN COMMISSARISSEN

w.g. K. (Koos) van der Steenhoven
Voorzitter

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

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

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

w.g. R.M. (René) Smit

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

DIRECTIE

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

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

Overige gegevens

26. 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.

27. CONTROLEVERKLARING VAN DE ONAFHANKELIJKE ACCOUNTANT

Aan: de aandeelhouders en de directie van Havenbedrijf Amsterdam N.V.

Verklaring over de in dit jaarverslag opgenomen jaarrekening 2016

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2016 van Havenbedrijf Amsterdam N.V. te Amsterdam gecontroleerd.

Naar ons oordeel geeft de in dit jaarverslag opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van Havenbedrijf Amsterdam N.V. op 31 december 2016 en van het resultaat over 2016 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW).

De jaarrekening bestaat uit:

- de balans per 31 december 2016;
- de winst-en-verliesrekening over 2016;
- de toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

De basis voor ons oordeel

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens het Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden vallen. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening. Wij zijn onafhankelijk van Havenbedrijf Amsterdam N.V. zoals vereist in de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie

Naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij, omvat het jaarverslag andere informatie, die bestaat uit:

- het bestuursverslag; en
- de overige gegevens.

Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie:

- met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat;
- alle informatie bevat die op grond van Titel 9 Boek 2 BW is vereist.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie

materiële afwijkingen bevat. Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in Titel 9 Boek 2 BW en de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

De directie is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het bestuursverslag en de overige gegevens in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

Beschrijving van verantwoordelijkheden voor de jaarrekening

Verantwoordelijkheden van de directie voor de jaarrekening

De directie is verantwoordelijk voor het opmaken en getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW. In dit kader is de directie verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die de directie noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet de directie afwegen of de vennootschap in staat is om haar werkzaamheden in continuïteit voort te zetten. Op grond van genoemd verslaggevingsstelsel moet de directie de jaarrekening opmaken op basis van de continuïteitsveronderstelling, tenzij de directie het voornemen heeft om de vennootschap te liquideren of de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of als beëindiging het enige realistische alternatief is. De directie moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de vennootschap haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten, toelichten in de jaarrekening.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze controle is uitgevoerd met een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle materiële fouten en fraude ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing;
- het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de vennootschap;
- het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door de directie en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan;
- het vaststellen dat de door de directie gehanteerde continuïteitsveronderstelling

aanvaardbaar is. Tevens het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de vennootschap haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat een vennootschap haar continuïteit niet langer kan handhaven;

- het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen;
- het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

Wij communiceren met de directie onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

Amsterdam, 30 maart 2017

Ernst & Young Accountants LLP

w.g. drs. J.M.A. Drost RA



UITGAVE

Havenbedrijf Amsterdam NV
De Ruijterkade 7, 1013 AA Amsterdam
Postbus 19406, 1000 GK Amsterdam

info@havenbedrijfamsterdam.nl
www.portofamsterdam.com
jaarverslag2016.portofamsterdam.com

Vastgesteld op 3 mei 2017

Redactie

Woordevol, Niels Christern

Eindredactie

Havenbedrijf Amsterdam NV

Design en uitvoering

NR6

Fotografie

Daisy Komen, Eveline Renaud