

Port of Amsterdam



Het
resultaat
van 2017

Jaarverslag 2017

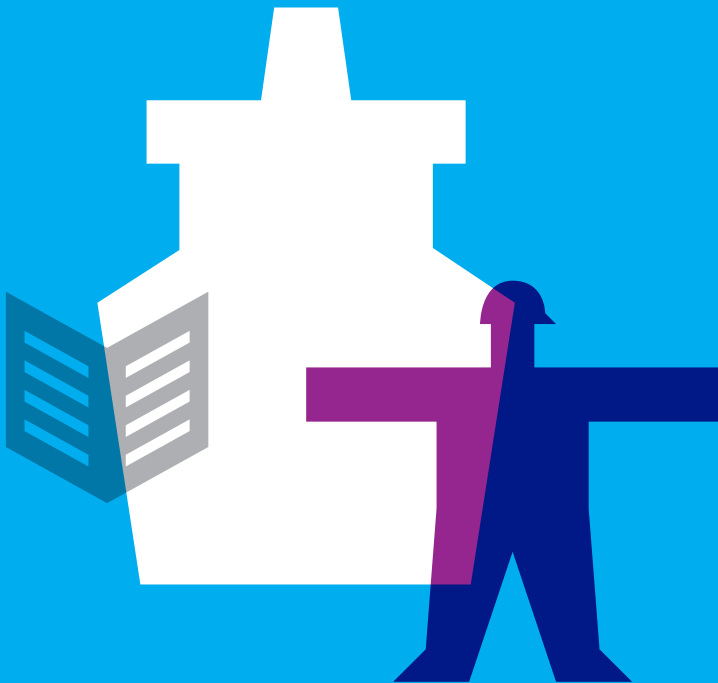
Inhoudsopgave

3	Profiel	58	Stad & Omgeving	88	Financiële resultaten
5	<u>Leeswijzer</u>	58	<u>Haven-Stad</u>		
7	<u>Bericht van de directie</u>	59	<u>Sprong over het IJ</u>	92	Risicomanagement
9	<u>Bericht van de Raad van Commissarissen</u>	59	<u>Verplaatsing cruiseterminal</u>	94	<u>Strategische risico's</u>
12	<u>Hoe we waarde creëren</u>	60	<u>Leefbaarheid</u>	97	<u>Operationele risico's</u>
		62	Duurzaamheid	99	<u>Financiële risico's</u>
		64	<u>Sustainable Development Goals</u>	99	<u>Compliance-risico's</u>
19	Strategische prestaties	67	Port of Amsterdam International		
24	<u>Versnellen energietransitie</u>	69	Onze organisatie	102	Financieel jaarverslag
28	<u>Stimuleren circulaire en biobased economie</u>	71	<u>Human Resources en organisatieontwikkeling</u>		
31	<u>Digitalisering</u>			135	Tekenblad
35	<u>Mobiliteit & bereikbaarheid</u>	79	Welke lessen nemen we mee naar de toekomst?	136	Overige gegevens
38	Economische betekenis			139	Bijlagen
39	Noordzeekanaalgebied	82	Over dit jaarverslag	141	Colofon
	<u>Overslagcijfers</u>	82	<u>Onze stakeholders</u>		
42	Haven & Industrie	83	<u>Bepalen van thema's</u>		
42	<u>Investeringskaart</u>	83	<u>Proces materialiteitsmatrix</u>		
47	<u>Scheepvaart</u>	85	<u>Impact, invloed en effect</u>		
53	<u>Ketenverantwoordelijkheid</u>				

Hoofdstuk 1

Profiel

2



Profiel

De Amsterdamse havenregio is een belangrijke toegangspoort tot Europa voor grondstoffen en goederen.

Het vormt een knooppunt dat de krachten bundelt van de drie sterke kernen van de metropoolregio Amsterdam: (1) de internationale logistieke functie, (2) het veelzijdige dienstencentrum van de stad en (3) de hoogwaardige regionale industrie met een toonaangevende voedsel- en agribranche, staalproductie, bouwmaterialen en maakindustrie. Door deze drie kernen optimaal met elkaar te verbinden, ontstaat kruisbestuiving, synergie en innovatie.

De haven biedt faciliteiten voor het ontvangen, verschepen, transporteren, opslaan, overslaan en industrieel bewerken van allerlei type goederen. Daarnaast wordt er schone energie opgewekt uit zon, wind en afvalstromen, en wordt de restwarmte van industriële processen benut. Het Noordzeekanaalgebied biedt werkgelegenheid voor 69.779 fulltime banen.

Het havenbedrijf heeft drie hoofdtaken:

1. Ontwikkelingen van de haven en optimalisatie van de dienstverlening en het vestigingsklimaat voor bedrijven in de havenregio;
2. Aanleg, onderhoud en vernieuwing van de infrastructuur, en het beheer van het Amsterdamse havengebied Westpoort;
3. Afhandeling en optimalisering 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 de Divisie Havenmeester van Port of Amsterdam belegd.

Op weg naar de haven van 2030 – de Amsterdam Metropolitan Port – zetten we met onze partners in op een slimme, snelle en schone haven. Ons Strategisch plan 2017-2021 geeft hier richting aan.

 Port of Amsterdam
Port of partnerships

 Port of Amsterdam
international

 prodock.

 PASSENGER
TERMINAL
AMSTERDAM



Corporate film
Port of Amsterdam
<http://bit.ly/2nqMNSh>

Havenkaart

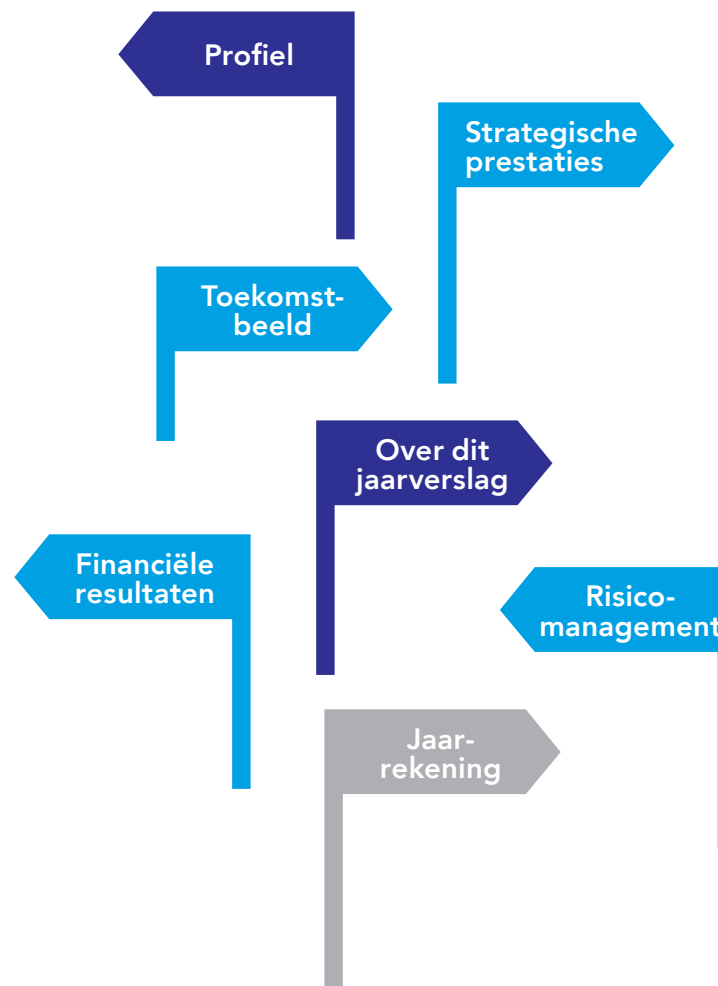
— HAVENGEBIED
— BEHEERGEBIED



Leeswijzer

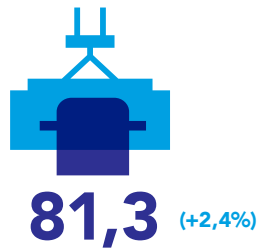
In dit verslag starten we, na een korte kennismaking met ons bedrijf en berichten van onze directie en Raad van Commissarissen, met een toelichting op de wijze waarop we waarde creëren en op welke vier strategische thema's wij ons richten.

Aansluitend geven we in het hoofdstuk 'Strategische prestaties' aan welke concrete projecten hier in 2017 aan bijdroegen, wat de economische betekenis van de havenregio is en hoe de markt waarin de haven zich bevindt zich ontwikkelde. Vervolgens lichten we toe hoe we waarde toevoegden voor de haven en de industrie (investeringen, scheepvaart, ketenverantwoordelijkheid etc.) en voor de stad en de omgeving (ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid etc.) Aansluitend beschrijven we een hoofdstuk over de duurzame ontwikkeling van de organisatie, gevolgd door een blik op de toekomst. In 'Over dit verslag' wordt uitleg gegeven over de selectie van thema's, de scope en de samenhang. Ten slotte volgt het overzicht van onze financiële resultaten en een toelichting op de geïdentificeerde risico's.



Kerncijfers

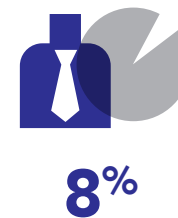
Overslag (mln. ton) in Amsterdam



Omzet



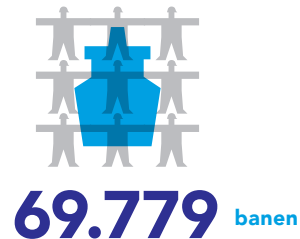
Marktaandeel



Toegevoegde waarde NZKG



Havengebonden werkgelegenheid in NZKG



Scheepsbewegingen NZKG



4e haven van West-Europa



CO₂ footprint havenbedrijf (ton CO₂)



Schone scheepvaart



Cruise calls



Aanlopen binnenvaart



Bedrijfsresultaat



Bericht van de directie

Wij kijken terug op een dynamisch jaar, waarin mooie en uiteenlopende bedrijven zijn gevestigd in het Amsterdamse havengebied.

Halverwege het jaar stelden rekenmeesters van het Centraal Plan Bureau (CPB) de groeiramingen voor 2017 bij naar boven. Nationaal meer export, meer consumptie en meer investeringen vertaalden zich ook bij het Amsterdams haven-industrieel complex in meer overslag, meer productie en meer bedrijvigheid. Het gunstige economische tij liet de overslag van goederen met 2,4% stijgen tot 81,3 miljoen ton. Samen met de andere havens in het Noordzeekanaalgebied kwam de overslag zelfs voor het eerst uit boven de 100 miljoen ton, een record.

Toch zijn het niet alleen de klinkende overslagcijfers die het kalenderjaar 2017 typeren. Wie het échte succes van de Amsterdamse haven wil zien, moet kijken naar de ontwikkeling van de haven op het gebied van circulaire economie en energietransitie. Twee cruciale thema's in onze Strategie 2017-2021.

2017 was namelijk het jaar waarin ons bedrijf de ambitie uitsprak een kolenvrije haven in 2030 na te streven. Dat was de manier waarop het havenbedrijf consequenties verbond

aan een ontwikkeling die al langer gaande is, namelijk de geleidelijke afname van de vraag naar kolen als brandstof voor ons energiesysteem. Met de vestiging van bedrijven als Chaincraft en Bio Energy Netherlands kreeg new business in 2017 tegelijkertijd voet aan de grond. Het laat zien dat bestaande business vernieuwt en dat toegevoegde waarde en hoogwaardige werkgelegenheid - náást overslagtonnen - belangrijke graadmeters worden voor de Amsterdamse haven. Die waarneembare ontwikkeling is het echte succes van 2017.

De forse economische groei in 2017 legde nog iets anders bloot: ruimtegebrek. Niet alleen de oprukkende stad - met haar Ontwikkelstrategie Haven-Stad - maar ook de ruimte die nodig is voor de energietransitie en de ontwikkeling van de circulaire economie, vraagt nu al om planologisch gepuzzel.

Wij maken ons zorgen over de verenigbaarheid van de betreffende ontwikkelstrategie en het vestigingsklimaat voor betrokken bedrijven.

Om al in te spelen op de behoeften van onze klanten en de kansen voor de offshore windsector, kochten we in december een perceel van 10 hectare in het gebied HoogTij en werken we samen met Zeehaven IJmuiden, de provincie Noord-Holland, Tata Steel, Rijkswaterstaat en Ministerie van I&W aan het opnieuw in gebruik nemen van de Averijhaven.

De forse economische groei in 2017 legde nog iets anders bloot: ruimtegebrek.



Op nautisch gebied was verdergaande professionalisering een belangrijk thema. De dynamische sluisplanning zag het levenslicht. Hiermee is de planning van de zeesluis transparant geworden voor gebruikers, zodat zij hun eigen planning optimaal kunnen afstemmen. Ook werden operationele processen verbeterd en kreeg de positionering van Port of Amsterdam als Port of partnerships extra lading door onder meer de samenwerking met Zaanstad voor de harmonisering van processen en tarieven voor het binnenhavengeld. Ook op andere plekken in de organisatie nam de professionalisering toe, onder meer door verbetering van het auditproces, het risicomanagement en het sturen op veiligheid. Die professionalisering maakt het havenbedrijf tot een robuustere organisatie.

Zorgen waren er ook. Niet alleen de schaarser wordende ruimte, ook gekozen oplossingen voor verbindingen met Amsterdam-Noord baren zorgen. Als geen ander onderkent het havenbedrijf het belang van meer en betere oeververbindingen in de stad. Maar aan de in 2017 door het college van B&W gepresenteerde oplossingen - met onder meer een brug vanaf het Java-eiland - kleven serieuze nautische en economische bezwaren.

Verder werd de haven in 2017 relatief veel getroffen door branden bij havenbedrijven. Gelukkig bleef de schade voornamelijk beperkt tot materiële schade, maar de toename

laat zien dat het gebied kwetsbaar is voor brand en dat de aandacht bij bestaande bedrijven voor preventie beter kan. Met de komst van een veiligheidshuis en brandweerkazerne in de haven moet dit risico verminderen. Oplevering van deze nieuwe voorziening is gepland voor 2019.

Wij kijken terug op een dynamisch jaar, waarin mooie en uiteenlopende bedrijven zijn gevestigd in het Amsterdamse havengebied. Die vestigingen zijn de bevestiging van de strategie waarbij Port of Amsterdam streeft naar gewenste diversificatie van bedrijvigheid. Op die manier bouwt het havenbedrijf samen met zijn klanten in uiteenlopende sectoren aan een weerbaar haven-ecosysteem dat waarde toevoegt aan de stad, de regio en aan onze internationale economie.

De directie van Havenbedrijf Amsterdam N.V.

Koen Overtoom

Michiel de Brauw



Bericht van de Raad van Commissarissen

In het jaar 2017 had het havenbedrijf te maken met een aantal complexe vraagstukken vanuit de stad, zoals de plannen rond Haven-Stad, de Sprong over het IJ en de verplaatsing van de Passenger Terminal Amsterdam.

De ruimte in de stad is schaarser geworden door de conjuncturele voorspoed. Klanten van het havenbedrijf, zowel industrie als scheepvaart, worden daarmee geconfronteerd. De overslagcijfers voor 2017 zien er heel goed uit. Door de gezamenlijke havens in het Noordzeekanaalgebied werd zelfs een recordoverslag van boven de 100 miljoen ton gehaald.

In deze tijden, waarin verantwoording afleggen aan de samenleving de norm is, moet dat wat een onderneming doet niet alleen goed lijken, maar ook goed zijn. Voor het havenbedrijf gaat dat verder dan alleen de onderneming zelf, omdat zij een bijzondere rol heeft in het borgen en vertegenwoordigen van publieke en private belangen. Maatschappij en het ondernemingsbelang komen hier bij elkaar. Het is een uitdaging om in zo'n complex traject de juiste weg te vinden. En juist op dit vlak zagen wij de onderneming zich sterk ontwikkelen in 2017. Het

havenbedrijf zet in op maatschappelijk gerichte doelen, voor een slimme, schone, snelle haven.

De ambitie om tussen de 40.000 en 70.000 woningen in Haven-Stad te ontwikkelen, beantwoordt de behoefte aan meer woonruimte. Voor een gebied met een - gelet op de huidige industrie in de haven - industriële functie, heeft deze ontwikkeling zeker ook impact op de economische bedrijvigheid. De indruk die daarbij kan bestaan, is dat de haven zich wel redt. Maar de uitbreidings- of verplaatsingsmogelijkheden van de bedrijven die hier nu zijn gevestigd, zijn niet groot. Amsterdam heeft niet, zoals Rotterdam, veel ruimte om de economische bedrijvigheid buiten de stad te plaatsen. Het havenbedrijf anticipeert hierop door buiten de ringweg A10 te zoeken naar en te investeren in meer eigen grond. Zo creëert de haven de capaciteit om bepaalde activiteiten, die niet goed passen in een woonomgeving, te kunnen verplaatsen.

Het havenbedrijf zet in op
maatschappelijk gerichte doelen, voor
een slimme, schone, snelle haven.

Bij het maken van plannen met grote impact en verschillende belangen, is het wat ons betreft essentieel dat de stad en de haven goed met elkaar communiceren en voorkomen elkaar met uitspraken te verrassen. De stad en de haven hebben elkaar nodig voor hun beider vooruitgang en zijn aan elkaar verplicht goed naar elkaars belangen te kijken en daarover met elkaar in gesprek te blijven. In het afgelopen jaar heeft het havenbedrijf daarom veel tijd en energie gestoken in de communicatie met de gemeente. Die dialoog is ons inziens sterk verbeterd.

Voor succesvol anticiperen is kleur bekennen essentieel: als je de verandering wilt aanjagen bij je klanten, moet je zeggen wat je wilt. Over de droge fossiele bulk is het havenbedrijf in 2017 heel uitgesproken geweest: het havenbedrijf bereidt zich voor op een scenario waarin de Amsterdamse haven in 2030 kolenvrij is. Dit doet zij zowel vanuit economisch motief als vanuit duurzaamheidsoverwegingen. De kentering in het energielandschap is onmiskenbaar en duidt op uitfasering van kolen in de energiemix. Het havenbedrijf neemt de regie en zoekt actief mee naar duurzame alternatieven met de klanten om de haven toekomstbestendig te maken. De groei in natte fossiele bulk neemt de komende jaren nog toe. Amsterdam is nog steeds de grootste benzinehaven van Europa en ook groot in kerosine, met Schiphol als belangrijke afnemer.

In 2017 beleefde Koen Overtoom zijn eerste jaar als algemeen directeur, en dat verliep succesvol. Samen met Michiel de Brauw zagen wij een geslaagde rolverdeling in de directie,

waarbij de verantwoordelijkheden voor de inkomsten en de uitgaven duidelijk zijn verdeeld. Havenmeester Marleen van de Kerkhof neemt in een zelfstandige adviesrol deel aan het directie- en RvC-overleg en versterkt hiermee de nautisch-maritieme inbreng.

Op basis van de ingezette strategie, Visie2030 en de operationele resultaten hebben wij er alle vertrouwen in dat de directie, bijgestaan door de havenmeester, succesvol leiding zal blijven geven aan het havenbedrijf.

waarbij de verantwoordelijkheden voor de inkomsten en de uitgaven duidelijk zijn verdeeld. Havenmeester Marleen van de Kerkhof neemt in een zelfstandige adviesrol deel aan het directie- en RvC-overleg en versterkt hiermee de nautisch-maritieme inbreng.



Op basis van de ingezette strategie, Visie2030 en de operationele resultaten hebben wij er alle vertrouwen in dat de directie, bijgestaan door de havenmeester, succesvol leiding zal blijven geven aan het havenbedrijf.

Samenstelling en vergaderingen

De Raad van Commissarissen telt vanaf april 2017 vijf leden. René Smit nam na het eerste kwartaal afscheid en besloten werd de vrijgekomen positie niet in te vullen. De portefeuilles zijn herschikt en met het kleinere aantal is de Raad slagvaardiger geworden.

In 2017 heeft de Raad zes keer vergaderd, waarvan één keer in het Sluis Haven Informatie Punt (SHIP) bij de nieuwe zeesluis in IJmuiden en één keer in Groningen. In Groningen waren Raad van Commissarissen en directie te gast bij Groningen Seaports en werd onder andere een werkbezoek gebracht aan een bio-energiecentrale in Delfzijl.

Belangrijkste agendapunten in 2017 waren daarbij de ontwikkelingen rond stedelijke plannen, de eindige rol van kolen in de Amsterdamse haven, de investeringen en de ambities op het gebied van hernieuwbare energie en circulaire economie.

Evaluatie

In het derde kwartaal van 2017 heeft de Raad van Commissarissen een externe evaluatie uitgevoerd. Voor de evaluatie zijn naast de commissarissen en de directie

ook vertegenwoordigers van de aandeelhouder en het havenbedrijfsleven gehoord. De uitkomsten van de evaluatie zijn eind 2017 in de Raad besproken. De evaluatie heeft de Raad geholpen zijn rol te optimaliseren.

Remuneratiecommissie

In tegenstelling tot 2016 had de Remuneratiecommissie in 2017 geen vaste leden. Waar nodig zijn onderlinge werkafspraken gemaakt.

Strategiecommissie

Met ingang van 2017 is de Strategiecommissie ingesteld. Deze commissie adviseert en denkt mee met de directie over de belangrijke strategische issues. De uitdaging ligt daarbij in twee elementen: het ondernemen met een maatschappelijke functie en de impact van de energietransitie. De uitdaging is om de juiste stappen te nemen in het juiste tempo. In de huidige tijden, waarin dynamiek en wendbaarheid nodig zijn bij het inspelen en anticiperen op ontwikkelingen in de markt, past deze invulling ons inziens goed. De onderwerpen die worden besproken in de Strategiecommissie komen terug in de reguliere vergaderingen van de Raad.

De strategiecommissie bestaat uit Jeroen de Haas (voorzitter), Willemijn Maas en Philip Stibbe. In 2017 kwam de strategiecommissie drie keer bijeen.

Auditcommissie

De auditcommissie heeft als doel om de Raad van Commissarissen bij te staan bij de voorbereiding van de besluitvorming op het gebied van toezicht op de integriteit en kwaliteit van de financiële verslaggeving van de vennootschap, en op de effectiviteit van de interne risicobeheersings- en controlesystemen van het havenbedrijf. De bevindingen van de auditcommissie worden gerapporteerd en besproken in de reguliere vergaderingen van de Raad.

In 2017 bestond de auditcommissie uit Ingrid Doerga (voorzitter) en Philip Stibbe. Voor de interne auditfunctie is door het havenbedrijf een functionaris aangesteld. De commissie vergaderde vier keer, waarbij de CFO vier en de CEO drie keer aanwezig waren. Afhankelijk van de agendaonderwerpen woonden ook de externe accountant, de interne accountant en verschillende senior stafleden vergaderingen bij. Met de CFO is daarnaast diverse keren separaat overleg gevoerd.

In 2017 kwamen onder meer de volgende onderwerpen aan de orde:

- De jaarrekening over 2016, inclusief bevindingen van de externe accountant en het accountantsverslag, de bevindingen van de interim-controle 2017 en de opzet van het auditplan 2018;

- De begroting van 2018;
- De financiersstructuur, liquiditeit en balansratio, maandrapporten en dividendvoorstel;
- Het IT-beveiligingsbeleid, het inkoopbeleid, de interne controleprocedures en rapportages;
- De fiscale positie en het daarbij behorende waarderingsvraagstuk.

De auditcommissie constateert dat de interne beheersing van het havenbedrijf in 2017 op een hoger niveau is gebracht. Het havenbedrijf laat hiermee een continuering zien van de trend die vier jaar eerder werd ingezet. De auditcommissie verwacht dat deze lijn in 2018 verder wordt doorgezet.

Dankwoord

Wij bedanken onze collega-commissaris René Smit, die, tot eind 2015 als voorzitter en daarna als lid van de benoemingscommissie, tot april 2017 zeer betrokken was als commissaris en een positieve bijdrage heeft geleverd aan de ontwikkelingen van het havenbedrijf. Ook bedanken wij directie, havenmeester en alle medewerkers van Port of Amsterdam, die gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de goede resultaten die dit jaar zijn geboekt. De Raad kijkt dan ook met veel vertrouwen naar de toekomst.

Koos van der Steenhoven (voorzitter)

Ingrid Doerga

Willemijn Maas

Jeroen de Haas

Philip Stibbe



Hoe we waarde creëren

Als havenbedrijf beheren en ontwikkelen we het havengebied en zijn we tegelijk verantwoordelijk voor vlot, veilig en duurzaam scheepvaartverkeer. Binnen alle verschillende belangen, staat één gemeenschappelijk doel centraal: zoveel mogelijk waarde toevoegen aan het gebied, waar al onze stakeholders baat bij hebben.

Ons waardecreatiemodel geeft inzicht in de manier waarop we toegevoegde waarde creëren voor onze omgeving. Aan de hand van dit model visualiseren we onze waardecreatie. Ons model is gebaseerd op het IIRC (International Integrated Reporting Council)-waardecreatiemodel.

De waardecreatie op korte termijn wordt voor een belangrijk deel bepaald door commerciële successen, nautische taken en infrastructurele activiteiten. De lange termijn is onzekerder en heeft een looptijd die vaak pas na tien jaar wordt gerealiseerd. De middellange termijn is de meest interessante, omdat daar veel onderzoek plaatsvindt, maar ook een deel van de langetermijnplannen versnelt. Onze

strategie richt zich daarom vooral op de waardecreatie op de lange en middellange termijn.

We ontwikkelen de haven van 2021 tot de logistieke motor van de Amsterdamse regio, en een circulair centrum dat een rol vervult voor de circulaire economie in Amsterdam, Nederland en Noordwest-Europa. Zo bouwen we aan een haven die steeds meer waarde oplevert voor klanten en omgeving, en tot de top van Europa blijft behoren.

We realiseren dit langs drie lijnen:

1. We versterken bestaande marktclusters en netwerken
2. We innoveren en diversifiëren en trekken zo nieuwe kansrijke marktclusters aan
3. We ontwikkelen Amsterdam tot een voorkeurshaven met een innovatief havenproduct dat toegesneden is op slim, snel en schoon ondernemen

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

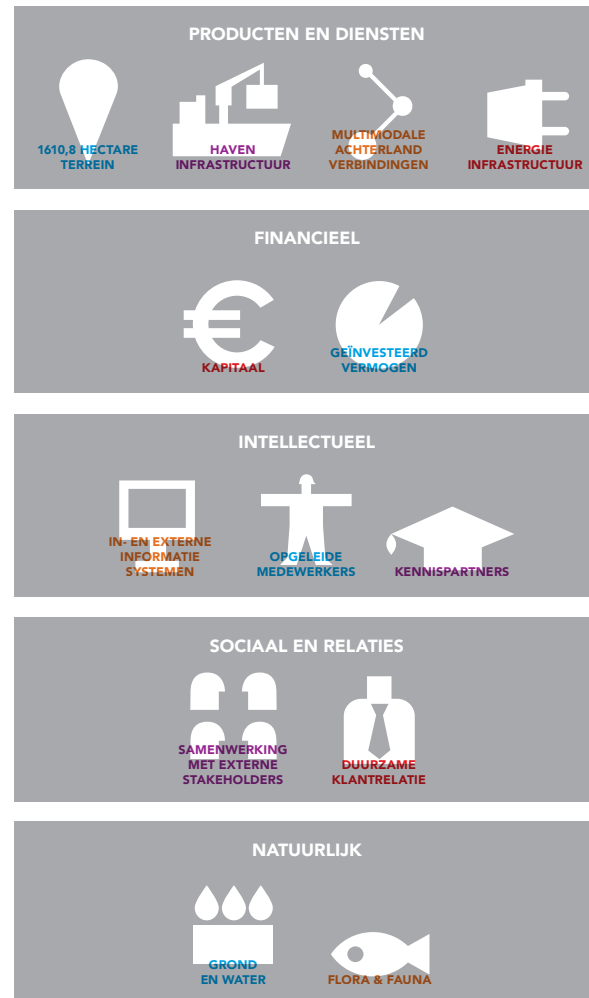
De bedrijven (onze klanten) die zich vestigen in de havenregio om goederen op- en over te slaan, vervoeren, produceren, diensten te verlenen of nieuwe diensten ontwikkelen, zijn sterk gebaat bij een goed, gezond, veelzijdig vestigingsklimaat. Daarom werken wij met onze klanten aan een bestendige haven die aantrekkelijk is voor duurzame vernieuwingen, meer werkgelegenheid biedt en een minimale negatieve impact op de omgeving heeft. Daarmee geven we invulling aan onze missie om grensverleggend waarde te creëren. Omdat de wereld in hoog tempo verandert, willen we snel kunnen schakelen en tijdig kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen en innovaties.

De waarde die we creëren, zien we ook graag in internationale context. Hierbij zijn we dit jaar gestart met een verkenning op welke wijze wij bijdragen aan het realiseren van de [Sustainable Development Goals](#). De SDG's zijn onderdeel van de UN 2030 Agenda for Sustainable Development, dat tot 2030 hét internationale kader vormt voor duurzame ontwikkeling. In 2018 zullen we onze bijdrage aan de SDG's verder uitwerken. Door de drie lijnen heen lopen vier grote thema's, waarbinnen we toegevoegde waarde willen genereren voor de metropoolregio Amsterdam:

- [Circulaire economie](#)
- [Digitalisering](#)
- [Energietransitie](#)
- [Mobiliteit & bereikbaarheid](#)

Port of Amsterdam

INPUT



BEDRIJFSMODEL

AMBITIE: AMSTERDAM METROPOLITAN PORT; EEN DYNAMISCHE METROPOOLHAVEN

Als Amsterdam Metropolitan Port zijn we een logistieke knooppunt van wereldformaat, met hoogwaardige industriële regio en een veelzijdige stedelijke dienstensector.

STRATEGIE 2017-2021: Een slimme, snelle en schone haven

DIENSTEN

- Optimalisatie van de dienstverlening en het vestigingsklimaat
- Aanleg, onderhoud en beheer van het Amsterdamse havengebied
- Bevordering van een vlotte, veilige en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer

ROLLEN



STRATEGISCHE PIJLERS



TOEGEVOEGDE WAARDE

PRODUCTEN EN DIENSTEN



- Uitstekende vestigingslocatie
- Goede bereikbaarheid
- Vlotte en veilige haven
- Batterijfunctie voor duurzame energie
- Een circulaire afval- en grondstoffen rotonde

FINANCIEEL



- Economische ontwikkeling van de metropoolregio
- Werkgelegenheid
- Omzet afkomstig uit havengeld, huur en erfpacht
- Dividend t.b.v. de Gemeente Amsterdam

INTELLECTUEEL



- Innovatie in havenmanagement
- Nieuwe bedrijvigheid & startups

SOCIAAL EN RELATIES



- Bevlogen en betrokken medewerkers
- Duurzame relatie met de samenleving
- Tevreden klant en stad

NATUURLIJK



- Natuur in de haven
- Leefbare omgeving

Sustainable Development Goals



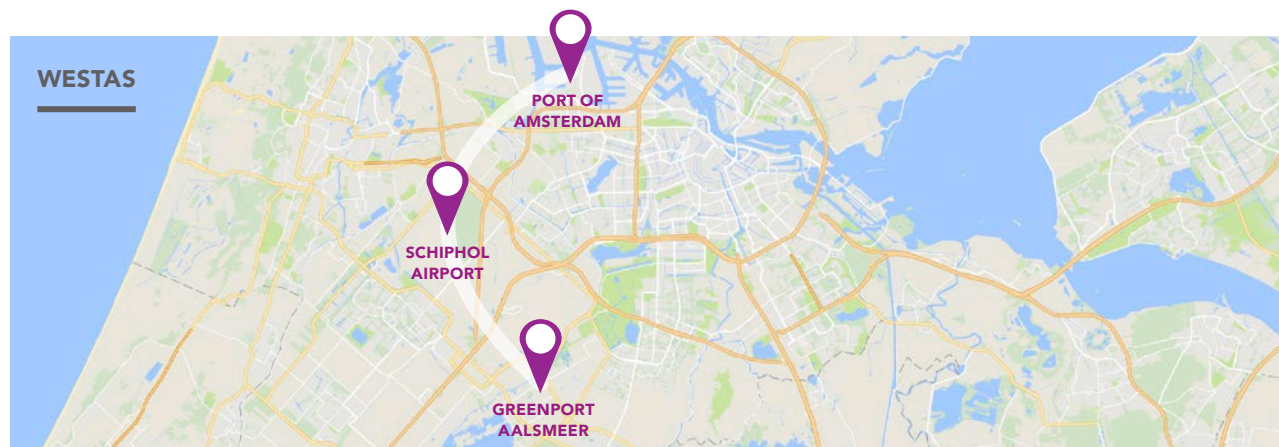
Circulaire economie

De Amsterdamse regio heeft de ambitie en de middelen om dé proeftuin voor de circulaire economie te worden. De Westas loopt van de Amsterdamse haven via Schiphol naar Greenport Aalsmeer, drie logistieke hubs van wereldformaat. Circulair is nuttig en haalbaar, maar vraagt om een integrale, regionale aanpak, zo blijkt uit de Ruimtelijk-Economische Verkenning Westas (REVW), die in juli verscheen. Circulair produceren vraagt om een (her)inrichting van fysieke ruimte en

het opnieuw organiseren van goederenstromen. Juist in het havengebied kan dat heel goed. Met het creëren van fysieke ruimte zet Port of Amsterdam in op de nieuwe ladingstromen en (maak)industrie. Naast het hergebruiken van metalen, schroot, puin, elektronisch afval en andere afvalstoffen, gaat het hier ook om hoogwaardige verwerking van organische reststromen en biomassa. Wij ondersteunen en stimuleren daarom actief innovatieve startups, kennisintensieve projecten en bedrijven die deel uitmaken van de circulaire economie. We reserveren ruimte en investeren in samenwerkingsverbanden.

Energietransitie

Voor onze huidige leefomgeving en economie is het relevant dat we zoveel mogelijk duurzame energie opwekken. We koersen met ons strategische plan op ontwikkeling van ons



havengebied als 'batterij van de stad'. Daarom hebben we via onze dochteronderneming Bouw- en handelsmaatschappij Hallum B.V. een 50%-belang genomen in het windpark in de Afrikahaven. Het overgrote deel van de energie is bedoeld voor onze klanten in de haven, maar de rest is via HavenWind beschikbaar voor 4.000 huishoudens. De bedrijvigheid in de haven biedt daarnaast nog veel meer waardevolle energie. Zoals restwarmte, kansen voor productie en opslag van hernieuwbare energie, en alternatieve ladingstromen. We werken ook mee aan nieuwe vormen van energieopwekking in de haven, die we door middel van een slimme koppeling van vraag en aanbod (smart grids) zo efficiënt mogelijk laten leveren. Tot slot zien we brood in de realisatie van 100.000 m² zonnepanelen in de haven. Samen met klanten hebben we de eerste aanbestedingen al voltooid.

De kolenoverslag zal naar verwachting in de komende vijf jaar met 29% dalen. De kentering in het energielandschap is onmiskenbaar en duidt op uitfasering van kolen in de energiemix. Daarom zijn wij samen met onze terminals op zoek naar diversificatie van de ladingstromen. In de komende jaren groeit vooralsnog de op- en overslag van fossiele transportbrandstoffen, zoals benzine, diesel en kerosine. Voor de Amsterdamse haven blijven deze internationale ladingstromen belangrijk zolang hiervoor onvoldoende alternatieven zijn.

Digitalisering

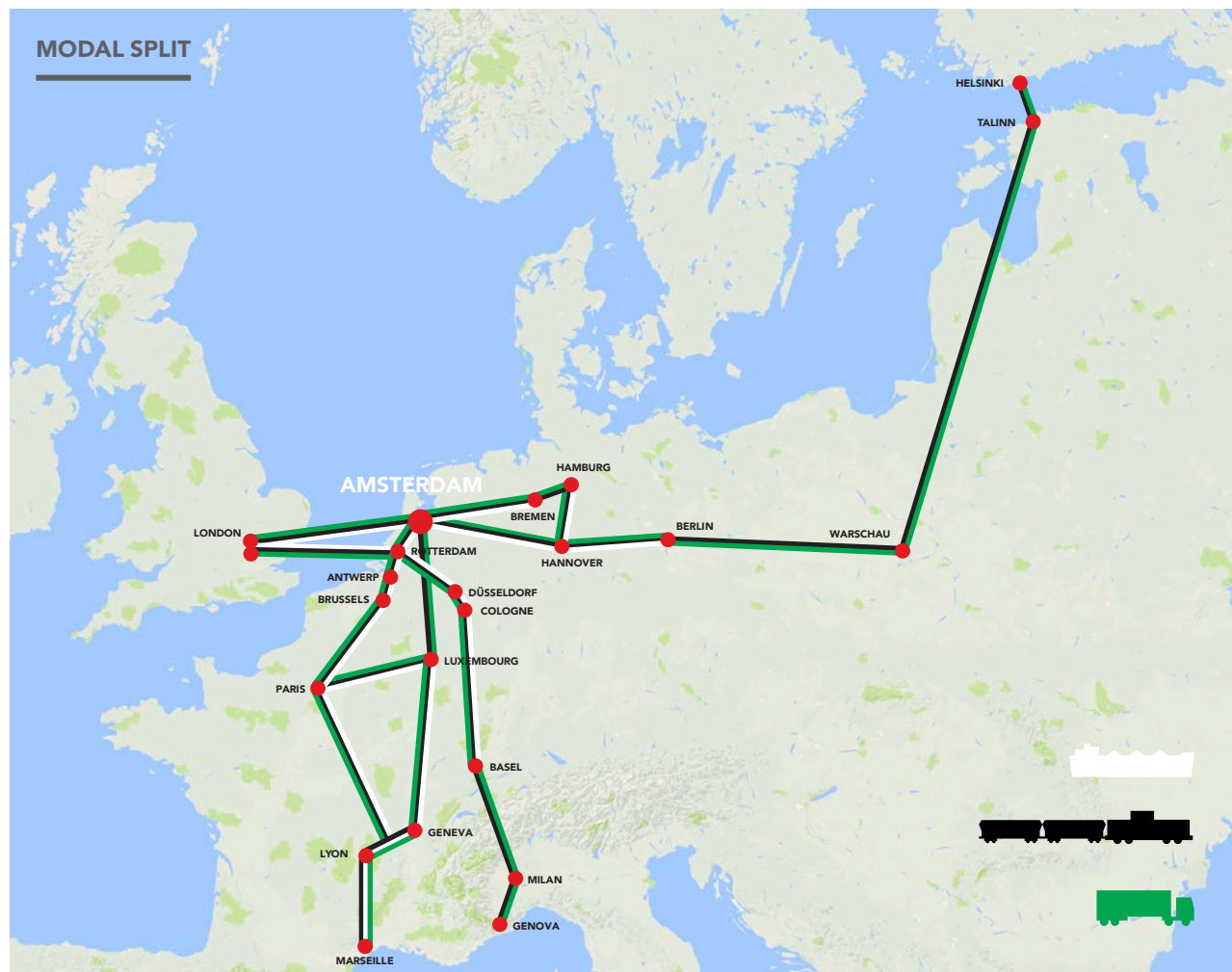
Digitalisering is de ruggengraat van onze belofte een slimmere, snellere en schonere haven te worden. Via data kunnen we ons eigen werk continu verbeteren en daarmee ook op de behoeften uit de markt inspelen door onze klanten

en partners de technologie te bieden waarmee zij hun werk beter kunnen doen.

De functie van de haven voor de stad en regio vraagt om de inzichtelijkheden die technologieën bieden, zoals het in kaart brengen van logistieke stromen van goederen, afval, toeristen en energie. Met het strategische speerpunt 'Digitale Haven' ontsluiten wij data via digitale diensten, met als doel de haven en haar infrastructuur transparant te maken voor de gebruikers. Zo kunnen de kades, ligplaatsen en de terminals optimaal worden benut, waardoor wij het scheepvaartverkeer sneller en slimmer te kunnen afhandelen.

Mobiliteit & bereikbaarheid

De haven van Amsterdam is een van de belangrijkste internationale logistieke hubs ter wereld en onderdeel van de beste haveninfrastructuur ter wereld. Amsterdam maakt daarnaast deel uit van de grootste 'airport-seaport-city'-combinatie in Europa (voor zowel goederen- als personenvervoer). De aan- en afvoer vanuit de Amsterdamse havens naar het achterland loopt daardoor via kwalitatief zeer hoge verbindingen over het spoor, de weg en de binnenvaart. En kan ook nog eens eenvoudig gepland worden via de [intermodale planner](#) van Port of Amsterdam. Vervoer over water en spoor is duurzamer dan over de weg. Daarom moedigen wij duurzaam en energie-efficiënt intermodaal vervoer aan via verschillende (internationale) projecten. Het zeesluizencomplex in IJmuiden is van groot belang in de bereikbaarheid van de Amsterdamse havenregio.



De nieuwe zeelsluis bij IJmuiden, die momenteel wordt gebouwd, biedt nieuwe kansen voor het hele havengebied en houdt de NZKG-regio bereikbaar. De zeelsluis kan de concurrentiepositie van de Amsterdamse haven versterken. Tegelijkertijd zorgen we ervoor dat we nauw betrokken zijn bij ontwikkelingen die invloed hebben op de bereikbaarheid van de havenregio. Zoals de ambities voor Sprong over 't IJ, de PTA-verplaatsing en de Haven-Stad-plannen.

Stakeholderonderzoek

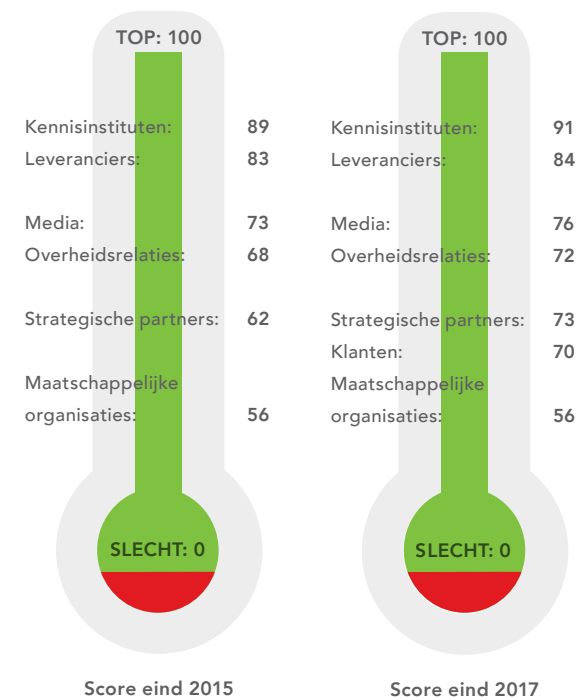
Met de Visie2030 (gepubliceerd in 2015) en Strategie 2017-2021 (opgesteld in 2016) zijn we een nieuwe koers gaan varen. Om te volgen wat onze stakeholders vinden van ons handelen, hebben we eind 2015 voor het eerst een [reputatieonderzoek](#) (nulmeting) uit laten voeren. Dit onderzoek willen we elke twee jaar herhalen om feeling te houden en een open dialoog te voeren met onze omgeving. Het reputatieonderzoek wordt naast het periodieke klanttevredenheidsonderzoek, vaarweggebruikersonderzoek en medewerkerstevredenheidsonderzoek uitgevoerd. Het geeft ons een totaaloverzicht vanuit breed stakeholderperspectief.

Eind 2017 is het onderzoek voor de tweede keer gehouden (1-meting). Behalve de zes groepen die eind 2015 zijn bevraagd, te weten partners, overheden, maatschappelijke organisaties, kennisinstellingen, media en leveranciers, zijn in 2017 ook onze klanten voor dit onderzoek benaderd.

Uit de nulmeting van eind 2015 kwamen vier aanbevelingen, die we op meerdere manieren hebben opgevolgd:

AANBEVELING	OPVOLGING*
Innovatie en duurzaamheid vertalen naar de strategie	Strategie 2017-2021 (waaronder streven afbouw kolen) en Visie Schone Scheepvaart gelanceerd en concrete projecten in gang gezet.
Zichtbaarheid vergroten in publieke arena	In Pakhuis de Zwijger hebben we diverse Havenavonden voor algemeen publiek georganiseerd over maatschappelijke thema's (energietransitie, circulaire economie, logistieke bereikbaarheid en stadsdistributie). Als sponsor van de Uitmarkt hebben we tijdens het event onze relatie met de stad in beeld gebracht.
Ontwikkeling tot netwerkorganisatie	Circulaire Challenge georganiseerd voor innovatieve start ups, samen met startupnetwerken Rockstart en Climate-KIC, AEB Amsterdam en Waternet.
Focus op de interne organisatie	Interne programma's gelanceerd rond Strategie 2017-2021 en inzetbaarheid (Door Samenwerking Sterker (DSS) en Havenfit)

Reputatiebarometers



In de [managementsamenvatting](#) is alle informatie over het stakeholderonderzoek van eind 2017 te vinden.

* Dit is een greep uit alle acties die we hebben ondernomen.

Versnellen energietransitie, Havenwind

De havenwind door je haren

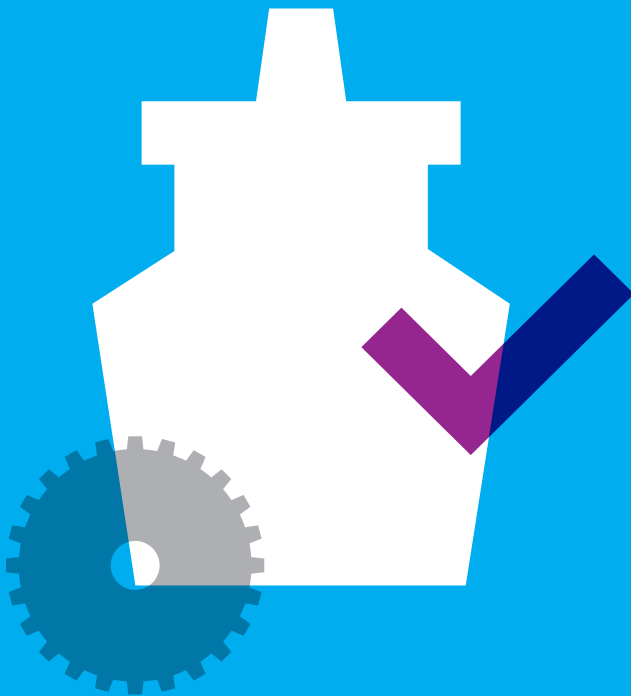
Net als de gemeente Amsterdam zijn wij er van overtuigd dat de Amsterdamse haven geschikt is voor plaatsing van windturbines.

[Lees meer over Havenwind](#)



Hoofdstuk 2

Strategische Prestaties



Strategische prestaties

De Amsterdamse haven is de vierde haven van West-Europa. Wij willen de motor van de economie in de metropoolregio Amsterdam zijn en blijven door clusters en netwerken te versterken, een voorkeurshaven te ontwikkelen en te diversifiëren en innoveren.

We bouwen aan een haven die steeds meer waarde oplevert voor klanten en omgeving: een slimme, snelle, schone haven. Een vestigingsklimaat op topniveau, waarbij ontwikkeling en innovatie, banen en inkomsten, leefbaarheid en circulariteit de sleutelbegrippen zijn.

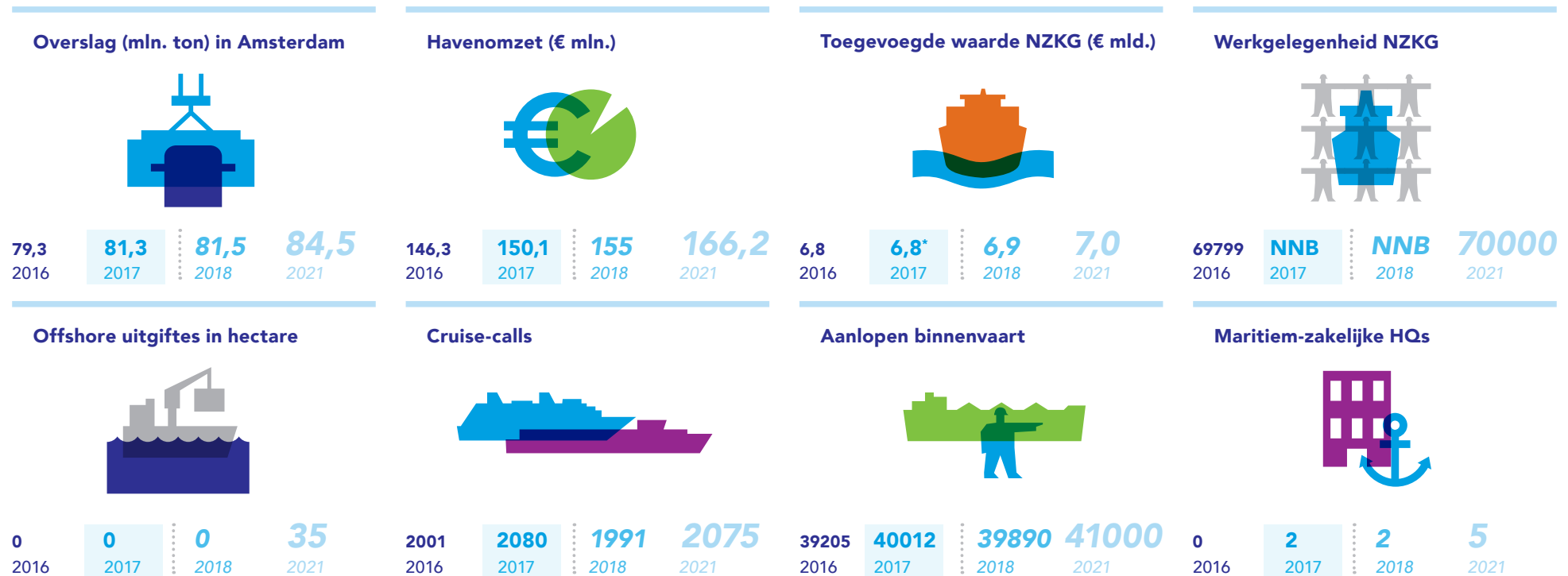
In het eerder besproken [waardecreatiemodel](#) staan de strategische doelen beschreven aan de hand waarvan we waarde willen creëren voor al onze stakeholders. Aan de hand van een aantal kritieke prestatie-indicatoren (kpi's) bepalen we of wij als havenbedrijf op koers liggen ten opzichte van onze doelstellingen.



Key Performance Indicators

Versterken clusters & netwerken

Hieronder geven wij onze strategische doelstellingen voor 2021 weer die uit onze strategie 2017-2021 komen. Voor zover al bekend, zijn de behaalde prestaties tot en met 2017 opgenomen en waar mogelijk, is ook een doelstelling voor 2018 toegevoegd.

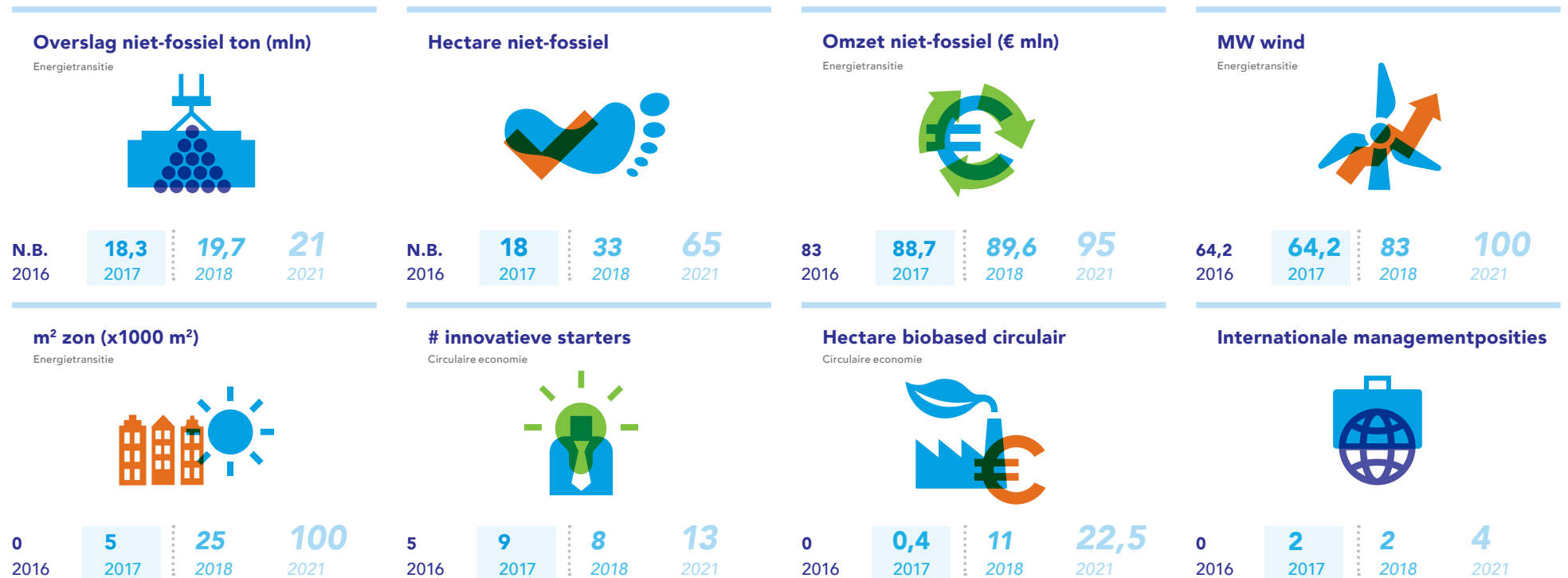


20

Key Performance Indicators

Diversifiëren en innoveren

Hieronder geven wij onze strategische doelstellingen voor 2021 weer die uit onze strategie 2017-2021 komen. Voor zover al bekend, zijn de behaalde prestaties tot en met 2017 opgenomen en waar mogelijk, is ook een doelstelling voor 2018 toegevoegd.



Key Performance Indicators

Voorkeurshaven

Hieronder geven wij onze strategische doelstellingen voor 2021 weer die uit onze strategie 2017-2021 komen. Voor zover al bekend, zijn de behaalde prestaties tot en met 2017 opgenomen en waar mogelijk, is ook een doelstelling voor 2018 toegevoegd.

Klanttevredenheid



7,4	7,6	8,2	9
2016	2017	2018	2021

Doorlooptijd vestiging



N.B.	N.B.	-5%	-20%
2016	2017	2018	2021

Verblijfstijd binnenvaart

Mobiliteit en bereikbaarheid



N.B.	N.N.B.	0- meting	-10%
2016	2017	2018	2021

Intensief ruimtegebruik



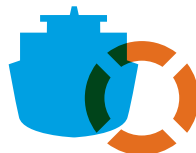
N.B.	5%	9%	10%
2016	2017	2018	2021

% schone schepen



17%	20%	20%	20%
2016	2017	2018	2021

aanvaringen



18	7	6	6
2016	2017	2018	2021

schadevaringen sluis



N.B.	44	-2%	-5%
2016	2017	2018	2021

Inspectie zeevaart



N.B.	17%	20%	20%
2016	2017	2018	2021

Vertraging sluis reductie



0- meting	69	-5%	-10%
2016	2017	2018	2021

Tijd certificering ISPS

Digitalisering



6 mnd	6 mnd	4 mnd	2 mnd
2016	2017	2018	2021

Beschikbaarheid slepers



N.B.	0- meting	80%	99%
2016	2017	2018	2021

Afwijking ETA-ATA max 15 min.



N.B.	N.B.*	95%	95%
2016	2017	2018	2021

* Er wordt met ingang van 2018 een nieuwe methodiek voor deze KPI's gehanteerd.

Key Performance Indicators

Gezonde, slagvaardige & duurzame organisatie

Hieronder geven wij onze strategische doelstellingen voor 2021 weer die uit onze strategie 2017-2021 komen. Voor zover al bekend, zijn de behaalde prestaties tot en met 2017 opgenomen en waar mogelijk, is ook een doelstelling voor 2018 toegevoegd.

Ontwikkeling CO₂-footprint tov 2014*



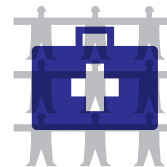
-12,5%	-23,5%	NNB	25%
2016	2017	2018	2021

MVO verslaggeving GRI



Core	Core	Core	Compreh
2016	2017	2018	2021

Verzuim in %



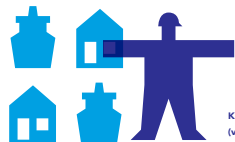
3,8	4,3	3,1	3
2016	2017	2018	2021

Medewerker motivatie



7,3	2-jaarlijks	7,7	7,7
2016	2017	2018	2021

Stakeholder reputatie



KPI Stakeholderreputatie 2021: ≥ 71 (voor alle stakeholdergroepen)

3 groepen	5 groepen	-	Alle groepen
≥ 71*	≥ 71**		≥ 71
2016	2017	2018	2021

Duurzaam inkopen



N.B.	N.B.	25%	100%
2016	2017	2018	2021

* (onderzoek werd uitgevoerd in 2015, gemeten bij 6 groepen)

** (gemeten bij 7 groepen)

Versnellen energietransitie

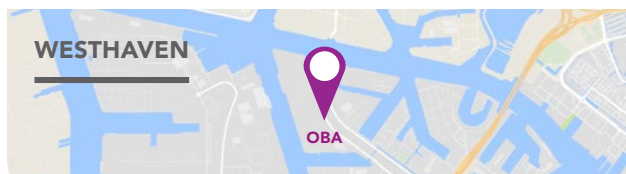


Kolenstrategie

In maart publiceerden wij onze [Strategie 2017-2021](#), waarin we onder meer hebben aangegeven dat we voorsorteren op een kolenvrije haven in 2030. De kolenmarkt vertoont, als gevolg van de ingezette energietransitie in Nederland en Duitsland, een dalende trend. En de grond in het Amsterdamse havengebied is schaars.

De Amsterdamse haven zet in op diversificatie van lading en activiteiten. Onze kolenstrategie past daarom bij een toekomstbestendige zeehaven.

Port of Amsterdam en OBA Bulk Terminal hebben in oktober 2017 een intentieverklaring getekend om te onderzoeken hoe een deel van het kolenterrein kan worden herbestemd voor de overslag van andere droge bulk grondstoffen, inclusief eventuele daarbij benodigde gezamenlijke investeringen. Deze herbestemming past in de ambitie van OBA een multipurpose terminal te worden.



Eind vorig jaar heeft kolenterminal Rietlanden een eerste stap gezet bij de diversificatie van ladingstromen, zoals bouwgrondstoffen en industriële mineralen. Het havenbedrijf heeft een partner van een grote internationale bouwonderneming bij Rietlanden geïntroduceerd. Rietlanden heeft met die partij een contract afgesloten voor het op- en overslaan van aggregaten, voor de productie van beton. Dit is een significante stap in het proces van diversificatie en de transitie binnen de Amsterdamse haven.

Zonne-energie

100.000 m² aan [zonnepanelen](#) in de haven eind 2021. Dat is de ambitie die we opgenomen hebben in onze Strategie 2017-2021. Veel bedrijven in de haven zijn er actief mee bezig, daarnaast leggen we ook zonnepanelen op onze eigen daken.

In september zijn de 87 zonnepanelen op het dak van ons pand Prodock aan de Moezelhavenweg officieel in gebruik genomen. Eind november hebben we een nieuwe aanbesteding in de markt gezet voor het leveren, plaatsen, aansluiten, operationeel en in stand houden van een zon-PV-installatie met een outputgarantie, gedurende 15 jaar op de PDI-loods. Dit is gelegen op het Koopman Car Terminal-terrein aan de Maltaweg in Amsterdam. De aanbestedingsprocedure loopt nog.

Eigen zonne-energie opwekken blijkt voor veel bedrijven voordelig, en natuurlijk draagt het bij aan het reduceren van de carbon footprint van de onderneming. In 2017 lag er

4.976 m² zonnepanelen in de haven. We liggen daarmee op koers om het gestelde doel voor 2021 te halen.

Windenergie

Net als de gemeente Amsterdam zijn wij er van overtuigd dat de Amsterdamse haven geschikt is voor plaatsing van windturbines. Om eind 2021 het afgesproken doel te behalen van 100 MW opgesteld windvermogen in het havengebied, tekende het havenbedrijf in 2017 beroep aan tegen het afwijzen van vergunningsaanvragen door de provincie Noord-Holland voor vier windmolenplannen. De plannen gingen over 54 MW extra windvermogen in het Amsterdamse havengebied. De Raad van State stelde de provincie Noord-Holland daarbij echter in het gelijk.

Samen met de gemeente blijven wij optimistisch in het vinden van mogelijkheden om het windvermogen uit te breiden. Momenteel staan 37 windmolens met een opgesteld windvermogen van 64,2 MW in de haven. Om op tijd het beoogde volume te behalen, zal onverminderd met provincie en Rijk worden overlegd en nieuwe mogelijkheden worden verkend.

Positief is dat twee lijnopstellingen in het havengebied kunnen worden uitgebreid en worden vergroot. Oude windmolens worden vervangen door nieuwe, grotere, en er worden windmolens bijgeplaatst. Dit kan leiden tot een maximale groei naar 81 MW opgesteld vermogen.



We hebben via onze dochteronderneming Bouw- en handelsmaatschappij Hallum B.V. een 50%-belang genomen in het bestaande windpark in de Afrikahaven bij Westpoort, waardoor we samen met Eneco trotse eigenaar zijn van windpark Ruigoord. Het is de eerste keer dat een havenbedrijf in Nederland een groot belang neemt in een windmolenpark. Het windpark Afrikahaven telt negen windmolens, die samen een hoeveelheid groene stroom opwekken die vergelijkbaar is met het verbruik van zo'n 15.000 huishoudens. Het overgrote deel van de energie is bedoeld voor onze klanten in de haven, maar de rest is via HavenWind beschikbaar voor 4.000 huishoudens.

“Deze stap past perfect bij onze Visie2030 om de haven te verduurzamen en onze aanpak om zowel regionaal, nationaal als internationaal een belangrijke energiehub te zijn.”

–Koen Overtoom
CEO Port of Amsterdam

Bram Poeth, directeur Eneco Zakelijk: “Het havenbedrijf neemt een grote eigen verantwoordelijkheid in de lokale energietransitie. Met onze samenwerking zetten we in op het meenemen van de omgeving in onze duurzame beweging.”

Sustainable Development Goals



Walstroom

De transitie naar meer duurzame en decentrale bronnen vraagt om nieuwe marktmodellen. De walstroompilot, die is gestart vanuit het samenwerkingsverband CleanCapital en medegefinancierd wordt door het Europese demonstratieproject City-zen, is daar een goed voorbeeld van.

In het pilotproject levert AEB Amsterdam samen met Port of Amsterdam, Senfal en Energy eXchange Enablers (EXE) walstroom aan riviercruise- en

binnenvaartschepen. De walstroomstations maken het deze schepen mogelijk om hun dieselgeneratoren uit te schakelen. Er komen daardoor geen emissies vrij wanneer ze aan de kade liggen.

De energie-inkoop vindt plaats zonder tussenkomst van een energieleverancier. Als eerste maken wij daarmee gebruik van Entrnce, een transactieplatform van EXE, onderdeel van Alliander. Dankzij een aantal slimme toepassingen in de software van Senfal kunnen de fluctuaties in vraag en aanbod van duurzame energie beter op elkaar worden afgestemd en het energieverbruik van de komende dag worden voorspeld. Dit sluit ook aan bij de onze ambities van de haven: lokaal opgewekte duurzame stroom leveren aan afnemers in de haven. De deelname aan de pilot van AEB Amsterdam is daarbij erg belangrijk, omdat hiermee een duurzame

energieproducent direct betrokken is. AEB Amsterdam is de grootste leverancier van duurzame energie in de regio Amsterdam.

Met innovatieve partijen als Senfal en EXE is het mogelijk om de transitie te maken naar het slimme en duurzame energienetwerk van de toekomst. Op korte termijn willen we ook een windpark en zonnepanelen direct koppelen aan gebruikers. Het transactieplatform biedt ook kleine producenten de mogelijkheid om tot de markt toe te treden en onderlinge handel te optimaliseren. Zo kan de pilot nog verder ontwikkelen tot een lokaal duurzaam energienetwerk.

"Omdat het havenbedrijf zijn processen goed kent, is de voorspelbaarheid van het energieverbruik aan wal erg hoog. Berekeningen wijzen uit dat het een besparing van 30% kan realiseren. Zelf doen loont dus."



– Harry van Breen
oprichter EXE bij Alliander



Robin Schipper, commercieel manager Circular & Renewable Industry Port of Amsterdam: **"Deze pilot geeft ons heel veel inzicht om ons als haven voor te bereiden op de energiemarkt van de toekomst. Ook als de wind niet waait, of de zon niet schijnt, willen klanten energie af kunnen nemen die lokaal, duurzaam én betaalbaar is. Er worden in deze pilot een aantal slimme toepassingen gebruikt die de kosten voor de bedrijven in het havengebied naar beneden zullen brengen. We streven naar groen voor de prijs van grijs!"**

"Doordat we elektriciteit én warmte produceren, kunnen we vraag en aanbod nog beter op elkaar afstemmen."

– Peter Simoës
strategisch adviseur
AEB Amsterdam



WALSTROOMCIJFERS	2015	2016	2017
Aantal walstroompunten in de Amsterdamse haven	164	166	170
Gebruik walstroom (in Miljoen KWH)	2,1	2,5	2,1

Het totaal aantal aansluitingen bedraagt 170 stuks. Het totaal aantal actieve aansluitingen telt 146. Het verbruik in 2017 ligt lager dan 2016. Dit komt doordat cruiseschepen in verband met infrastructurele werkzaamheden geen gebruik konden maken van de locatie De Ruijterkade West.

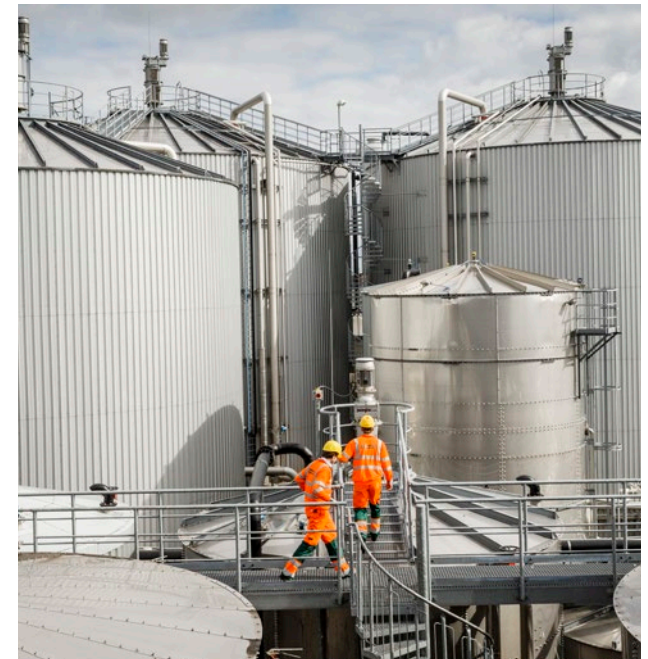
SmartGrid CO₂

De eerder getekende samenwerking voor een SmartGrid CO₂-platform tussen diverse Rotterdamse en Amsterdamse partijen, is in 2017 van start gegaan. De bedoeling is CO₂ bij bedrijven af te vangen en vervolgens te hergebruiken bijvoorbeeld in kassen, voor groente- en fruitteelt. De beoogde SmartGrid (infrastructuur) bestaat uit een leidingnetwerk, buffers en aansluitingen bij CO₂-producerende en -gebruikende bedrijven. De verwachting is dat daarmee niet alleen de uitstoot van CO₂ verminderd zal worden, maar dat op termijn ook nieuwe bedrijven aangetrokken worden die zich bezighouden met CO₂ als grondstof.

Nieuwe mogelijkheden voor uitbreiding in het belangrijke groeisegment van biobrandstoffen.

Ethanol

Amsterdam is dankzij het eeuwenoude Amsterdamse bedrijf E&A Scheer de grootste rumhaven. NWB (Noord-Europees Wijnopslag Bedrijf), dat in het havengebied rum overslaat, is gespecialiseerd in de op- en overslag van drinkbare, industriële en bio-ethanol. Ethanol wordt ook gebruikt als bijmengproduct in benzine. Amsterdam is sinds 2016 opgenomen in de Platts-notering voor ethanol. Maar voor leveringen vanuit Amsterdam mochten nog altijd extra logistieke kosten worden berekend, in tegenstelling tot Rotterdam. Samen met NWB hebben wij een succesvolle lobby gevoerd, waardoor er per 1 mei 2018 geen verschillende tarieven meer gelden voor leveringen in de ARA-regio (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen). Dit creëert nieuwe mogelijkheden voor uitbreiding in het belangrijke groeisegment van biobrandstoffen. In 2017 is de vergunning voor het opstellen van wagons met ethanol aangepast waardoor de logistieke kosten per spoor omlaag zijn gebracht.



Stimuleren circulaire en biobased economie

Sustainable Development Goals



Grondstoffenakkoord

Samen met een groot aantal bedrijven, overheden, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties, ondertekenden we in januari het landelijke Grondstoffenakkoord. Het doel hiervan is de transitie naar een circulaire economie te versnellen. De ondertekenaars hebben in het eerste half jaar van 2017 gezamenlijk transitieagenda's opgesteld voor vijf thema's, die we de komende vijf jaar ook gezamenlijk gaan uitvoeren. Die thema's

zijn: Biomassa en voedsel, Kunststoffen, Maakindustrie, Bouw en Consumptiegoederen. Het Grondstoffenakkoord is onderdeel van het Rijksbrede programma 'Nederland Circulair in 2050'. Dit programma geeft richting aan wat we moeten doen om zuiniger en slimmer met onze grondstoffen, producten en diensten om te gaan en zo de ambitie 'Nederland circulair in 2050' te halen. Dit sluit naadloos aan op onze Visie2030 en de strategie 2017-2021.

Amsterdam Circular Challenge Event

Clean Capital, het samenwerkingsverband tussen AEB Amsterdam, Waternet en Port of Amsterdam, koos op 27 september drie veelbelovende circulaire startups tijdens Amsterdam Circular Challenge Event. Er waren drie

categorieën waarbinnen innovatieve startups zich konden onderscheiden: Biomassa, CO₂ en Digitale oplossingen. De drie winnaars waren respectievelijk Gensos, Antecy en CircularIQ. De jury roemde deze startups vanwege hun innovatieve oplossingen voor een circulair Amsterdams havengebied en praktische toepasbaarheid. De startup Gensos presenteerde een proces waarmee natte biomassa (zuiveringsslib) effectiever kan worden omgezet in biogas. Antecy had een methode ontwikkeld om CO₂ zuiver te maken; de startup kan vervuilde CO₂ in grote vaten omvormen tot schone CO₂ in gasvorm (koolzuurgas). CircularIQ werd winnaar in de digitale categorie, voor het ontwikkelen van een online platform waarmee bedrijven

direct inzicht hebben in de duurzaamheid van hun supply chain.

Sustainable Development Goal



Circulaire bedrijvigheid in Prodock

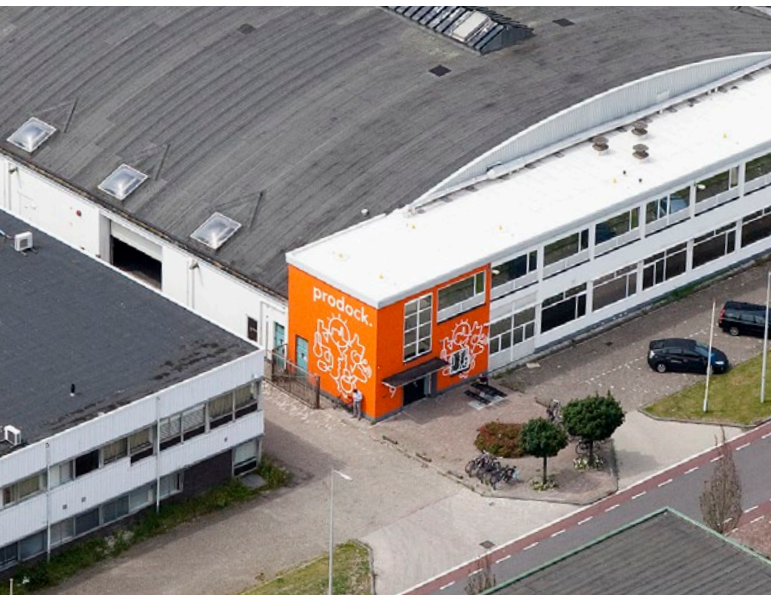
Op 1 maart vestigde PeelPioneers, een bioraffinagebedrijf voor citrusschillen, zich in Prodock. Jaarlijks wordt er ruim 250 miljoen kilo aan citrusschillen in Nederland weggegooid. Die worden vervolgens verbrand of vergist. PeelPioneers heeft echter een proces ontwikkeld om de schillen om te zetten in vezels en

geurstoffen. Deze grondstoffen worden vervolgens weer verwerkt tot eindproducten voor verschillende industrieën, zoals in de food-, verpakkingen- en cosmeticabranche. De pilot van PeelPioneers is intussen met succes afgerond. Nu wordt hard gewerkt aan de opschaling van het proces.

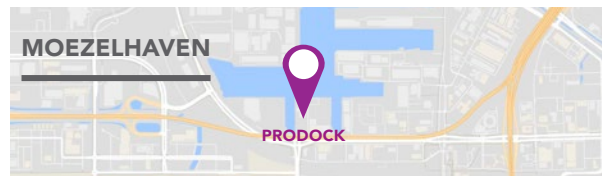
"De drie winnaars snappen echt waar de uitdagingen voor het Amsterdamse havengebied liggen."

– Jacqueline Cramer
Juryvoorzitter Amsterdam
Circular Challenge Event





In 2017 ging de Calcite Factory, ontstaan uit een samenwerking tussen Waternet en Advanced Minerals, van start in Prodock. Deze onderneming wint kalk uit drinkwater en zet de calciëet om naar producten voor de chemische sector, de voedingsindustrie en voor de productie van keramiek. Ook het bedrijf NPSP heeft zich op 1 oktober in Prodock gevestigd. NPSP maakt duurzame, vezelversterkte kunststoffen (biocomposiet) voor de bouw, design, mobiliteit en industrie, en gaat daarvoor kalk gebruiken van de Calcite Factory. De biocomposiet van NPSP wordt vervolgens gebruikt voor de productie van scooterframes door het bedrijf VanEko, dat zich



op 1 november in Prodock vestigde. De drie bedrijven werken dus met elkaar samen in de circulaire economie, onder één dak in de Amsterdamse haven: Prodock. Dit hadden we bij de opening van Prodock in juni 2016 als ultiem doel voor ogen, maar dat dit nu al binnen 1,5 jaar is gerealiseerd, maakt ons erg trots!

Houtvergassing

Op 15 november ging de eerste paal de grond in van de eerste commerciële houtvergassingsinstallatie van Nederland, Bio Energy Netherlands. Deze modulair opgebouwde installatie zal al in 2018 groene warmte produceren voor stadsverwarming en industriële toepassingen en groene elektriciteit. Vanaf 2019 zal de installatie waterstof en CO₂ leveren als grondstof voor de chemie. Door de modulaire opbouw kan de installatie flexibel inspelen op de grootte van de lokale vraag naar één van de eindproducten.

“De vestiging van Bio Energy Netherlands past heel goed in onze strategie om de opwek van duurzame energie in het gebied uit te breiden. Het biedt daarnaast kansen voor verdere ontwikkeling van het chemische cluster in de Amsterdamse haven.”

– Roon van Maanen
Hoofd Circular & Renewable Industry
Port of Amsterdam



Bio Energy Netherlands gebruikt niet-recyclebaar hout. Vergassen is veel schoner dan het verbranden en leidt tot 60-70% lagere stikstof-, en fijnstofemissies. Het hout komt uit de regio, wat onnodig geslept met materialen voorkomt.

Chaincraft

Biotechbedrijf ChainCraft bouwt in de haven van Amsterdam een demonstratiefabriek, waar biomassa wordt omgezet in vetzuren die worden verwerkt in diervoeding. De biomassa bestaat in eerste instantie uit resten vanuit de agrarische industrie, zoals snijdsels en schillen van suikerbieten en aardappels. De vetzuren worden nu nog uit palmolie en fossiele olie gehaald, maar door de technologie van ChainCraft kunnen deze worden vervangen door vetzuren die volledig circulair worden geproduceerd. Hiermee wordt een significante reductie van CO₂-uitstoot gerealiseerd. De realisatie van de installatie op deze schaal is uniek in de wereld en vormt een doorbraak in de vergroening van de chemie. Naar verwachting wordt de fabriek medio 2018 opgeleverd. De bouw van de demonstratiefabriek is medegefinancierd door ons, tezamen met het Amsterdams Klimaat- en Energiefonds (AKEF) en het Participatiefonds Duurzame Economie Noord-Holland (PDENH).

Bin2barrel

Na een lang vergunningstraject hebben we in 2017 een deelneming bemachtigd in het bedrijf Bin2barrel. Dit bedrijf

maakt door middel van pyrolyse olie uit 'end-of-life' plastics. In 2017 heeft Bin2barrel na een lang traject een definitieve vergunning voor haar fabriek verkregen. Eind 2017 zijn ook de technologie en de financiering van de fabriek rondgekomen, waardoor de bouw van de fabriek in 2018 van start kan gaan.

Waste2aromatics

Het project Waste2aromatics zijn we samen met AEB, Orgaworld, Waternet en TNO gestart. Hierbij creëren we nieuwe waarden uit afvalstromen. Zo onderzoeken we hergebruik van luiers voor de kunststofproductie en gebruiken we aromaten uit hout, groente- en fruitafval. In 2018 zal meer duidelijk worden over de bouw van een pilot-installatie.

Nascheiding

In oktober heeft AEB een nieuwe nascheidingsinstallatie geopend. Met deze installatie kan 300 tot 400 ton huishoudelijk afval uit de regio wordt gescheiden, waarbij een deel kan worden hergebruikt (opgewaarderd) en het restant wordt verbrand. Het huidige scheidingspercentage is in Amsterdam 27%, de nascheidingsinstallatie moet dit percentage verhogen. Daarnaast kan AEB via de netvangeregeling subsidies krijgen voor de plastics die het uit het huisvuil haalt. Zo halen we, door te scheiden en te circuleren, steeds meer waarde uit afvalstromen.



BIOMASSA

De vetzuren worden nu nog uit palmolie en fossiele olie gehaald, maar door de technologie van ChainCraft kunnen deze worden vervangen door vetzuren die volledig circulair worden geproduceerd. Hiermee wordt een significante reductie van CO₂-uitstoot gerealiseerd.

Digitalisering

In onze strategie hebben we als doel gesteld een voorkeurshaven te zijn. De wereld om ons heen verandert intussen in hoog tempo. Ontwikkelingen in de logistiek, met robotisering, automatisering en digitalisering, hebben een grote impact voor onze haven. Met een strategie die zich richt op innovatie, willen wij als bedrijf anticiperen op en meebewegen met deze veranderingen.

In 2017 hebben we onze de strategie rondom Digitale Haven ingericht voor vier groepen: nautische operatie, commercie, de assets en infrastructuur. Er zijn onder andere teams gevormd gericht op de digitale klantrelatie, het inzichtelijkheid maken van de in de haven aanwezige duwbakken, en de inzet van data om het operationele proces van klanten te verbeteren. Ook is er gekeken hoe we de fysieke en draadloze verbindingen (zoals IoT) in het havengebied kunnen verbeteren voor onze klanten. Met verschillende pilots kijken we hoe we de haven kunnen vernieuwen, versnellen en slimmer maken met technologie.

MOBI-app

Als terminals zeeschepen ontvangen met een Bruto Tonnage groter dan 500 ton, moeten ze aan bepaalde veiligheidseisen voldoen en ISPS-gecertificeerd zijn. Om de aanvraag voor het verkrijgen van een ISPS-certificering voor klanten makkelijker te maken, twee tot drie keer zo snel te laten

verlopen (in 2017 duurde een aanvraag 6 maanden) en de communicatie transparant in te richten, hebben we een nieuwe methodiek met bijbehorende slimme applicatie ontwikkeld: de MOBI-app¹. De MOBI-app is bedoeld voor Port Facility Security Officers (PFSO) en toetsers van het CNB Port Security Toetsingsteam. Deze gebruikers werken samen in één transparante omgeving en sturen elkaar hierin berichten. Hierdoor is de informatie altijd actueel en is de status van het certificeringsproces inzichtelijk. De methodiek en applicatie zijn enthousiast ontvangen en worden inmiddels ook door andere zeehavens gebruikt.

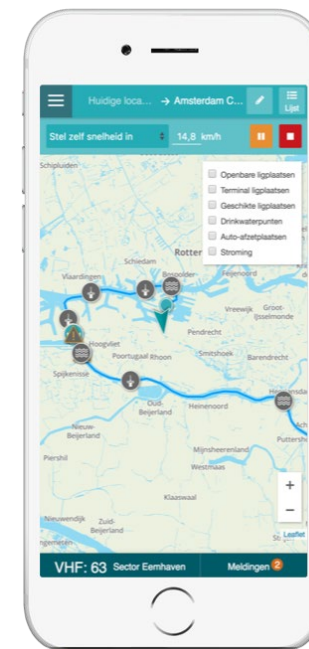
BLIS

Het mede door ons in 2016 gelanceerde BLIS – dat het voor binnenvaartschippers makkelijk maakt een vrije wacht- of ligplaats te vinden in Amsterdam – hebben we in 2017 gecontinueerd en aangesloten op RiverGuide.

RiverGuide

Op 4 juli hebben we een samenwerkingsovereenkomst ondertekend voor de landelijke invoering van RiverGuide, een nieuwe landelijke applicatie met actuele vaarweginformatie over routes, bezetting van ligplaatsen, drinkwaterpunten en auto-afzetplaatsen. Doel van de applicatie is het bevorderen van de veiligheid, verkeersregulering, vlotheid en duurzaamheid op de landelijke vaarwegen. De overige deelnemende partijen zijn Zeeland Seaports, Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, provincie Noord-Holland, Havenbedrijf

RiverGuide app



Rotterdam, Havenbedrijf Moerdijk, Groningen Seaports en Teqplay, het bedrijf dat de app heeft ontwikkeld. RiverGuide bundelt de beschikbare data van de verschillende vaarwegbeheerders en andere betrokkenen. Uit de combinatie ervan stelt het relevante nautische informatie samen voor de vaarweggebruikers. De app is ontwikkeld voor en met binnenvaartschippers, maar ook bedoeld voor de recreatievaart.

¹ MOBI staat voor Methodiek voor een Objectieve Beveiligingsinventarisatie

Easydock

Easydock is een in 2017 gebouwd en gelanceerd ligplaatsreserveringssysteem voor riviercruiseschepen en partyboten. Met dit systeem kunnen de rederijen zelf hun planning voor 2018 en later organiseren en wordt het havengeld automatisch geïnd. Het systeem is gebouwd volgens de SCRUM-methode, in samenwerking met rederijen en de gemeente Zaanstad. Voor 2018 waren in december 2017 al 1.900 reserveringen gemaakt en ook voor 2019 werd al geboekt.

Dynamische sluisplanning (DSP)

In 2017 is de dynamische sluisplanning verder geoptimaliseerd. Met behulp van de sluisplanningtool deelt de havenmeester informatie over de planning van inkomende en uitgaande scheepvaart met scheepsagenten, terminals, loodsen en sleepers. In 2018 wordt de sluisplanningtool verder uitgebreid met storings- en stremmingsinformatie rond de sluis, en de actuele beschikbaarheid van sleepboten en loodsen.

Testhaven voor drones

In april hebben we een testhaven geopend voor varende en duikende drones in de Moezelhaven, direct achter Prodock. Hiermee willen we innovaties aanjagen en drone-innovators en bedrijven die geïnteresseerd zijn in toepassing van drones, bij elkaar brengen. Het testen van de drones vindt tijdens havenoperaties plaats, onder meer om te onderzoeken hoe de varende drone bewegende objecten uit de weg gaat.

Drones, zowel de vliegende als de varende variant, dragen bij aan een veilige, slimme, snelle en schone haven. De inzet van vliegende drones kent in Amsterdam door de aanwezigheid van luchthaven Schiphol een beperking, maar worden door bedrijven wel ingezet bij inspecties van een ruim van een schip of de binnenzijde van een opslagtank. Varende en duikende drones kunnen bij inspecties op of onder de waterlijn aan kades, steigers, schepen en boeien een rol spelen.





Innovatiefondsen

In 2017 zijn we gestart met een Innovatiefonds voor startups. We helpen jonge bedrijven, die waardevol zijn gebleken voor onze haven en hun volgende stap willen zetten, met een converteerbare lening. Het bedrijf Towbotic is hiervan het eerste voorbeeld. Towbotic maakt prototypes drones, die met magneten aan grote schepen zijn vast te maken. Daardoor kunnen ze schepen helpen met aanmeren of door zeer smalle passages te varen. Via het Mainport Innovation Fund II (MIF II, een fonds waarin ook KLM, Schiphol, TU Delft, NS participeren en dat logistieke startups promoot) investeerden we in 2017 in diverse innovatieve initiatieven. Zo is €40.000 geïnvesteerd in We4Sea, een maritieme technologiestartup gericht op efficiënter brandstofgebruik voor zeeschepen. We4Sea heeft een cloud platform ontwikkeld waarop grote hoeveelheden operationele scheepsdata, zoals

positie, snelheid, richting en motordata worden verzameld. Deze data wordt verrijkt met andere databronnen, zoals weersomstandigheden, golfhoogte, stroming en wind. Algoritmes en energiemodellen zetten deze data om in managementinformatie, die het gebruik en de configuratie van het schip kunnen optimaliseren. In pilotprojecten is bewezen dat hiermee 20% op brandstofkosten kan worden bespaard.

“Deze investering draagt bij aan het strategische doel van Port of Amsterdam om een slimme en duurzame haven te creëren. We4Sea biedt de maritieme industrie een belangrijke innovatie voor verduurzaming van de scheepvaart en vermindering van de CO₂-uitstoot”

– Michiel de Brauw
CFO, Port of Amsterdam.



Parkeersensoren

Westpoort heeft speciale parkeerplaatsen voor vrachtwagens om te kunnen overnachten. Dit is efficiënt voor het vrachtverkeer en geeft minder overlast voor de omgeving. Afgelopen jaar is op die plaatsen een pilot gestart om met sensoren de beschikbaarheid van parkeerplaatsen inzichtelijk te maken. Ook is het ‘groene golfsysteem’ in het vierde kwartaal van 2017 in gang gezet. Dit houdt in dat de verkeerslichten op bepaalde logistieke trajecten ’s nachts op groen blijven. Naast verbetering voor het vrachtverkeer leidt dit tot veiliger bereikbaarheid en schonere lucht.

Cloudmigratie

Het afgelopen jaar hebben we ons verouderde datacenter vernieuwd, door middel van een cloud migratie. Daarmee zijn we flexibeler, wendbaarder en beter schaalbaar geworden en dus beter voorbereid op de toekomst.

Cybersecurity

Ook cybersecurity heeft in 2017 meer aandacht gekregen. De Divisie Havenmeester en de afdeling IT hebben samen programma cybersecurity ingericht op drie domeinen: de IT-infrastructuur van het havenbedrijf, het bewustzijn en de weerbaarheid van de havengemeenschap en de port security-wetgeving (de toepassing van de Internationale Code voor de Beveiliging van Schepen en Havenfaciliteiten – ISPS).

Dan Veen en Michiel Katgert, oprichters van We4Sea: “Door de samenwerking met MIF II hebben we toegang tot kennis, netwerk en ondernemerservaring, waarmee we onze ontwikkeling en groei enorm versnellen. Het steunt onze missie om 1 miljoen ton CO₂ te besparen in de komende 3 jaar.”

Mobiliteit & bereikbaarheid

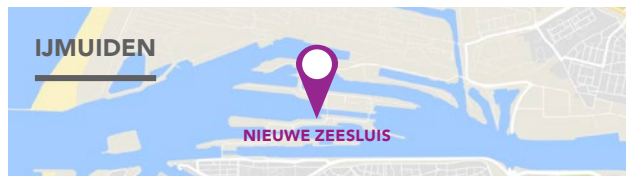
Kijk, daar komen je schoenen al

Synple heeft een technologie ontwikkeld waarmee met een marktplaats voor vrachtwagens en lading de tendens van lege of halfvolle ritten kan worden tegengegaan.

[Lees meer over Synple](#)



Mobiliteit & bereikbaarheid



Nieuwe Zeesluis

Met Rijkswaterstaat als opdrachtgever en OpenIJ als aannemer verliep de samenwerking rond de bouw van de nieuwe sluis het afgelopen jaar goed. Hoewel er nauwelijks stremmingen zijn geweest als gevolg van de bouwwerkzaamheden, blijft het een flinke uitdaging om alle verbouwingen te doen in een werkend operationeel sluizencomplex. In december maakten de hoofdaannemers

van de nieuwe zeesluis bekend dat de bouw een tegenvaller te verduren kreeg bij het ontwerp van de caissons (de constructies voor de sluisdeuren). Of dat invloed heeft op de planning wordt in de loop van 2018 bekend. Divisie Havenmeester onderhoudt daarom continu nauw contact met Rijkswaterstaat en OpenIJ om te borgen dat de scheepvaart zo goed mogelijk door kan gaan.

“Gelukkig hebben we bijna geen last van de bouw, al is er af en toe een korte stremming. Zulke stremmingen worden goed en tijdig gecommuniceerd.”

– Martijn Schäffer
Commercieel manager
Oiltanking Amsterdam

35

“De communicatie met Rijkswaterstaat, OpenIJ en Port of Amsterdam gaat erg goed. Daardoor lopen we niet snel tegen problemen aan.”

– Rob Gerrits
Nederlands Loodswezen



**Reinier Duijneveld,
Manager logistiek &
maritiem coördinator van
OpenIJ: “Werkzaamheden
op het water voeren we
pas uit na afstemming met
Port of Amsterdam
en het Loodswezen.
De scheepvaart gaat voor.”**

Financiering

Havenbedrijf Amsterdam N.V. heeft als belanghebbende een bijdrage geleverd aan de financiering van de nieuwe zeesluis in IJmuiden. De hoogte van de bijdrage is vastgesteld op € 46,51 miljoen en wordt in twee delen betaald. Het eerste deel, € 5 miljoen, is in oktober 2017 betaald en daarom ten laste gebracht van het resultaat 2017. De resterende verplichting bedraagt € 41,51 miljoen. Dit bedrag wordt in de jaarrekening verwerkt op het moment dat de zeesluis wordt opgeleverd’.

Spoorgoederenvervoer

Via het programma Spoorgoederenvervoer zetten wij ons samen met Havenbedrijf Rotterdam en ProRail in voor goed en goedkoper spoortransport. Dit zijn de voorwaarden om het aandeel spoorgoederenvervoer in de modal split te laten groeien en van de Betuweroute samen met het gemengde

Bezoeken goederentreinen Amsterdam (2016), bron ProRail

GEBIED	# GOEDERENTREINEN		2016 - 2015		BRUTO TONNAGE (MLN)		2016 - 2015	
	2015	2016	ABSOLUUT	%	2015	2016	ABSOLUUT	%
Amsterdam Westhaven	2.550	2.900	350	14%	4,9	6,1	1,2	24%
Amsterdam Azië haven	1.650	1.300	-350	-23%	3,3	3,0	-0,3	-8%
Totaal Haven Amsterdam	4.200	4.200	0	0%	8,2	9,1	0,9	11%

net een concurrerend en efficiënt netwerk te maken dat de positie van de Nederlandse havens versterkt. Jaarlijks wordt vanuit de Amsterdamse havenregio circa vier miljoen ton goederen per spoor aan- en afgevoerd. Een groot deel van de 4.200 treinen die het Amsterdamse havengebied aandoen, rijdt via de Betuweroute. In 2007 reden er zo'n tweehonderd goederentreinen over het tracé. Inmiddels zijn dit er ruim 20.000 per jaar.

Synple

Synple heeft een technologie ontwikkeld waarmee met een marktplaats voor vrachtwagens en lading de tendens van lege of halfvolle ritten kan worden tegengegaan. We investeerden hierin vanuit het innovatiefonds MIF II.

36

Parcompare

Parcompare is een platform dat mobiliteitsoplossingen, zoals parkeren, taxi's en openbaar vervoer, koppelt aan drukke bestemmingen rondom steden, zoals luchthavens, cruiseterminals, evenementen en vervoersknooppunten. We investeerden hierin vanuit het innovatiefonds MIF II.

"Synple draagt bij een duurzaam transport door het verminderen van lege ritten met zo'n 50%. Dat maakt Synple een belangrijke partner in de hele logistieke keten van haven naar eindgebruiker."

– Michiel de Brauw
CFO, Port of Amsterdam.



Marco Jorissen, directeur van Mammoet Road Cargo: **“De technologie van Synple creëert voor ons nieuwe mogelijkheden om efficiënter te plannen en duurzamer te rijden.”**

Ligplaats- en Vaarwegmonitor

Met de door ons nieuw ontwikkelde Ligplaats- en Vaarwegmonitor kunnen we op basis van AIS-gegevens analyseren hoe het scheepvaartverkeer historisch is geweest in onze haven. Met deze informatie kunnen we allerlei vraagstukken over onze haven beantwoorden. Zoals hoe de ligplaatsbezetting zich ontwikkelt, hoe druk het is geweest in bepaalde havenbekkens, hoe de verblijfstijden zich hebben ontwikkeld en of we voldoende capaciteit hebben om alle scheepvaartbezoeken te faciliteren. Met al deze data kunnen we slimmer plannen voor de toekomst.

Nieuwe zijderoute

De Amsterdamse haven is vanaf maart 2018 aangesloten op een moderne variant van de historische zijderoute. Tussen de Chinese stad Yiwu (regio Shanghai) en Amsterdam wordt een directe spoorverbinding tot stand gebracht, via Duitsland (Neuss). TMA Logistics, de uitbater van de ACT-terminal in de haven, baat samen met Nunner Logistics de treinverbinding uit. Veel short sea-lijndiensten slaan hun vracht bij de ACT-terminal over.

Met de spoorverbinding krijgen logistieke klanten via drie vertrekken per week toegang tot in het oosten van Azië. De verbinding is sneller dan per schip en goedkoper dan per vliegtuig. Deze waardevolle uitbreiding bevestigt onze sterke positie als logistieke Europese hub. Zo zal de zijderoute ook de short-sea-routes naar Engeland en Scandinavië versterken.

“Met deze vaste lijnverbinding ontsluiten we een groot en ver achterland op structurele wijze. Dat is echt uniek.”

– **Koen Overtoom**
CEO, Port of Amsterdam.



Economische betekenis Noordzeekanaalgebied

Sustainable Development Goal



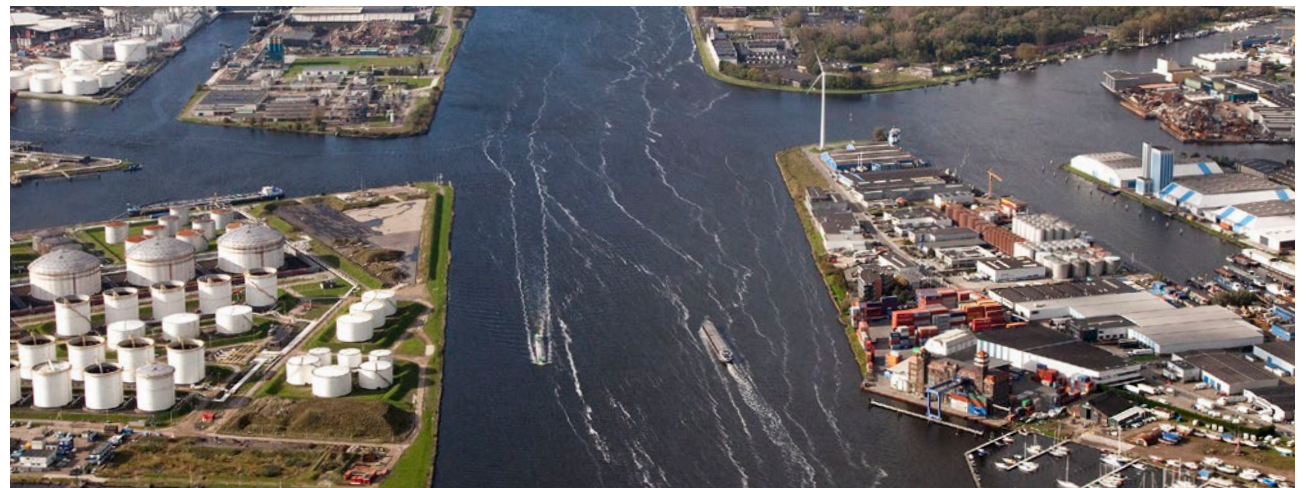
Havenregio Amsterdam is een internationale zeehaven in een van de snelst groeiende metropolen van de wereld. De Amsterdamse haven is na de havens van Rotterdam, Antwerpen en Hamburg de grootste zeehaven van West-Europa in de zogenaamde Hamburg-Le Havre-range.

In 2017 verscheen de *Havenmonitor*, die het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat jaarlijks laat opstellen, met als doel de economische betekenis van de Nederlandse zeehavengebieden in beeld te brengen. Hieruit bleek dat de werkgelegenheid in het Noordzeekanaalgebied in 2016 met 2,4% is toegenomen. Deze toename is voor een groot deel toe te schrijven aan groei van de chemische industrie, de basismetaal- en metaalproductenindustrie. De toegevoegde waarde is daardoor in dezelfde periode toegenomen met 1,7%. Deze stijging kwam vooral tot stand dankzij de chemische industrie en de zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening. Het aantal zeehavengerelateerde bedrijfsvestigingen kende een stijging van 3,9%, voornamelijk gerealiseerd in de op- en overslag en basismetaal- en metaalproductenindustrie. Ook in de andere Nederlandse zeehavenregio's was een toename van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde te zien. Het belang van de havens en het havenindustriële complex in de Nederlandse economie is groter geworden.

	2015	2016
Toegevoegde waarde (havengebonden) in NZKG (in mrd)	6,7	6,8
Toegevoegde waarde (havengebonden) in NZKG, waarvan direct (in mrd)	4,093	4,153
Toegevoegde waarde (havengebonden) in NZKG, waarvan indirect (in mrd)	2,588	2,640
Havengerelateerde bedrijven in NZKG	710	738
Havengebonden werkgelegenheid NZKG (direct en indirect)	68.152	69.779
Indirecte arbeidsplaatsen NZKG	33.680	34.882
Directe arbeidsplaatsen NZKG	34.472	34.897

	2015	2016	2017
Import Amsterdam (mln ton)	50,80	49,00	50,55
Export Amsterdam (mln ton)	27,60	30,20	30,72
Hoeveelste kolenhaven van West-Europa	2e	2e	2e
Ranking haven van West-Europa (tonnen)	4e	4e	4e
Marktaandeel Hamburg Le Havre range	7,8%	8,0%	8,0%

	2016	2017
Aantal bedrijven in havengebied Westpoort	1.349	1.382



Overslagcijfers

Het gunstige economische tij heeft de overslag van goederen in de Amsterdamse haven in 2017 met 2,4% doen toenemen tot 81,3 miljoen ton. Samen met de andere havens in het Noordzeekanaal-gebied kwam de overslag uit op 100,8 miljoen ton, een record. In IJmuiden steeg de overslag met 7% tot 18,5 miljoen ton. Beverwijk zag de overslag stijgen met 6% tot 800.000 ton. Zaanstad boekte een stijging van 35% naar 300.000 ton.

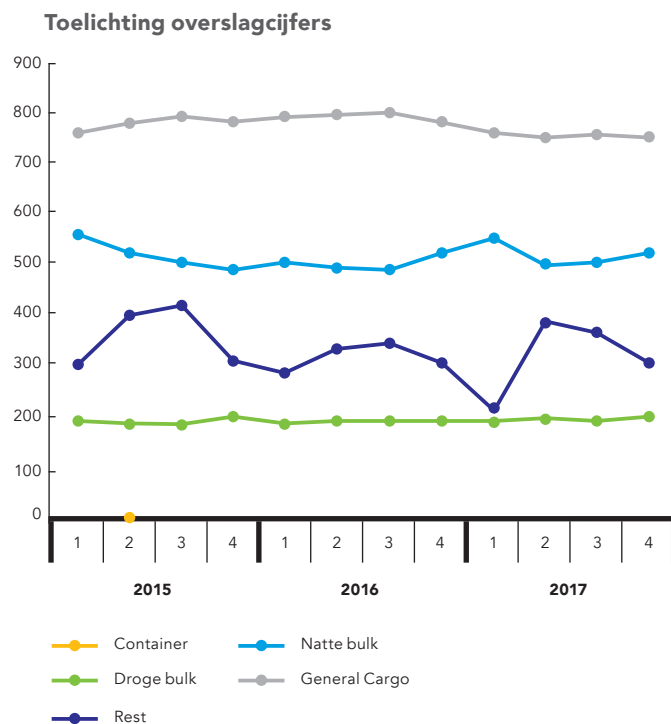
Overslagcijfers per haven

	2015	2016	2017
Overslag Amsterdam (mln ton)	78,6	79,3	81,3
Overslag NZKG (mln ton)	96,1	97,6	100,8
Groei overslag NZKG in %	-0,4	1,6	3,3
Groei overslag Amsterdam in %	-1,6%	0,9%	2,4%
Lading lichten bij IJpalen Velsen (mln ton)	1,7	2,1	1,3
Overslag Velsen/IJmuiden (mln ton)	16,8	17,3	18,5
Overslag Beverwijk (mln ton)	0,3	0,7	0,8
Overslag Zaanstad (mln ton)	0,3	0,2	0,3

Overslagcijfers per ladingstroom in Amsterdam

	2015	2016	2017
Overslag olieproducten in Amsterdam (mln ton)	39,4	42,6	44,4
Overslag agribulk in Amsterdam (mln ton)	7,5	6,4	6,9
Overslag steenkool in Amsterdam (mln ton)	17,4	16,3	15,8
Overslag overige droge bulk (incl erts en mest) Amsterdam	8,0	8,7	9,4
Overslag containers in Amsterdam (mln ton)	0,6	0,6	0,6
Overslag Ro/Ro en overig stukgoed in Amsterdam (mln ton)	2,2	1,7	1,9
Overslag containers (TEU)	51.949	51.475	56.191
Containerlading in ton per TEU (Amsterdam)	11,9	11,8	11,4





Bron: HaMISjan '17



Stijging olieproducten, daling kolen

De stijging in de Amsterdamse haven is met name veroorzaakt door meer overslag van olieproducten en agribulk. De olieproducten stegen met 4% naar 44,4 miljoen ton en agribulk nam met 7,8% toe naar 6,9 miljoen ton. De overige natte bulk, zoals chemische basisproducten, daalde met 27% tot 2,2 miljoen ton. In de kolenoverslag was opnieuw sprake van een daling. Die bedroeg 3% tot 15,8 miljoen ton. Overige droge bulk, waaronder bouwmaterialen, steeg met 8% naar 9,4 miljoen ton. De overslag van containers bleef in 2017 stabiel. Net als in 2016 bedroeg die 600.000 ton (TEU 56.191). Ro/Ro en overig stukgoed stegen in 2017 met 11% tot 1,9 miljoen ton. De import in de Amsterdamse haven steeg het afgelopen jaar met 3% tot 50,6 miljoen ton. De export steeg 1% naar 30,7 miljoen ton.

	2015	2016	2017
Import kolen (mln ton) Amsterdam	16,5	15,8	14,9
Export kolen (mln ton) Amsterdam	0,9	0,5	0,9
Overslag kolen in % van de totale overslag in Amsterdam	22%	21%	19%
Overslag olieproducten in Amsterdam (mln ton)	39,4	42,6	44,4
Export van olieproducten (mln ton)	22,2	24,9	25,6
Import olieproducten	17,3	17,6	18,8
Vervoer van of naar NZKG van cokes en steenkool	21,5	20,2	20,3

Stijging op- en overslag bouwgrondstoffen

De overslag van bouwgrondstoffen is ten opzichte van 2016 met 25% gegroeid tot 902.359 ton. Deze stijging heeft te maken met de toegenomen vraag naar bouwgrondstoffen en nieuwe concessie voor winning van grind en zand op zee.

Cacao

In 2017 behield Amsterdam haar positie als de grootste cacaohaven ter wereld. Ook is afgelopen jaar vergaande bereidheid getoond tot vernieuwingen en investeringen in de cacaoketen door verschillende havenklanten. In 2018 gaan we een handelsmissie leiden naar Ivoorkust en Ghana, de twee grootste cacao producerende landen ter wereld. De bedrijven uit de regio en uit het Amsterdamse havengebied trekken samen op om Amsterdam en de regio te promoten, business en directe en indirecte werkgelegenheid voor bedrijven in de haven en de regio te genereren én vast te houden, netwerken tussen haven, havenbedrijfsleven en overheid te vergroten en verbinden, en tot slot om inzicht te verkrijgen in de mogelijkheden om duurzame en sociale omstandigheden in de cacaoketen te vergroten. Amsterdam is ook lid van de World Cocoa Foundation en European Cocoa Association.

General Cargo en containers

Onder general cargo verstaan we break bulk (stukgoed), containers, intermodaal en logistiek. Met name op het schiereiland tussen de Amerika- en Afrikahaven ontwikkelen bedrijven zich ([bekijk investeringskaart](#)). Het uitbouwen van short sea-verbindingen is zeer actueel en kansrijk. Samenwerking met andere Amsterdam-gerelateerde logistieke dienstverleners staat hoog op de agenda. De aansluiting op de zijderoute draagt bij aan de optimale ontsluiting van Amsterdam. Ook zijn er vergaande plannen om in de haven een hub te maken waarbij met name containerstromen vanuit Noord- en Oost-Nederland via

Amsterdam gebundeld worden, om vanuit daar van en naar het achterland (Duitsland) en naar Rotterdam en Antwerpen te gaan.

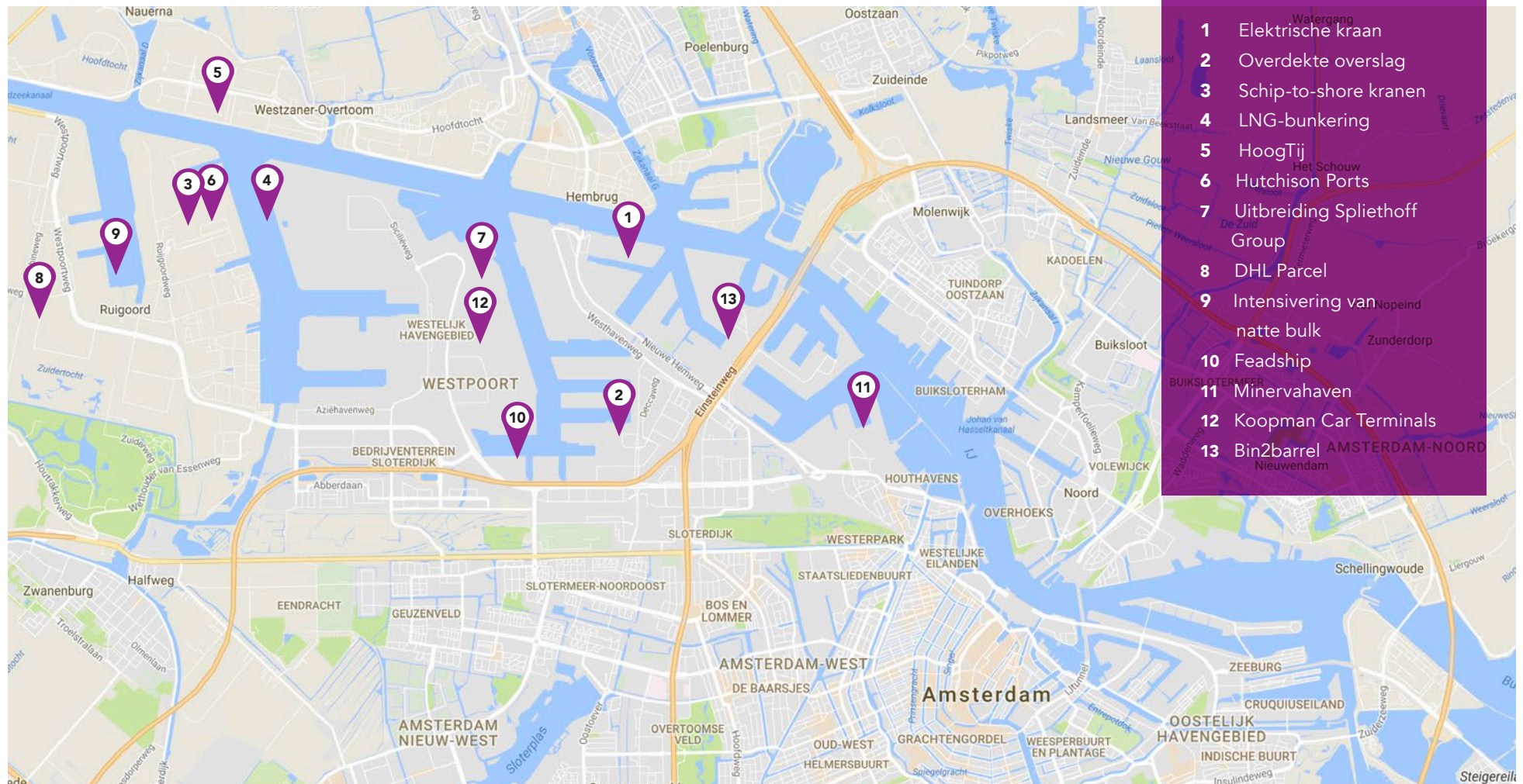


In 2017 behield Amsterdam haar positie als de grootste cacaohaven ter wereld.

	2015	2016	2017
Overslag containers in Amsterdam (mln ton)	0,6	0,6	0,6
Overslag Ro/Ro en overig stukgoed in Amsterdam (mln ton)	2,2	1,7	1,9
Overslag containers (TEU)	51.949	51.475	56.191
Containerlading in ton per TEU (Amsterdam)	11,9	11,8	11,4

Offshore

Door de geografisch korte afstand tot windparken, beschikbare ruimte, aanwezige toeleveringsbedrijven en olie- en gas infrastructuur, is het Amsterdamse havengebied bijzonder aantrekkelijk voor (potentiële) offshore-klanten. Amsterdam IJmuiden Offshore Ports is een publiek-private samenwerking tussen 70 bedrijven, zeehaven Amsterdam en zeehaven IJmuiden, die wordt ondersteund door gemeentes in het Noordzeekanaalgebied en de provincie Noord-Holland. De samenwerking heeft als doel in de Noordzeekanaalregio de offshore business in zijn volle breedte te laten groeien: van drilling support voor gasvelden, ontmanteling van olie- en gasinfrastructuur en mobilisatie en reparatie van werkschepen tot de bouw en het onderhoud van windparken.



Haven & Industrie

Door de infrastructuur te beheren, faciliteiten te bieden, logistieke efficiëntie te bewerkstelligen en mee te denken over toekomstige ontwikkelingen, ondersteunen wij onze klanten zo goed mogelijk. Met hun bedrijvigheid voegen zij immers onmisbare waarde toe aan de haven, de stad en de regio. Niet alleen in de vorm van erfpacht en havengeld, maar ook met werkgelegenheid en als economische schakel in de Amsterdamse metropool.

Sustainable
Development
Goal



Investeringskaart

In 2017 is €32,5 miljoen in nieuwe projecten geïnvesteerd. In 2018 wordt dit nog meer: ongeveer €60 miljoen. Daarnaast investeren klanten zelf jaarlijks naar schatting nog eens het acht- tot tienvoudige hiervan.



Elektrische kraan

Betonbedrijf Albeton heeft in 2017 zijn dieselkraan aan de Ankerweg vervangen door een elektrische kraan. Deze maatregel, waarin wij investeerden, levert een aanzienlijke geluidsreducering op de bron en milieuwinst door minder uitstoot van CO₂, stikstof en fijnstof op. Het levert daarmee een belangrijke bijdrage aan onze inspanningsverplichting om de geluid- en stofoverlast op het Hembrugterrein te reduceren.



Overdekte overslag

Ontwikkelingen in de markt van weersonafhankelijke overslag (bijvoorbeeld van papier en staal) laat volumegroei zien. Zeeschepen worden groter en de vraag naar directe overslag tussen zee- en binnenvaartschepen neemt toe. Op 15 augustus 2017 nam VCK Group in de Suezhaven de vierde overdekte goederenterminal in gebruik. Amsterdam is nu, met een capaciteit van ruim anderhalf miljoen ton, de grootste aanbieder van overdekte overslag in Europa.



Ship-to-shore kranen

Met de twee Gantry ship-to-shorekranen, die in juni naar de ACT terminal in de Amsterdamse haven kwamen, werd de positie van de terminals in de ferro- en non-ferromarkt voor shortsea cargo en deepsea cargo versterkt. De terminals kunnen met de komst van de kranen hun dienstverlening

uitbreiden en hun mogelijkheden vergroten. Zowel containers als stukgoed kunnen met deze kranen sneller en makkelijker worden overgeslagen.

“Met de komst van deze kranen kunnen we onze niche in ferro, non-ferro en containers verder uitbouwen en daarmee onze bedrijven en hun klanten beter faciliteren.”

– Koen Overtoom
CEO, Port of Amsterdam.



4 LNG-bunkering

Sustainable Development Goal



Het bedrijf Titan LNG heeft als eerste een LNG bunker-ponton ontwikkeld, waarvoor in 2017 de financiering rond kwam. Het ponton genaamd de FlexFueller 001 komt in 2018 in de vaart en zal dienen als vaste bunkerlocatie voor binnenvaartschepen. Bij grotere schepen zal het ponton met behulp van een duwboot langsrij komen om LNG te

leveren terwijl zij hun cargo laden of lossen. Bunkering via het ponton geeft door de flexibele inzetbaarheid een grote impuls aan de vraag naar LNG. Daarnaast verdubbelde

Met deze ontwikkeling kan LNG als scheepsbrandstof op alle vlakken met conventionele bunkerbrandstoffen gaan concurreren. De introductie van de FlexFueller 001 is een grote stap in deze belangrijke bunkerregio."

– Niels den Nijs
CEO Titan LNG

Titan LNG de snelheid van LNG-bunkering via trucks, door gebruik te maken van een zogenoemd T-stuk, waarmee de LNG-stromen van twee vrachtwagens naar het schip door één bunkerslang gaan. LNG (liquified natural gas) als scheepsbrandstof is een schoner alternatief voor diesel en zware stookolie. Door middel van de inzet van onder andere biogas zal LNG een belangrijke rol in de transitie naar een duurzamere scheepvaart spelen.

5 HoogTij

Containerterminal CTVrede Steinweg en logistiek dienstverlener Gam BAKKER gaan zich vestigen op het nieuw ontwikkelde bedrijventerrein HoogTij, dat is ontwikkeld door Port of Amsterdam, gemeente Zaanstad en Ontwikkelingsbedrijf Haventerrein Westzaan. De bouw van de nieuwe panden startte op 30 oktober. Met de vestiging op HoogTij krijgt CTVrede een derde locatie aan het Noordzeekanaal. Op de nieuwe locatie kan CTVrede zowel binnenvaart- als shortsea-schepen afhandelen. Voor Gam BAKKER is dit de eerste vestiging in het havengebied. CTVrede en Gam BAKKER nemen beide 2 hectare af.



"Met de uitbreiding naar HoogTij willen wij een duurzaam pand realiseren op een logistieke toplocatie."

– Eric Steltenpool
Gam BAKKER



Bas Gort, CTVrede: "De vestiging op HoogTij is voor ons een mogelijkheid om een nieuw concept aan te bieden aan de (Zaanse) industrie. Door de loodsen direct achter de kraan te plaatsen, naar het voorbeeld van de ouderwetse stuwadoren, elimineren wij de last-mile in de logistieke keten. De samenwerking met Gam BAKKER op HoogTij is hiervan het eerste mooie voorbeeld."

6 Hutchison Ports

Hutchison Ports heeft in december een 50%-belang genomen in het Amsterdamse TMA Logistics, de exploitant van de ACT-terminal. Met deze acquisitie treedt Hutchison rechtstreeks toe tot het Amsterdamse speelveld. Dit biedt groeikans als logistieke hub, gericht op short sea-diensten en een logistieke hub-functie naar het achterland en Noord Nederland.

7 Uitbreiding Spliethoff Group

Spliethoff Group, een van de grootste rederijen in Nederland, heeft in 2017 flink uitgebreid in de Amsterdamse haven. Het bedrijf heeft zijn intrek genomen in drie loodsen op 15.000 m² terrein aan de Elbaweg. Vanaf die locatie voorziet de rederij ruim honderd schepen van onderdelen.

8 DHL Parcel

DHL Parcel bouwt in het Atlaspark een nieuw sorteercentrum voor pakketten. Het centrum, dat medio 2018 opent, neemt de plaats in van de huidige terminal op hetzelfde bedrijventerrein. De capaciteit wordt hiermee uitgebreid en de installaties worden verbeterd, waardoor meer en beter kan worden gesorteerd.

9 Intensivering van natte bulk

Amsterdam is nog steeds de grootste benzinehaven van de wereld. Terwijl de droge fossiele bulk afneemt, intensiveren de aanwezige olieterminals hun overslag. Samen met Vopak investeren we daarom in extra ligplaatsen en infrastructuur voor het afhandelen van schepen bij de terminal. Een steiger wordt verlengd met één extra ligplaats voor zeeschepen. Daarnaast komt er een nieuwe kade die plaats biedt voor twee extra ligplaatsen voor binnenvaartschepen. Dit brengt het totale aantal ligplaatsen in 2018 op vier voor zeeschepen en tien voor binnenvaartschepen. Ook zal de pompfaciliteit op de terminal worden uitgebreid.

“Door deze investering vergroten we de afhandelingscapaciteit op onze terminal en verbeteren we, ook met het oog op de nieuwe zeesluis, de service en efficiëntie in de Amsterdamse haven.”

– Ramon Ernst
Directeur Vopak Amsterdam

“Deze gezamenlijke investering onderstreept het belang van vloeibare bulk voor onze haven en onze klanten, en draagt bij aan onze strategie om onze klanten uit te dagen om efficiënter te opereren faciliteren.”

– Koen Overtoom
CEO, Port of Amsterdam.

10 Feadship

Jachtbouwbedrijf Feadship heeft in december een belangrijk bouwmoment gevierd van hun nieuwe scheepswerf in de Amsterdamse haven. Eind 2018 moet de scheepswerf gereed zijn, die zal bestaan uit een grote hal voor de bouw en verbouw van superjachten tot 160 meter. Feadship neemt hiervoor vijf hectare af, met een optie voor 3,8 hectare meer. Het aantal Feadship-werven in Nederland komt met de nieuwe aanwinst in Amsterdam op vier.

11

Minervahaven

In de Minervahaven wint de creatieve industrie terrein. In 2017 is een contract getekend voor een groot studiocomplex, daarnaast wordt een hotel geopend. Het buffergebied tussen stad en industrie ontwikkelt zich daardoor steeds meer tot een verbindingsgebied.

12

Koopman Car Terminals

Met Koopman Car Terminals is, vanwege het logistieke contract met Nissan, een nieuw huurcontract gesloten. Daardoor worden de Nissan-auto's als RoRo-lading in Amsterdam overgeslagen. We hebben de energievoorziening voor de gebouwen waarin Koopman huist in 2017 aangepast met de aansluiting op Westpoort Warmte (stadsverwarming via AEB).

13

Bin2barrel

Bin2barrel heeft een definitieve vergunning voor haar fabriek verkregen en de technologie en financiering van de fabriek is rondgekomen. Hierdoor kan de bouw van de fabriek in 2018 van start.

Minervahaven



Klanttevredenheid

In het voorjaar van 2017 werd het jaarlijkse klanttevredenheidsonderzoek gedaan, met een tevredenheidsoordeel over het jaar ervoor. De beoordeling van de klanten was een 7,6 en dat was 0,2 punt hoger dan een jaar eerder. Het streven is om in 2021 uit te komen op een 9. Om dat cijfer te bereiken, zijn verschillende acties ingezet. Eén daarvan is dat we samen met de Divisie Havenmeester van Havenbedrijf Rotterdam een verbetertraject zijn gestart voor het vereenvoudigen van het proces 'elektronisch melden aan de havenmeester' via het Port Community System (PCS) van Portbase. Wij verplichten agenten om dit systeem te gebruiken, maar uit interviews bleek dat het systeem gebruiksvriendelijk moest worden. In 2017 is gestart met systeemkoppeling zodat de klant zich voortaan via zijn eigen systeem kan aanmelden. Dit project loopt nog door in 2018. Ook ter verbetering van de klanttevredenheid zijn aan de commerciële afdeling trainingen gegeven in het klantgericht voeren van gesprekken. Bij de Divisie Havenmeester is het telefonisch keuzemenu vereenvoudigd en is het proces van het bestellen van schepen gebruiksvriendelijker gemaakt.

Scheepvaart

Het water in het Noordzeekanaal vormt een hoofdtransportas en het is de taak van de havenmeester om het scheepvaartverkeer daar veilig, vlot en duurzaam af te handelen.

	2015	2016	2017
Aantal zeevaartscheepsbewegingen in het Noordzeekanaalgebied	16.341	16.600	16.813
Aantal scheepsbezoeken Amsterdam	4.876	4.748	4.678
Aantal scheepsbezoeken NZKG	7.162	6.982	7.011
Totaal aantal geschutte schepen	35.755	36.209	36.359
Aantal aanlopen binnenvaart	38.779	39.205	40.012
Nautische ongevallen	44	49	32
Waarvan significant	21	18	7
Aan de grond lopen	4	8	5
Dynamische turnaround-time in minuten	239	232	232

Zowel het aantal scheepsbezoeken als het aantal schuttingen is toegenomen. Meer recreatievaart in het zomerseizoen heeft hieraan bijgedragen. De bouw van de nieuwe grote zeesluis heeft geen overlast opgeleverd en we kunnen de planning goed managen. De Noordersluis wordt het meest gebruikt voor de zeevaart. De Kleine sluis en Zuidersluis voornamelijk voor recreatievaart en binnenvaart.

Zowel het aantal scheepsbezoeken als het aantal schuttingen is toegenomen. Meer recreatievaart in het zomerseizoen heeft hieraan bijgedragen.



Visie Schone Scheepvaart

Het Noordzeekanaalgebied heeft door de aanwezigheid van industrie, een luchthaven en een zeehaven een grote milieu-impact op de leefomgeving. Met het oog op de slimme, snelle, schone haven die wij willen zijn én blijven, investeren wij in duurzaamheid met onder meer leefbaarheidsprogramma's, biobrandstoffen, zon- en windenergie en alternatieven voor schonere scheepvaart. In opdracht van het havenbedrijf doet de GGD al jaren metingen naar de luchtkwaliteit.

Hoewel hieruit blijkt dat deze in het havengebied ruim aan de Europese normen voldoet, willen wij samen met de branche de emissie van scheepvaart verder terugdringen en de milieu-impact ervan verkleinen. Onze ambities en concrete acties voor de periode tot 2021 staan beschreven in onze Visie Schone Scheepvaart. Deze visie is op 1 november 2017 naar buiten gebracht en heeft een brede scope; het gaat over de emissies veroorzaakt door bedrijfsvoering van het schip (zoals uitlaatgassen, afval en sewage) en daarnaast over emissies die vrijkomen bij het laden en lossen van het schip (zoals fijnstof bij kolen, dampen bij aardolieproducten of geluid).

Emissieverlaging vergt een internationale aanpak en een langetermijnsinspanning. In de visie zijn onze ambities tot 2030 vertaald naar acht strategische doelstellingen voor schone scheepvaart. Om deze doelstellingen te realiseren,

investeren wij onder meer in de infrastructuur, zoals in LNG-bunkerfaciliteiten en walstroom. Tot 2021 hebben wij hiervoor € 10 miljoen begroot. Daarnaast zal het huidige incentive-programma voor het promoten van schonere scheepvaart verder worden uitgebouwd. Zo zullen schepen die op LNG varen extra korting krijgen. We willen de emissies voor de scheepvaart terugdringen met concrete acties, zoals het verminderen van uitstoot door zeecruiseschepen aan de kade. In 2018 bepalen we de nullijn en in de jaren daarna monitoren we de reductie ten opzichte van de nullijn.

[Bekijk haventarieven](#)



“Port of Amsterdam wil bijdragen aan een duurzame wereld. Een wereld waarin het goed leven, werken en recreëren is met oog voor onze omgeving en ons milieu. Voor de huidige én toekomstige generaties. Daarom ben ik trots op onze Visie Schone Scheepvaart. Een ambitieuze visie, die bijdraagt aan de verduurzaming van de logistieke keten en leefbaarheid van het stedelijke gebied rondom de haven. Dat is voor mij maatschappelijk verantwoord ondernemen.”

– Marleen van de Kerkhof
Havenmeester



Nautische ongevallen

Het aantal nautische ongevallen is sterk afgenomen. We hebben dit bereikt door preventief te werken aan het vergroten van de veiligheid en het veiligheidsbewustzijn bij havengebruikers. Bijvoorbeeld door risicogestuurd toezicht door onze inspecteurs en havenbeambten. Ook participeren we in landelijke werkgroepen, zoals bijvoorbeeld Varen doe je Samen, waarmee we het veiligheidsbewustzijn vergroten bij de recreatievaart. Onze verkeersleiders informeren vaarweggebruikers actief over de situatie op de vaarweg met behulp van radar- en camerabeelden. En we stellen BAOR's (Besluiten Aanwijzing Operationele Ruimte) op met terminals over de wijze waarop schepen mogen afmeren, zodat het vooraf voor iedereen duidelijk is of het wel of niet past.

Veiligheidscontroles

In 2017 hebben we de binnenvaart veel intensiever gecontroleerd op lading en uitrusting van het schip; net zo goed als bij de zeevaart al gebruikelijk was. Vooral vanwege het grote aantal tankers in relatief drukbevolkt gebied, is scherpe controle belangrijk voor de veiligheid.

Binnenvaart

In 2017 werd het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied door 40.012 binnenvaartschepen bezocht. Het aantal binnenvaartbezoeken is daarmee in 2017 met iets meer dan 2% gestegen ten opzicht van 2016 (39.205).

In ruim 45% van de bezoeken ging het om motorvrachtschepen, 33% binnenvaarttankers, 10% passagiersschepen, 9% duwbotten met een of meerdere duwbakken en 3% overige schepen.

In totaal werd er 23.908 keer opgave gedaan voor het binnenhavengeld. Binnen een opgegeven verblijftermijn kan het havengebied één of meerdere keren bezocht worden. In 2017 had Port of Amsterdam een bestand van circa 4.200 actieve binnenvaartklanten.

Yachting

De Nederlandse jachtbouwers zijn marktleiders in hun branche. Ze bezitten een mondiaal marktaandeel van 21,6% en daarmee staan ze op een nummer 1-positie. Door de vestiging van Royal van Lent (Feadship) in de Amsterdamse haven, is Port of Amsterdam in aanraking gekomen met dit type luxe scheepsbouw. Deze havenactiviteiten passen goed bij onze diversificatiestrategie. Daarnaast biedt het veel werkgelegenheid (ca. 200 fte per werf). We willen ons de komende jaren verder richten op het ontwikkelen van een superjachtcluster. In 2017 is gestart met een locatieonderzoek, in samenwerking met de gemeente Zaanstad. Doel van dit onderzoek is om te beoordelen welke locaties in het havengebied geschikt zijn voor vestiging en uitbreiding van het superjachtcluster.

Cruise

In 2017 werd Amsterdam, voor het tweede jaar op rij, door cruisepassagiers gekozen tot beste cruisebestemming van West-Europa en de Britse eilanden. De cruisesector (zee- en riviercruise) is belangrijk voor de Metropoolregio Amsterdam en genereert in totaal ruim €300 miljoen aan omzet op jaarbasis voor de stad en de regio, en ruim 2.300 banen.

“De award is een hele mooie erkenning voor onze regio, de stad, onze haven, onze activiteiten en onze samenwerking”

– Janine van Oosten
voorzitter Amsterdam Cruise Port



Zeecruise

De markt voor zeecruise groeit gestaag en daarmee ook het aantal passagiers. In 2017 heeft Amsterdam 134 zeecruiseschepen ontvangen, tegen 125 in 2016. En voor 2018 staan 187 bezoeken ingepland. Het aantal zeecruisepassagiers steeg van 281.907 in 2016 naar 332.999 in 2017. In IJmuiden bedroeg het aantal zeecruisebezoeken 23, tegen 32 in 2016.

In Visie2030 is de ambitie neergelegd om in 2030 tot (maximaal) 250 calls te groeien. Daarvoor is extra kade- en terminalcapaciteit nodig, terwijl gemeente Amsterdam de oeververbindingen tussen Noord en Zuid wil gebruiken om het overbelaste pontjessysteem ruimte te geven. Daarnaast wil de gemeente Amsterdam de druk op de binnenstad ontlasten door toerisme te spreiden. Dit heeft invloed op onze ambitieuze cruise plannen. [Lees hierover meer](#).

Riviercruise

Amsterdam is een van de grootste riviercruise havens in Noordwest-Europa. In 2017 is het aantal aanlopen van riviercruiseschepen verder gestegen tot 1.946 (1.876 in 2016). Ongeveer de helft² van de passagiers is intercontinentaal en bezoekt Europa vanaf het water via een riviercruiseschip. Amsterdam is daarbij, vanwege de gunstige ligging bij Schiphol, vaak begin- of eindpunt van de Rijn-Main-Donau-route naar Bazel, Boedapest of zelfs de Zwarte Zee.

Ook de regio profiteert van de riviercruise. In 2017 hebben ruim een half miljoen passagiers met de riviercruisevaart

een bezoek gebracht aan de Amsterdam Cruise Port (ACP)-regio³. Dit bleek uit steekproeven door het onderzoeksbureau Decisio^[1], in opdracht van ACP. Volgens het onderzoek gaven de passagiers in totaal ruim €206 miljoen uit.

De populariteit van riviercruises neemt toe. De mogelijkheid om riviercruise in Amsterdam te kunnen blijven accommoderen, staat echter onder druk. De gemeente Amsterdam wil het aantal ligplaatsen voor riviercruise niet uitbreiden en liefst zo ver mogelijk buiten het centrum plaatsen. Daarnaast noodzaakt de door de stad gevoelde overlast door toeristen, de gemeente Amsterdam tot het nemen van maatregelen die Amsterdam als riviercruise bestemming minder aantrekkelijk maken. Zoals een verbod voor bussen naar de binnenstad, de maximum groeps grootte voor rondleidingen en de invoering van toeristenbelasting. In deze dossiers participeren we zoveel mogelijk.

	2015	2016	2017
Aantal aanlopen zeecruise Amsterdam	139	125	134
Aantal aanlopen zeecruise IJmuiden	43	32	23
Aantal aanlopen riviercruise Amsterdam	1.769	1.876	1.946
Economische waarde zeecruise voor regio	60 mln	52 mln	99 mln
Economische waarde riviercruise voor regio	38 mln	41 mln	87 mln
Aantal aanlopen zeecruise Amsterdam en IJmuiden	182	157	157
Aantal aanlopen riviercruise Amsterdam en Zaanstad	1.769	1.942	2.007
Zeecruise passagiers Amsterdam	280.169	281.907	332.999

	2016	2017
Aantal aanlopen riviercruise Zaanstad	66	61
Aantal cruise calls Amsterdam	2001	2080
Zeecruisepassagiers IJmuiden	52.581	38.450
Zeecruisepassagiers regio	334.488	371.449

² Bron: Onderzoek 'Economische Impact Riviercruisevaart', uitgevoerd door Decisio in opdracht van Amsterdam Cruise Port, Eindrapport 13 december 2017.

³ De ACP-regio omvat de steden Amsterdam, Alkmaar, Den Helder, Enkhuizen, Haarlem, Hoorn, Huizen, Lelystad, Medemblik en Zaanstad.

Tarieven

Haventarieven

Met instemming van havenbranchevereniging ORAM is besloten om de haventarieven voor 2018 met 1,11% te laten toenemen. Bij het vaststellen van het indexgetal is, naast de inflatie, rekening gehouden met het niveau van de havengelden in de andere havens in de Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen (ARA)-regio.

Betalen per TEU

Per 1 augustus 2017 kan de containerbinnenvaart bij de opgave voor het binnenhavengeld kiezen om te betalen op basis van het aantal overgeslagen TEU. Eerder betaalden de containerbinnenvaartrederijen in Amsterdam standaard op basis van het bruto laadvermogen van het schip, in combinatie met een gekozen verblijftijd. Bij een incidenteel bezoek, waarbij een klein aantal containers wordt overgeslagen, is een opgave per TEU voordeliger. Zo willen we het voor de containerbinnenvaart aantrekkelijker maken om ook voor kleinere hoeveelheden containers in de haven van Amsterdam een stop te maken.

Laagste walstroomtarief

Het tarief van walstroom voor de binnenvaart is per 1 januari 2017 herijkt. Wij hanteren voor de binnenvaart het laagste walstroomtarief van Nederland.

Sustainable Development Goals



Korting bij ESI en bij Green Award

Schone scheepvaart is een belangrijke pijler van onze duurzame havenstrategie. Vanaf de start heeft Amsterdam deelgenomen aan de Environmental Ship Index. Dit instrument is belangrijk voor ons, omdat het de best presterende schepen op duurzaamheidsgebied op een duidelijke en transparante manier belooft. Hoe groener het schip, hoe hoger de score. Sinds de start van het ESI-programma in 2011 is het aantal deelnemende schepen tot 20% gegroeid. Alle betrokken hebben

voordeel: het schip ontvangt korting op het havengeld en het havengebied profiteert doordat deze schepen minder uitstoot veroorzaken. Binnenvaartschepen met een platina label van Green Award krijgen in de Amsterdamse en Zaanse haven een korting van 20% op het binnenhavengeld. Green Award, het certificatieprogramma voor binnen- en zeevaartschepen, heeft het platina label in december geïntroduceerd voor emissieloos varen. Daarmee zijn Amsterdam en Zaanstad de eerste havens van Nederland die dit nieuwe label van het Green Award programma inzetten. De regeling gaat per 1 januari 2018 in.

	2015	2016	2017
Totaal ESI-kortingen in €	159.784	219.826	443.649
% Schone schepen (met ESI korting)	15	17	20

**Amsterdam en Zaanstad
zijn de eerste havens van
Nederland die het nieuwe
label van het Green Award
programma inzetten**

Eerlijke concurrentie

In december spraken wij met de Autoriteit Consument en Markt (ACM), ondernemersorganisatie ORAM en de havenbedrijven over concurrentieregels. Uit onderzoek van de Vrije Universiteit uit 2016 bleek dat de kennis en de naleving van concurrentieregels binnen de havenwereld verbetering behoeft. Eerlijke concurrentie leidt tot sectoren die bloeien. Uiteindelijk profiteren daar bedrijven, consumenten en dus de hele regio van. In 2018 besteden we hieraan aandacht door informatiebijeenkomsten voor onze medewerkers en voor externen te organiseren (samen met de ORAM).

Toename gronduitgifte

In 2017 werd 18,1 hectare grond uitgegeven, tegen 12,2 hectare in 2016. Gronduitgifte vond onder meer plaats aan Bio Energy Netherlands, een biomassacentrale die uit afvalhout stroom en grondstoffen opwekt voor de chemische industrie, en aan Chaincraft, een biotech-bedrijf dat biomassa omzet in vetzuren. Daarnaast hebben Borghese Real Estate en DHL een uitbreiding in het Atlaspark gerealiseerd en heeft zich in de Minervahaven de creatieve hub Image Wharf gevestigd. Daarnaast vestigden zich op bedrijventerrein HoogTij, waarin het havenbedrijf participeert, twee nieuwe bedrijven van Gam BAKKER en Containerterminal CTVrede Steinweg. Ook hebben we aan de noordzijde van het Noordzeekanaal 10 hectare gekocht.

De toename in het aantal gevestigde bedrijven is gerelateerd aan de 18 hectare uitgegeven grond én door de vestiging van bedrijven (startups en scale-ups) in het bedrijfsverzamelgebouw Prodock. Om innovatie vanuit de bedrijvigheid van het havengebied te stimuleren, streefden we bij de opening van Prodock naar de vestiging van 15 innovatieve starters voor 2021. Dat aantal werd in 2017 overtroffen, waardoor Prodock volledig gevuld is en we op zoek gaan naar meer ruimte voor innovatieve startups.

Snel vestigen

Veel bedrijven die snel willen vestigen – zeker als het gaat om innovatieve, circulaire initiatieven – lopen tegen lange vergunningstrajecten aan. Daarom zijn we in 2016 gestart met het strategische speerpunt [Greenlane](#). Samen met de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied en de gemeente Amsterdam is het vergunningentraject voor klanten inzichtelijker, toegankelijker en transparanter gemaakt én is de informatie-uitwisseling tussen de betrokken organisaties geoptimaliseerd. In 2017 is het speerpunt afgerond.

CIJFERS GRONDUITGIFTE	2015	2016	2017
Totaal uitgegeven jaareinde	1288,4	1298,0	1316,0
Bruto terreinuitgifte (ha)	21,9	12,2	18,1
Teruggenomen terreinen (ha)	22,50	2,6	0,1
Netto terreinuitgifte (ha)	-0,6	9,6	18,0

CIJFERS GRONDUITGIFTE	2015	2016	2017
Totaal terrein (ha), nat en droog, excl waterpercelen	1.609,4	1.610,7	1.610,8
Uitgeefbaar terrein (ha), nat en droog	321,2	316,2	294,8
Terreinvoorraad nat en droog	20%	20%	18%
Intensief ruimtegebruik omzet (€/m2)	8,5	8,5	9,3

Sustainable Development Goal



Veiligheidshuis

In het afgelopen jaar hebben zes branden in het havengebied plaatsgevonden. Veiligheid heeft een hoge prioriteit omdat het van grote invloed is op de leefbaarheid en het vestigingsklimaat van de Amsterdamse havenregio. De Divisie Havenmeester heeft een ondersteunende rol in het bestrijden van branden door het leveren van bluscapaciteit met de vaartuigen en een blusponton. Port of Amsterdam is een van de initiatiefnemers van het Veiligheidshuis. Brandweer Amsterdam-Amstelland, Port of Amsterdam, Divisie Havenmeester en Amsterdam Mutual Aid System (AMAS) tekenden in 2017 een intentieverklaring voor de realisatie van een gemeenschappelijke brandweervoorziening om de brandveiligheid in het Westelijk Havengebied verhogen. In het derde kwartaal van 2019 is de opening gepland. Op termijn wordt beoogd om in samenwerking met Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, Politie Eenheid Amsterdam, Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied en het bedrijfsleven, vertegenwoordigd door ORAM, uit te breiden tot een integraal veiligheidscentrum.



“Met dit initiatief kunnen wij de publieke dienstverlening in het gebied verbeteren en de brandweezorg meer toesnijden op de specifieke omstandigheden. Daarnaast biedt het een platform om te leren van elkaar in het voorkomen van incidenten. Samen maken we het gebied zo (brand)veiliger.”

– Leen Schaap
Commandant Brandweer
Amsterdam-Amstelland



Ketenverantwoordelijkheid

Sustainable
Development
Goal



De kernwaarde ‘Verantwoordelijkheid’ dragen we binnen de organisatie uit, maar onze verantwoordelijkheid stopt niet bij onze voordeur. We voelen ons ook verantwoordelijk voor de impact van onze product- en dienstverlening op de samenleving; voor de maatschappelijke ontwikkelingen in de regio én als onderdeel van de (internationale) productie- en

handelsketen. Op verschillende manieren vormen wij een onderdeel van (internationale) productie- en handelsketens. Zowel vanuit onze positie als landlord, als in de afhandeling van het scheepvaartverkeer betreft dit een complexe rol. Op verschillende manieren werken we aan verantwoorde ketens. Zo hebben we in 2017 stappen gezet richting de verduurzaming van onze inkoop, zetten we actief in op schone scheepvaart en gaan we onze verantwoordelijkheid niet uit de weg als het gaat om de herkomst van onze ladingstromen.

Goederen die binnenkomen in een Nederlandse haven hebben meestal een halve wereldreis achter de rug. Al is het aantal geïmporteerde producten dat voorzien is van een duurzaamheidskeurmerk de afgelopen decennia substantieel gestegen in Nederland, er zijn nog genoeg ladingstromen die in verband worden gebracht met slechte arbeidsomstandigheden, een negatieve milieu impact of

corruptie. Zoals de import van de zogenoemde Colombiaanse ‘bloedkolen’ of de Ivoriaanse cacao in de Nederlandse havens, die in het maatschappelijk debat worden geassocieerd met slechte arbeidsomstandigheden en kinderarbeid.

Havens worden met steeds grotere regelmaat aangesproken op hun rol bij misstanden rondom de herkomst van bepaalde ladingstromen. Een haven is faciliterend, waardoor het handelingsperspectief bij dit soort maatschappelijke problemen elders in de wereld beperkt is. Voor een verduidelijking van onze impact en invloed, zie Impact, invloed en effect. Toch verwachten onze stakeholders meer betrokkenheid van, in dit geval, de Amsterdamse haven bij structurele verduurzaming van handelsketens en het managen van incidenten in de keten. Wij vinden het vanzelfsprekend dat wij onze verantwoordelijkheid nemen waar onze invloed dit mogelijk maakt.

In 2017 hebben we gezamenlijk met alle Nederlandse zeehavens onderzocht op welke wijze wij de richtlijnen van de OESO (Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling) kunnen toepassen. De OESO-richtlijnen zijn MVO-richtlijnen voor internationaal ondernemen. Deze richtlijnen bieden een kapstok voor onze acties en aanpak bij het mitigeren van risico’s in de keten, en dragen bij aan de verduurzaming van de handelsketens. Dit onderzoeksrapport voor de Nederlandse Zeehavens is begin november 2017 gepresenteerd. Aan één van de aanbevelingen, ‘Analyseer de goederenketens in de haven met de grootste

maatschappelijke risico's', hebben wij inmiddels opvolging gegeven. In 2018 zullen wij nadrukkelijker communiceren over onze inspanningen ten behoeve van de verduurzaming van de goederenketens. Daarbij zullen we laten zien hoe we de duurzame koplopers stimuleren en actief deelnemen aan het debat met klanten, brancheorganisaties en andere belanghebbenden, waarbij maatschappelijke risico's van deze ladingsstromen worden besproken.

Schone brandstof voor Afrika

In 2017 is de 'dirty diesel'-discussie, die ook in 2016 al speelde, voortgezet. De vanuit de Nederlandse en Vlaamse havens naar Afrikaanse landen geëxporteerde diesels bevatten een voor Europese normen te hoog zwavelgehalte. In Afrika importeren staatsondernemingen de diesel omdat deze goedkoper is. Voor deze landen is de keuze voor deze diesel een kwestie van geld, auto's en legale wet- en regelgeving. Als havenbedrijf kunnen wij deze im- en export daardoor niet eenzijdig stoppen. In 2017 is een stakeholdersbijeenkomst georganiseerd om deze ketenverantwoordelijkheid te bespreken met havenvertegenwoordigers, terminals en afgevaardigden van West-Afrikaanse landen. In 2018 komt er een vervolg op deze bijeenkomst in Antwerpen.

LME-certificering

We vroegen in 2017 een

LME (London Metal Exchange)-certificering aan, wat het mogelijk maakt om metaalpakketten die via deze beurs

worden verhandeld over te slaan. De LME-certificering is van grote toegevoegde waarde voor de haven en haar ondernemers die LME-gerelateerde commodity's (zoals aluminium, zink, koper, loods en ijzer – de zogenoemde non-ferrometalen) handelen en opslaan. De LME-certificering is begin 2018 toegekend.

Bedrijventerrein HoogTij

In 2017 begonnen we met de aanleg van een nieuwe zeekade, een verlegging van de Kanaaldijk langs het Noordzeekanaal en de versnelde aanleg van 10 hectare bouwrijp industrieterrein via het plug&play-concept. De ontwikkeling van HoogTij geeft een impuls aan de concurrentiekracht van het Noordzeekanaalgebied. Voor logistieke dienstverleners is HoogTij een interessante locatie, gezien de ligging aan het water en dicht bij de uitvalswegen.



Geluids- en stikstofdepositiesruimte

Om de uitgeefbaarheid van individuele terreinen in de havengebieden Westpoort en HoogTij te waarborgen, is het noodzakelijk de beschikbare milieuruimte goed te verdelen. In 2017 hebben wij een geluidverdeelplan opgesteld, waarin de verdeling van de geluidruimte over Westpoort en HoogTij staat aangegeven. Voor de stikstofdepositieruimte is samen met de provincie Noord-Holland een verdeelplan opgesteld, dat in het eerste kwartaal van 2017 is bekrachtigd. De stikstofdepositieruimte wordt jaarlijks herijkt.

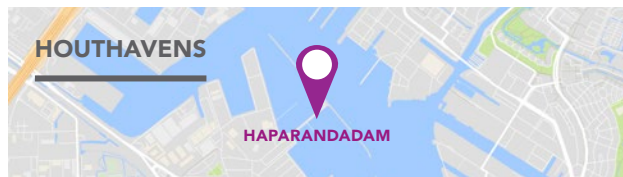
54

“De verbeteringen aan HoogTij dragen bij aan de economische ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied.”

– Jaap Bond

gedeputeerde Economische Zaken
van de provincie Noord-Holland





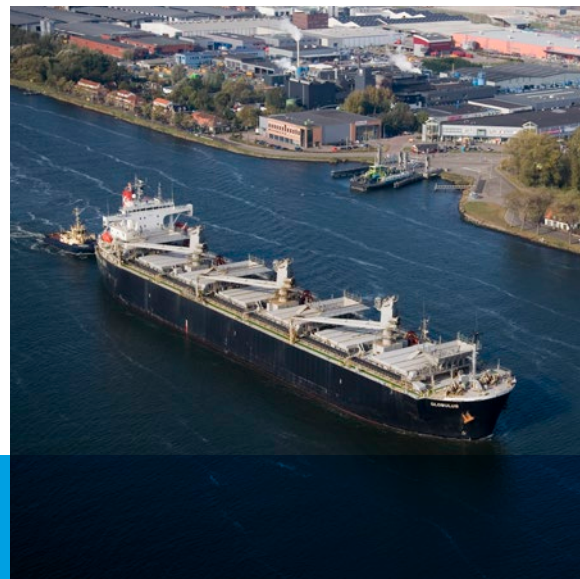
Gratis drinkwater en afvalinzameling

We hebben een proef gestart met een gratis inzamelpunt voor huisvuil, papier en glas voor de binnenvaartschippers. Ook hebben we voor hen voorzieningen getroffen voor het aanbieden van gratis drinkwater in de Houthavens.

	2015	2016	2017
Inzameling scheepsafval in m³	39.000	38.780	35.651

Regionale samenwerking tariefstelsel scheepvaart

De samenwerking met gemeente Zaanstad is in 2017 verder geïntensiveerd. Afgesproken is dat de beroepsvaart, waaronder ook riviercruise, vanaf 1 januari 2018 via één loket binnenhavengeld betaalt voor de regio Amsterdam-Zaanstad, waarbij één tariefstelsel en –hoogte geldt in het gezamenlijke exploitatiegebied. Op deze manier hebben we samen met gemeente Zaanstad de dienstverlening voor bezoekende schepen aan het havengebied geharmoniseerd en geoptimaliseerd. Ook het plannen van ligplaatsen voor riviercruise is samen met de gemeente geregeld.



Dennis Straat, wethouder gemeente Zaanstad : **"Deze overeenkomst maakt het voor de scheepvaart in het Noordzeekanaalgebied makkelijker. We willen extra werkgelegenheid aantrekken, regels verminderen en procedures vereenvoudigen."**

Sustainable Development Goals



Biodiversiteit

Natuur en havenontwikkeling gaan prima samen, dat blijkt ook dit jaar weer uit de jaarlijkse externe monitoring van de beschermde flora en fauna in Westpoort, welke we door Bureau Waardenburg hebben laten uitvoeren. Hierin is geconcludeerd dat de ontwikkeling van het havengebied sinds 2007 geen negatief effect heeft gehad op bijvoorbeeld de instandhouding van de rugstreeppad in het havengebied. Het veldonderzoek laat daarnaast zien dat 2017 een goed⁴ orchideeënjaar was.

In Westpoort zijn we gebiedsbeheerder en ontwikkelaar. Hier liggen tal van braakliggende terreinen die de komende jaren worden ingericht voor bedrijven. Ook zijn er veel openbare bermen, sloten, slootoevers en hoekjes in de havenbekkens waar de natuur ruimte krijgt. Op de terreinen hebben zich verschillende soorten beschermde flora en fauna gevestigd. Bij de ontwikkeling van de terreinen wordt rekening gehouden met deze soorten. In het kader van de ontwikkeling van Westpoort is vanaf 2003 aan Havenbedrijf Amsterdam NV een ontheffing (ex artikel 75 van de Flora- en faunawet) verleend (die in 2013 is verlengd) en daarbij hebben we een zorgplicht in het kader van de Flora- en faunawet, zoals deze jaarlijkse monitoring van de effectiviteit van de uitgevoerde maatregelen met betrekking tot de instandhouding van de

⁴ Bron: Monitoring rapport Bureau Waardenburg

soorten. De ontheffing van 2013 is een verlenging van de ontheffing van 2003.

Een van de maatregelen voor de bescherming van de biodiversiteit in Westpoort is bijvoorbeeld de uitvoering van een natuurtoets. Deze natuurtoets laten we, voorafgaand aan alle infraprojecten met een mogelijk risico op natuurvernietiging, uitvoeren door een gespecialiseerde ecoloog. Verder worden zowel delen van braakliggende terreinen als slootoevers natuurvriendelijk ingericht en zijn in diverse havenbekkens paaiplassen en schuilplaatsen voor vissen. Daarnaast zijn we ook in 2017 vertegenwoordigd in het bestuur van de Stichting Tijdelijke Natuur. Deze stichting heeft het mogelijk gemaakt om meer braakliggende terreinen tijdelijk een grotere biodiversiteit te geven zodat soorten zich kunnen vermeerderen maar ook, wanneer nodig, weer eenvoudig zijn op te ruimen en te verplaatsen.

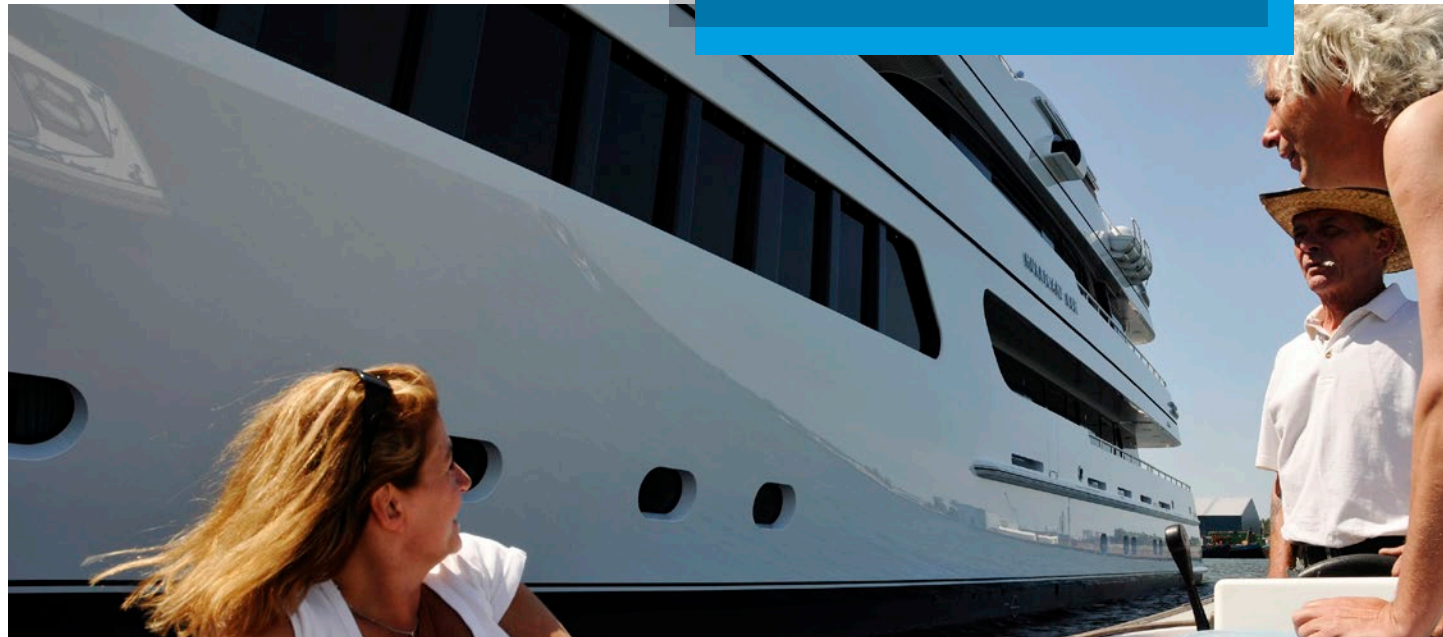
Sinds 2016 is de voorbereiding van de aanleg van wachtplaatsen voor de binnenvaart in de noordwestelijke hoek van de Afrikahaven gestart. In het kader van de Ontheffing Flora- en faunawet moeten de aanwezige beschermde soorten worden verplaatst. In de afgelopen maanden zijn al honderden rugstreeppadden, watersalamanders en orchideeën verplaatst naar een andere locatie, zodat met de aanleg van de wachtplaatsen kan worden gestart. Tijdens de uitvoering is direct naast het werkgebied ruimte gecreëerd om eventueel achtergebleven individuen naartoe te verplaatsen. Hierdoor blijft ook dit gebied deels

beschikbaar voor de flora en fauna.

HISWA Holland Yachting Group

Sinds 30 augustus zijn wij partner van de [HISWA Holland Yachting Group](#). Deze samenwerking past goed binnen onze de strategische doelstellingen om te diversifiëren; de markt voor superjachten biedt ons kansen meer waarde te creëren in de vorm van werkgelegenheid. Jachtbouw is een zeer hoogwaardig exportproduct waarin de Nederlandse markt erg sterk is. De historie van scheepsbouw die Amsterdam, maar ook heel Nederland, met zich meedraagt is daarnaast van unieke waarde.

De markt voor
superjachten biedt ons
kansen meer waarde te
creëren in de vorm van
werkgelegenheid.



Stimuleren circulaire en biobased economie

Jouw gft-afval is goud waard

Clean Capital, het samenwerkingsverband tussen AEB Amsterdam, Waternet en Port of Amsterdam, koos op 27 september drie veelbelovende circulaire startups tijdens Amsterdam Circular Challenge Event.

[Lees meer over Clean Capital](#)



Stad & Omgeving

De stad en haar haven zijn op verschillende manieren in grote mate afhankelijk van elkaar. Een goede wisselwerking met uitwisseling van elkaars perspectieven is daarom voor beide van groot belang om ook op de lange termijn waarde te blijven creëren voor de stad en de regio.

Haven-Stad

Het College van B&W van Amsterdam heeft op 21 november ingestemd met de Ontwikkelstrategie Haven-Stad, de milieueffectrapportage Haven-Stad (MER) en de Nota van Beantwoording. Deze zijn in december ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd. De ambitie is om een nieuwe wijk te realiseren met uiteindelijk 40.000 tot 70.000 woningen en 45.000 tot 58.000 arbeidsplaatsen binnen de westelijke ring. Dat is deels in huidig havenindustriegebied.

De eerste fasen van de ontwikkelstrategie betreffen gebieden rondom de haven, zoals Sloterdijk Centrum en Sloterdijk 1. Bij de ontwikkeling van deze gebieden worden alle afspraken uit het convenant Houthaven/NDSM en het coalitieakkoord 2014-2018 nageleefd. Vanaf 2029 kan de gemeente tot bouw overgaan in de haven(industrie)gebieden Alfaridiehoek en Minervahaven. Hierbij moet rekening worden gehouden met de activiteiten van de bedrijven in de Coen- en Vlothaven, en



dienen de milieucontouren te worden gerespecteerd.

In 2025 besluit de Amsterdamse gemeenteraad over de transformatie van de Coen- en Vlothaven. Hier kan de gemeente, op basis van huidige afspraken, niet eerder starten dan 2040. Daarmee is dit gebied de laatste fase van de ontwikkelstrategie. Een verplaatsing van de Passenger Terminal Amsterdam (PTA) kan deel uitmaken van de plannen. Het hele plan vergt echter nog een flinke investering in het organiseren van de bereikbaarheid en vooral ook in de afstemming met onze klanten, die wij in de toekomst voor de haven willen behouden.

Wij maken ons als havenbedrijf zorgen over de verenigbaarheid van de ontwikkelstrategie met het vestigingsklimaat voor de bedrijven. De beoogde transformatie en de hiermee gepaarde onzekerheid hebben een grote impact. De plannen zijn vooral van invloed op onze klanten in het Agri-cluster (bedrijven die granen, zaden,

mineralen, kunstmest en dergelijke doorvoeren). Het is van belang dat deze bedrijven – met 18,3 miljoen ton niet-fossiele lading in 2017 – behouden blijven voor de Amsterdamse haven en er dus goede, alternatieve vestigingsplaatsen worden gevonden.

Woningbouw op deze schaal en de hierbij behorende randvoorwaarden met infrastructuur en hoogwaardig openbaar vervoer, is een regionale opgave. De consequenties daarvan gaan over de gemeentelijke grenzen heen. Wij voeren daarom intensief overleg met de gemeente, de convenantpartners, stakeholders en klanten om de implicaties van Haven-Stad zo goed en snel mogelijk inzichtelijk te krijgen.

“We willen in ieder geval zorgen voor behoud van onze klanten en een vervroegde verplaatsing van hun vestigingen zou hier een oplossing kunnen zijn.”

– Leonie van den Beuken
projectmanager Haven-Stad
Port of Amsterdam

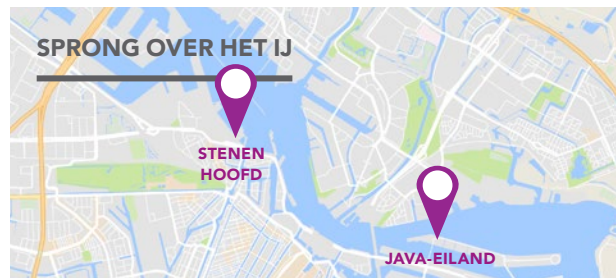


Sprong over het IJ

De gemeente Amsterdam wil méér oeververbindingen tussen Noord en Zuid, omdat de huidige verbindingen met ponten overbelast raken door de groei van Amsterdam-Noord. Ook wil de gemeente de binnenstad ontlasten. Op 15 juni maakte het college van B&W van Amsterdam het definitieve voorkeursbesluit ‘Sprong over het IJ’ bekend. Het college sprak haar voorkeur uit voor versnelling van IJ-oeververbindingen, met een brug bij Java-eiland als verbinding voor fiets- en loopverkeer en op termijn een verbinding (brug of tunnel) bij het Stenen Hoofd. Het College gaf met het voorkeursbesluit de opdracht om de haalbaarheid ervan te onderzoeken. Een definitief besluit wordt in 2020 door de gemeenteraad genomen, op voordracht van het college van B&W.

Voor een vlotte en vooral veilige binnenvaart is de definitieve invulling voor ons echter bepalend. Als havenbedrijf zijn wij een groot voorstander van een snelle oplossing van verbindingsproblemen met Amsterdam-Noord, door het optimaliseren van veren (pontjes) waarmee een begin is gemaakt, en het ontwikkelen van station Sixhaven. De besluitvorming ten behoeve van het daadwerkelijk realiseren van deze maatregelen zou wat ons betreft nog sneller mogen.

Als onderdeel van de Rijndelta’s is Amsterdam een internationale doorvoerhaven; ongeveer driekwart van de economische activiteiten betreft doorvoer. De haven heeft



dus een heel belangrijke functie naar het achterland. Een brug geeft nautische risico’s. De verbinding bij het Stenen Hoofd betreft een smalle, uitdagende plek, die met een brug erbij nog smaller wordt. Dat zou de manoeuvreerruimte voor de scheepvaart beperken, zorgen voor een groter risico op aanvaringen en minder zicht geven bij slecht weer. Radarbeeld wordt door een brug verstoord. Daarnaast zal een brug vaak openstaan voor fietsers en voetgangers, om zowel beroeps- als recreatievaart doorvaart te kunnen verlenen. Tevens zal de huidige PTA niet meer bereikbaar zijn voor schepen langer dan 210 meter. Daarom verkiezen wij als verbindingsvorm een tunnel boven een brug. In het afgelopen jaar hebben wij onze voorkeuren en argumenten met de gemeente gedeeld.

Verplaatsing cruiseterminal

De cruisesector is belangrijk voor de Metropoolregio Amsterdam en genereert in totaal ruim € 300 miljoen aan omzet op jaarbasis voor de stad en de regio, en ruim 2.300

banen⁵. In Visie2030 is de ambitie neergelegd om in 2030 tot (maximaal) 250 calls te groeien. Daarvoor is extra kade- en terminalcapaciteit nodig.

Het havenbedrijf heeft samen met de stad Amsterdam in 2017 gezocht naar een alternatieve locatie voor de Passenger Terminal Amsterdam (PTA). Dit is in lijn met het besluit voor het aanleggen van de nieuwe zeesluis, waar de stad financieel aan bijdraagt.

Amsterdam en Zaanstad hebben in december de Coenhaven gekozen als voorkeurslocatie voor de PTA. De Coenhaven biedt groeikansen door een duurzame terminal te ontwikkelen en de nieuwste cruiseschepen optimaal te ontvangen. Amsterdam heeft de verplaatsing van de PTA laten onderzoeken op alle mogelijke aspecten. Uitgangspunten hierbij waren dat de zeecruisepassagiers welkom blijven in Amsterdam, dat groei mogelijk blijft en dat er een duurzame terminal ontwikkeld kan worden die de nieuwste schepen optimaal kan ontvangen. Op basis daarvan is, in goede samenwerking met het havenbedrijf en Zaanstad, een keuze gemaakt. Om tot een definitief besluit te komen, wordt het plan komend jaar verder uitgewerkt. Zo worden een verkeersplan, een gedetailleerder plan in relatie tot de Javabrug en een ontwerpbestemmingsplan gemaakt. Ook wordt de ruimtelijke ontwikkeling van de Coenhaven in relatie tot Haven-Stad en het Zaan-IJ-gebied onderzocht, net als het behouden van het gebruik van de Veemkade voor een beperkt aantal schepen.

⁵ Bronnen: Deloitte (2016), Bruggen over het IJ, Economische impactanalyse en Decisio (2017), Amsterdam Cruise Port: Economische impact van de riviercruisevaart.

Leefbaarheid

Sustainable Development Goals



Port of Amsterdam voert een leefbaarheidsprogramma uit dat staat beschreven in Visie2030. Via verschillende leefbaarheidsprojecten wordt gewerkt aan geluid-, geur- en stofreductie.

Met het leefbaarheidsproject Geurinzicht worden 41 eNoses ingezet om geuren in het havengebied te detecteren. De pilot die hiervoor in 2016 werd gehouden, is in 2017 geëvalueerd. Met leefbaarheidsproject Geurinzicht wordt de overlast door varend ontgassen aangepakt. In de

provincies Noord-Holland en Utrecht geldt vanaf 1 maart 2017 een verbod op varende en stilliggende ontgassen van benzeen en benzeenhoudende ladingen. Deze maatregel draagt bij aan een beter milieu en een schonere binnenvaart. Er geldt een overgangsfase totdat een ontgassingsfaciliteit in Amsterdam operationeel is. Gedurende deze periode worden klanten goed geïnformeerd, maar er volgen nog geen sancties. In december 2017 is een nieuw convenant gesloten en door alle Stuurgroepen goedgekeurd, ter continuering van het ontgassingsverbod in 2018.

Met een ander leefbaarheidsproject, Project Neptunus, doen we samen met andere havens een internationale studie om restgeluid van zeeschepen te reduceren. Als zeeschepen in de

haven aangemeerd liggen, maken de motoren en pompen nog veel lawaai.

Minder overlast op Hembrugterrein

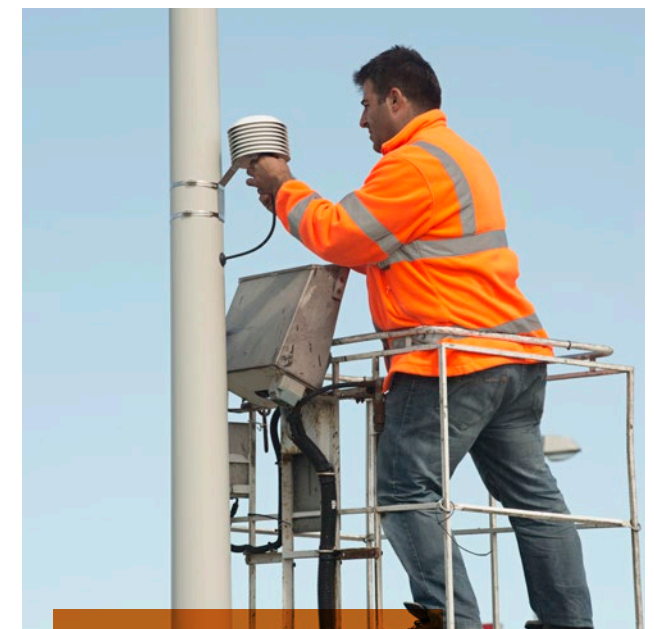
Albeton, een toonaangevend bedrijf in beton aan de Ankerweg heeft in 2017 zijn dieselkraan vervangen door een elektrische kraan. Samen met Albeton investeerden wij mee in de elektrische kraan. De maatregel betekent een aanzienlijke geluidsreducering op de bron en milieuwinst door minder uitstoot van CO₂, stikstof en fijnstof. Het is daarmee een belangrijke bijdrage aan onze inspanningsverplichting om de geluid- en stofoverlast op het Hembrugterrein te reduceren.



Geluidsisolatie

Om mogelijke geluidshinder vanaf de bedrijventerreinen HoogTij en Westpoort voor omliggende woningen zo veel mogelijk te beperken, zijn we in samenspraak met de gemeente Zaanstad in de zomer van 2017 gestart met het aanbrengen van geluidsisolatie bij woningen. Daarnaast hebben we per 1 september 2017 een nieuwe subsidie beschikbaar gesteld voor het aanbrengen van de geluidsisolerende ventilatie.

	2015	2016	2017
Klachten uit intern klachtensysteem	niet gerapporteerd	niet gerapporteerd	138
Meldingen geuroverlast in NZKG	169	144	121
PM10 fijnstof in µg/m³	18,2	20,4	19,9
NO ₂ stikstof in µg/m³	23,8	25,3	24,5
SO ₂ Zwavel in µg/m³	1,4	1,1	1,1



Plaatsing eNose

Leefbaarheidsonderzoek Noordzeekanaalgebied

De uitkomsten van het grote leefbaarheidsonderzoek in het Noordzeekanaalgebied dat in 2016 werd gehouden, werden in april 2017 bekend. Het onderzoek werd gedaan in opdracht van het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied. Dat wilde weten wat de invloed is van de bedrijven in de industrie en havens op de leefbaarheid van de omgeving rond het Noordzeekanaal. Een representatieve steekproef onder bewoners en recreanten liet zien dat de haven en industrie overlast geven, maar dat deze van zeer beperkte invloed is op de leefbaarheid van de woonomgeving en de beleving van de recreatiegebieden. De meeste hinder die bewoners en recreanten bleken te ervaren, is lawaai van vliegtuigen.

De haven van voor Amsterdam

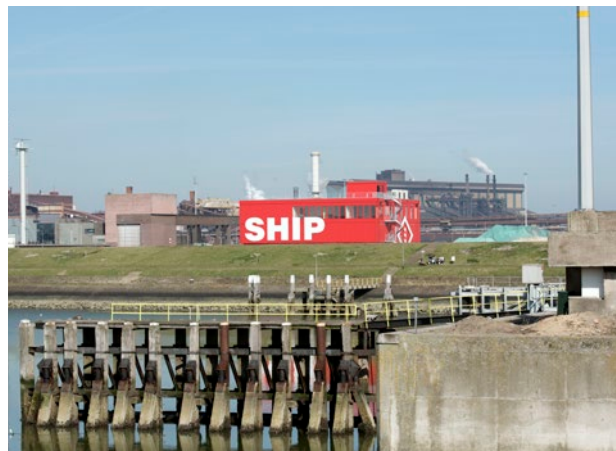
We hebben ons voor drie jaar verbonden aan de Uitmarkt. Met deze langdurige samenwerking beoogt het havenbedrijf de relatie tussen de haven en de stad te versterken. Het Amsterdamse driedaagse evenement markeert de start van het culturele seizoen. Tijdens de 40^e Uitmarkt presenteerde we met een aangepast logo (de haven van Amsterdam is een haven voor Amsterdam) de rol die de haven speelt voor Amsterdam en haar bewoners.

Sustainable Development Goal



Partner in SHIP

Het Sluis Haven Informatie Punt (SHIP) in IJmuiden heeft op 31 maart 2017 zijn deuren geopend. SHIP hoopte op jaarbasis tussen de 30.000 en 50.000 bezoekers. Binnen een half jaar was dit bezoekersaantal al overtroffen. De provincie Noord-Holland heeft het informatiepunt op het sluizencomplex gerealiseerd in samenwerking met de gemeenten Amsterdam, Zaanstad, Velsen, Beverwijk, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, en Port of Amsterdam, Zeehaven IJmuiden, Tata Steel, Rijkswaterstaat en een aantal sponsors.



SHIP vertelt in wisselende exposities alles over de bouw van de nieuwe zeesluis in IJmuiden, de grootste in de wereld, en het reilen en zeilen in het Noordzeekanaalgebied. Ook is er aandacht voor ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid en innovatie in de regio, en voor beroepsmogelijkheden in de techniek. SHIP heeft daarnaast een lesruimte waar jongeren technieklessen krijgen, een aantal vergaderruimtes en een restaurant.

“In SHIP wordt niet alleen aandacht besteed aan de grootste zeesluis van de wereld die in IJmuiden wordt gebouwd, ook zetten we met SHIP de regio op de kaart op het gebied van economie, innovatie en werkgelegenheid.”

– Elisabeth Post
Gedeputeerde
Provincie Noord-Holland



Duurzaamheid

Wij streven continu naar een goede milieu- en ruimtelijke kwaliteit én hebben voortdurende aandacht voor onze omgeving en de maatschappelijke aspecten binnen en buiten het bedrijf. We willen een gezond financieel rendement, dat samengaat met een goede kwaliteit van de leefomgeving en een brede toegevoegde waarde voor de regio. Grensverleggend waarde creëren, dat is onze missie. Deze missie hebben we opgenomen in onze Visie2030.

Duurzaamheidsbeleid

Sustainable Development Goal



Wij streven ernaar om duurzaamheid volledig in onze dienstverlening te integreren door het te verankeren in onze bedrijfsprocessen. Bijvoorbeeld door duurzaamheidsaspecten mee te nemen bij het aanleggen van nieuwe infrastructuur en bij het beheer van het havengebied, maar ook door ons actief in te zetten bij het verlagen van de emissie door scheepvaart en klanten te helpen bij het aanvragen van subsidie voor zonnepanelen. Daarnaast willen we mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt een kans geven, door bij of voor ons te werken. We werken daarom ook samen met social enterprises, zoals Pantar en Emma@Work.

Ons kompas hierbij is het duurzaamheidsprogramma ‘De Duurzame Haven’, een afgeleide van het Strategisch Plan 2017-2021 dat we in 2016 aan de hand van vijf duurzaamheidsthema’s hebben opgesteld. In het programma staan onze duurzaamheidsambities en –initiatieven beschreven, gebaseerd op de belangen en interesses van onze stakeholders.

SOCIAL ENTERPRISES

We willen mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt een kans geven, door bij of voor ons te werken.



De Duurzame Haven



63



Energietransitie en
circulaire economie



Milieu en
leefomgeving



Schone en
veilige scheepvaart



Werk en kennis



Verantwoorde
handelsketen

Organisatie van duurzaamheid

Duurzaamheid heeft sinds 2015 een expliciete plaats in onze organisatie, waarbij de CFO vanuit de directie portefeuillehouder is. Vanuit de Stuurgroep Duurzaamheid, die bestaat uit de CFO, de Havenmeester, Hoofd Strategie & Innovatie, Hoofd Communicatie & Public Affairs en de Programmamanager Duurzaamheid, wordt de duurzame ontwikkeling vanuit de organisatie gestimuleerd en gecoördineerd. De stuurgroep is mandaatgever en kwam in 2017 vier keer per jaar bij elkaar.

Ter ondersteuning aan de stuurgroep is in 2017 tevens een Kernteam met ambassadeurs samengesteld. Het Kernteam speelt een actieve bijdrage aan de doorontwikkeling van het duurzaamheidsprogramma en draagt daarbij suggesties aan ter verbetering van onze duurzaamheidsambities. Het Kernteam komt tweemaandelijks bij elkaar.

Sustainable Development Goals

We zorgen ervoor dat onze inspanningen en doelstellingen in lijn zijn met het Nederlandse Energieakkoord voor duurzame groei (2013) en het Grondstoffenakkoord, en internationale MVO-richtlijnen zoals de OESO-richtlijnen en de Sustainable Development Goals (SDG's). Op deze manier kunnen we [onze waardecreatie](#) in een bredere context laten zien. De SDG agenda bestaat uit 17 hoofddoelen

en 169 onderliggende doelstellingen. Voor onze eigen organisatie en omgeving hebben we aan de hand van onze duurzaamheidsthema's geïnventariseerd hoe Port of Amsterdam kan bijdragen aan het behalen van de SDG's. Waar zit onze grootste impact en waar is de meeste winst te behalen? In de figuur op de volgende pagina staat aangegeven hoe duurzaamheidsthema's direct relateren en bijdragen aan deze doelen.





Energietransitie en Circulaire economie

- We ontwikkelen de haven als 'batterij van de stad'
[Energietransitie](#)
[Versnellen Energietransitie](#)
- We reduceren onze eigen CO₂-footprint
- We stimuleren circulaire en biobased bedrijvigheid en innovaties in de haven
[Circulaire economie; Stimuleren circulaire en biobased economie](#)
- We [verduurzamen](#) onze inkoop



7



9



13



Milieu en Leefomgeving

- We verlagen de milieubelasting van de havenactiviteiten
[Leefbaarheid](#)
- We bevorderen een gezonde en veilige leefomgeving
[Veiligheidshuis](#)
[Leefbaarheid](#)
- We zorgen voor de instandhouding van de biodiversiteit
[Biodiversiteit](#)



3



11



Schone Scheepvaart

- We stimuleren schone scheepvaart
[Visie Schone Scheepvaart](#)
[Milieukorting havengeld](#)
[We4Sea](#)
- We investeren in nieuwe infrastructuur
[LNG-bunkering](#)
[Walstroem](#)



3



13



Werk en Kennis

- We vestigen nieuwe bedrijven
[Economische betekenis NZKG](#)
[Investeringskaart](#)
[Circulaire bedrijvigheid in Prodock](#)
- We stimuleren de inzetbaarheid van jongeren op de arbeidsmarkt
[Partner in SHIP](#)
[Duurzaamheidsbeleid](#)
- We stimuleren duurzame inzetbaarheid binnen onze organisatie
[Human Resources en organisatieontwikkeling](#)



8



Verantwoorde handelsketens

- We steunen en stimuleren maatschappelijk verantwoorde productie van goederen die de haven passeren
Ketenverantwoordelijkheid
Port of Amsterdam International



12

Greenport

In oktober waren wij de trotse gastheer en medeorganisator van het vierdaagse GreenPort Congress, met als ondertitel ‘Creating partnerships for Sustainable Development’. Ruim 150 internationale deelnemers uit het havendomein namen deel aan het congres, dat geldt als een van de toonaangevende congressen van de havensector in relatie tot duurzame ontwikkelingen. Tijdens het congres werd uitgebreid aandacht besteed aan de betekenis van de SDG’s voor havens.

Duurzaam Inkoopbeleid



Een duurzame haven begint bij onszelf. Door onze bedrijfsvoering te verduurzamen, geven we het goede voorbeeld. Met duurzaam inkopen en -aanbesteden willen we de verduurzaming van de productie- en handelsketens via onze leveranciers positief beïnvloeden en zo bijdragen aan verantwoord ketenmanagement.

Duurzaam inkopen betekent dat we, naast prijs en kwaliteit, ook letten op de effecten van de inkoop op het milieu en de sociale aspecten er van. In maart 2017 heeft de directie de Visie Duurzaam Inkopen vastgesteld, waarmee het inrichten van duurzaam inkopen voor ons vanaf 2017 een

belangrijk speerpunt vormt. Bij het verduurzamen van de inkoop letten we met name op de CO₂-impact en circulariteit. In het visiedocument is de doelstelling opgenomen om in 2021 duurzaamheidsaspecten mee te nemen die gelden voor al onze inkoop. Afgelopen jaar zijn we gestart met het selecteren van de eerste pilotprojecten, zoals de Vervanging van de Ankerweg. In 2018 zal de gefaseerde invoering van duurzaamheid bij inkoop worden voortgezet.

Aanzienlijke CO₂-reductie



In 2017 hebben we de CO₂-voetafdruk van onze eigen organisatie verlaagt van 2.071 in 2016 naar 1.853 ton CO₂ in 2017. Dit komt neer op een reductie van 11% ten opzichte van 2016 en een totale verlaging van 23,5% ten opzichte van 2014. Deze reductie is grotendeels gerealiseerd door het opschalen van de succesvolle pilot bijmenging biobrandstof voor onze

	2014	2015	2016	2017
CO ₂ -footprint HbA (in ton CO ₂)	2.364	2.185	2.071	1.853
Ontwikkeling CO ₂ -footprint tov het vorige jaar	nvt	-7,5%	-5%	-11%
Totale ontwikkeling CO ₂ -footprint tov 2014 (kpi 2021 is -25%)	nvt	-7,5%	-12,5%	-23,5%

patrouillevaartuigen. In 2018 zullen we deze bijmenging verhogen naar een samenstelling van 50%, waardoor naar verwachting een totale CO₂-reductie van 25% van onze voetafdruk van 2014 zal worden gehaald en daarbij onze doelstelling vóór 2021 al wordt gerealiseerd.

Vlootbrede inzet biobrandstof

Na een eerdere succesvolle pilot hebben wij GoodFuels Marine opdracht gegeven de brandstof van onze vloot, bestaande uit vijf patrouilleschepen, te verduurzamen. Alle schepen varen nu op een brandstof die voor 30% bestaat uit afgewerkt frituurvet, een hoge kwaliteit duurzame biodiesel. Ten opzichte van fossiele diesel verlaagt dit de CO₂-uitstoot met 25%.

	2015	2016	2017
CO ₂ -uitstoot patrouillevaartuigen (in ton CO ₂)	1.264	1.128	979
% footprint door brandstofverbruik patrouillevaartuigen	58%	54%	53%

Port of Amsterdam International

Met ons dochterbedrijf Port of Amsterdam International B.V. (PoAI) versterken we onze clusters en netwerken door het bouwen van partnerships met vooraanstaande klanten. Dit doen wij door het geven van adviezen, het uitvoeren van managementcontracten of participaties in buitenlandse havens. Op deze wijze ondersteunen wij onze klanten met (expansie van) hun internationale activiteiten. Daarnaast speelt PoAI steeds meer een rol als ‘frontrunner’ voor de business development van het havenbedrijf. Onze aanwezigheid in buitenlandse havens creëert inzicht in nieuwe kansen. In een uitgevoerde Business Opportunity Scan voor de Nederlandse ambassade in Ivoorkust, heeft PoAI een zestal kansen voor het Nederlandse havenbedrijfsleven geïdentificeerd.

Tevens vergroot het ons begrip van huidige en toekomstige logistieke stromen en biedt het onze medewerkers internationale ontwikkelingsmogelijkheden.

PoAI heeft onder APC (Amsterdam Port Consultants)-vlag in 2016 en 2017 met succes een bijdrage geleverd aan de verbetering van met name de maritieme dienstverlening in de haven van Fujairah. In oktober 2017 tekenden Port of Amsterdam en Port of Fujairah een intentie voor de voortzetting van samenwerking. Fujairah is een van de grootste olieopslag en bunkerhubs ter wereld en de haven

heeft met dezelfde kansen en uitdagingen te maken als wij in Amsterdam, bijvoorbeeld op het gebied van LNG-opslag en bunkering. Een aantal van onze klanten (waaronder Vopak en VTTI) is er gevestigd. De bijdrage van PoAI in het versterken

Mousa Murad, algemeen directeur van PoF: “Port of Fujairah is de afgelopen jaren sterk gegroeid. Wij zijn erg trots, maar erkennen ook dat de steun van partners fundamenteel is in het behouden en uitbreiden van onze positie.”



van de processen in deze haven is een goed voorbeeld van hoe wij onze klanten assisteren in hun internationale activiteiten.

Sustainable Development Goal



In 2017 was PoAI ook betrokken bij twee verschillende projecten in Ivoorkust, de grootste cacao producent ter wereld. Gezien het belang van de cacao keten voor onze positie als de grootste importhaven voor cacao ter wereld is een diepgaand begrip van de ontwikkelingen in deze keten belangrijk. In samenwerking met de Nederlandse ontwikkelingsbank FMO en in opdracht van de nieuwe Nederlandse ambassade in Ivoorkust, heeft PoAI de cacao keten in kaart gebracht en kansen geïdentificeerd voor het Nederlandse bedrijfsleven. Daarnaast heeft PoAI de handen ineen geslagen met de Hogeschool van Amsterdam om, in opdracht van de Wereldbank, de verschillende schakels in de Ivoiriaanse cacao keten met een kwantitatief model te analyseren. Dit onderzoek is gericht op het duurzamer, efficiënter en effectiever maken van de keten. Het onderzoek geeft ons inzicht hoe Port of Amsterdam bij kan dragen aan de verduurzaming van deze keten en hoe we invulling kunnen geven aan onze ketenverantwoordelijkheid.

Brazilië is een van de grote herkomstmarkten van agribulk voor de haven van Amsterdam. In september tekende PoAI een Memorandum of Understanding met een vertegenwoordiger van een consortium van Braziliaanse

bedrijven. Deze overeenkomst is gericht op het ondersteunen van deze bedrijven in hun plannen voor het ontwikkelen van een binnenhaven in een zuidelijke Braziliaanse staat, die een grote producent is van producten als soja en graan. De beoogde rol voor PoAI ligt gedeeltelijk in de ontwikkeling van de haven, maar primair in het management na afronding van de bouw. Op deze wijze vertolkt PoAI een rol als ‘frontrunner’ in business development voor het havenbedrijf.

In 2016 tekende 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 circa 20 hectare groot haven terrein in Oranjestad in een multifunctioneel gebied en het versterken van elkaars (internationale) ambities. Als onderdeel van deze overeenkomst heeft PoAI vanaf 16 januari 2017 een directielid geleverd aan APA. Deze Chief Commercial Officer geeft leiding aan de commerciële strategie van APA en zal voor meerdere jaren op Aruba gestationeerd zijn. Hij wordt ondersteund door een multidisciplinair team vanuit Amsterdam.



Onze organisatie

Port of Amsterdam is sinds 1 april 2013 verzelfstandigd, met de gemeente Amsterdam als enige aandeelhouder. Met de verzelfstandiging is ook ruimte ontstaan om de organisatiestructuur te herinrichten. De keuzes die we hebben gemaakt in de Strategie 2017-2021 hebben ertoe geleid dat onze interne structuur is aangepast.

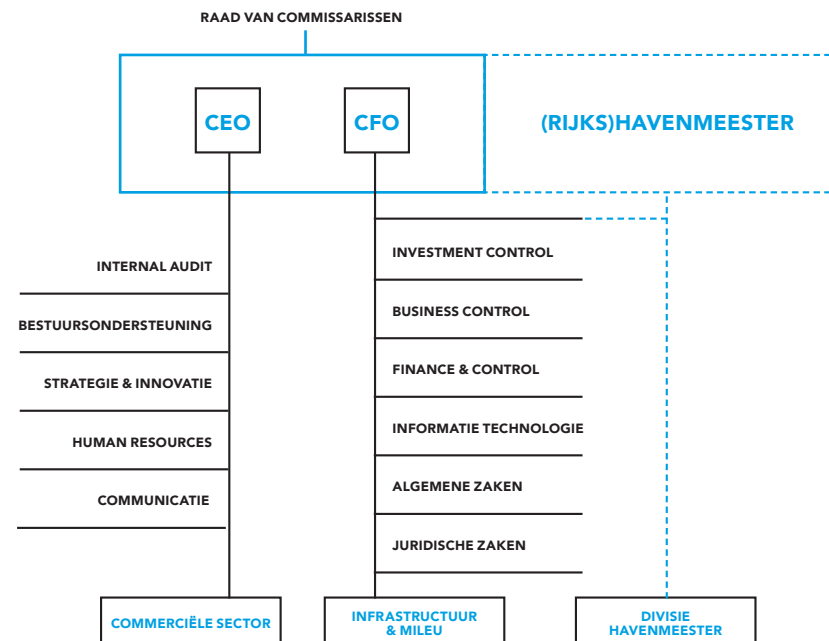
Een gezonde organisatie is een maatschappelijk verantwoorde organisatie die meedenkt en meedoet met partners in en rond de haven. We streven naar een organisatie waar alle processen goed op elkaar zijn afgestemd. Waar medewerkers de juiste competenties en vaardigheden hebben en zich blijven ontwikkelen binnen hun vakgebied en verantwoordelijkheden. Vanuit onze kernwaarden: samen, gedreven, respect en verantwoordelijkheid werken we hier dagelijks aan.

Bedrijfscode

De hoeveelheid wet- en regelgeving voor het havenbedrijf is de afgelopen jaren gegroeid en tegelijkertijd is het steeds belangrijker geworden dat we kunnen aantonen dat we aan de wet- en regelgeving voldoen. Daarom hebben we een compliance-beleid ontwikkeld en vastgesteld. Dit compliance-beleid bestaat uit afspraken en regels waar medewerkers van het havenbedrijf (inclusief mensen die vanuit een extern bedrijf in opdracht van het havenbedrijf

werken) zich aan moeten houden. Welke omgangsvormen, wet- en regelgeving op ons van toepassing zijn en wie onze compliance officers zijn, is terug te vinden in onze herziene Bedrijfscode. De herziening bestaat met name uit tekstuele wijzigingen om regels en afspraken duidelijker te verwoorden.

We vinden het belangrijk dat al onze medewerkers op de hoogte zijn van de inhoud van onze nieuwste Bedrijfscode en volgens de daarin opgenomen uitgangspunten handelen. Het niet voldoen aan regels leidt onbedoeld vaak tot lastige dilemma's. Omdat integriteit de basis vormt voor Corporate Responsibility zijn er in 2017 dilemmasessies voor alle afdelingen van het havenbedrijf georganiseerd, zijn er meerdere interne informatieve berichten verspreid en is een online poll-reeks ingezet.



Mobiliteit & bereikbaarheid

Straks zie je de vrachtwagens varen

Door de infrastructuur te beheren, faciliteiten te bieden, logistieke efficiëntie te bewerkstelligen en mee te denken over toekomstige ontwikkelingen, ondersteunen wij onze klanten zo goed mogelijk.

[Lees meer over onze investeringen](#)



Human Resources en organisatieontwikkeling

Sustainable Development Goal



Op HR-gebied zijn in 2017 keuzes gemaakt, gebaseerd op de ontwikkelingen waar de organisatie mee te maken heeft. De vraag van de klant wordt complexer, meer divers en verandert sneller dan voorheen. Het havenbedrijf wil daarom een flexibele, wendbare organisatie zijn; onze medewerkers moeten daarvoor de juiste vaardigheden hebben. We vragen duurzame inzetbaarheid van onze medewerkers, gebaseerd op drie pijlers: Kennis en vaardigheden, Gedrag en Vitaliteit.

De eerste twee pijlers hebben we in 2017 uitgewerkt in een nieuwe prestatie- en ontwikkelingscyclus, die van start gaat per 1 januari 2018. Deze cyclus is meer resultaatgericht, waarbij concretere afspraken worden gemaakt en er meer flexibele bijsturing mogelijk is. In 2017 hebben alle medewerkers een training gevolgd in het kader van de nieuwe prestatie- en ontwikkelingscyclus. De focus ligt voor de komende jaren op het 'fit voor de baan' blijven, door blijvende ontwikkeling, opleiding en het verwerven van kennis en vaardigheden. Een fundamentele verandering daarbij is dat de verantwoordelijkheid in eerste plaats bij de medewerker ligt. Die neemt het initiatief om zijn of haar leidinggevende

bij te praten. De leidinggevende heeft daarbij een meer coachende rol. Met de ontwikkelingen in de markt veranderen ook de functies binnen de organisatie. Daarom wordt van medewerkers gevraagd zich te blijven ontwikkelen via opleidingen, cursussen en trainingen, maar ook door positief-kritisch te durven kijken naar het eigen en elkaars gedrag.

De derde pijler, vitaliteit, wordt vertaald in het programma HavenFit. Zowel fysiek als mentaal fit zijn, is een belangrijke voorwaarde voor duurzame inzetbaarheid.

We hebben ook ingezet op andere manieren van (samen) werken in projecten, bijvoorbeeld met de introductie van scrummen, als vorm van agile werken. In 2017 is ook het interne programma 'Door Samenwerking Sterker' gestart dat onder andere via sportspeakers, maandelijkse sportclinics en een sportief ingerichte vergaderruimte medewerkers vanuit een andere hoek inspireerde op het gebied van teamwork. Dit alles geeft invulling aan de wens om wendbare, flexibele medewerkers te hebben die in brede zin kunnen blijven inspelen op de vraag vanuit de klant.

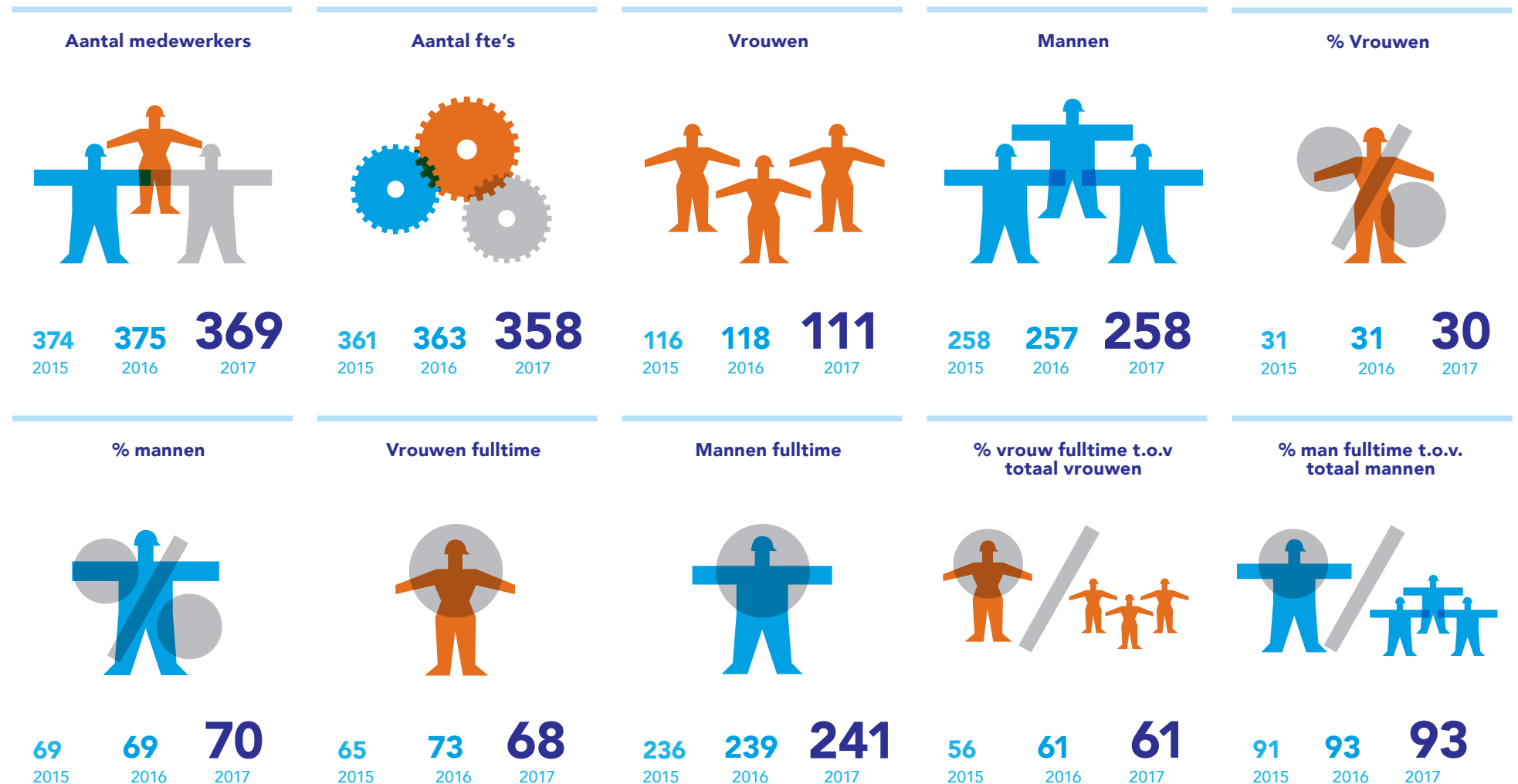
Om deze ontwikkelingen organiek te ondersteunen en de randvoorwaarden te scheppen voor het ontwikkelen naar een flexibele, wendbare en adaptieve organisatie met dito medewerkers, is een aantal afdelingen in 2017 gereorganiseerd. Zo is de gehele afdeling Divisie Havenmeester onder de loep genomen vanuit de wens de organisatie efficiënter en effectiever te organiseren

en het aanbod aan arbeidskracht, zowel kwalitatief als kwantitatief, optimaler aan te laten sluiten bij de vraag. De afdeling New Business werd geïntegreerd in de afdelingen Strategie & Innovatie en Circular & Renewables. Daarnaast zijn de afdelingen Algemene Zaken, Finance & Control en Commercie gereorganiseerd vanuit dezelfde uitgangspunten.

**De markt voor
superjachten biedt ons
kansen meer waarde te
creëren in de vorm van
werkgelegenheid.**

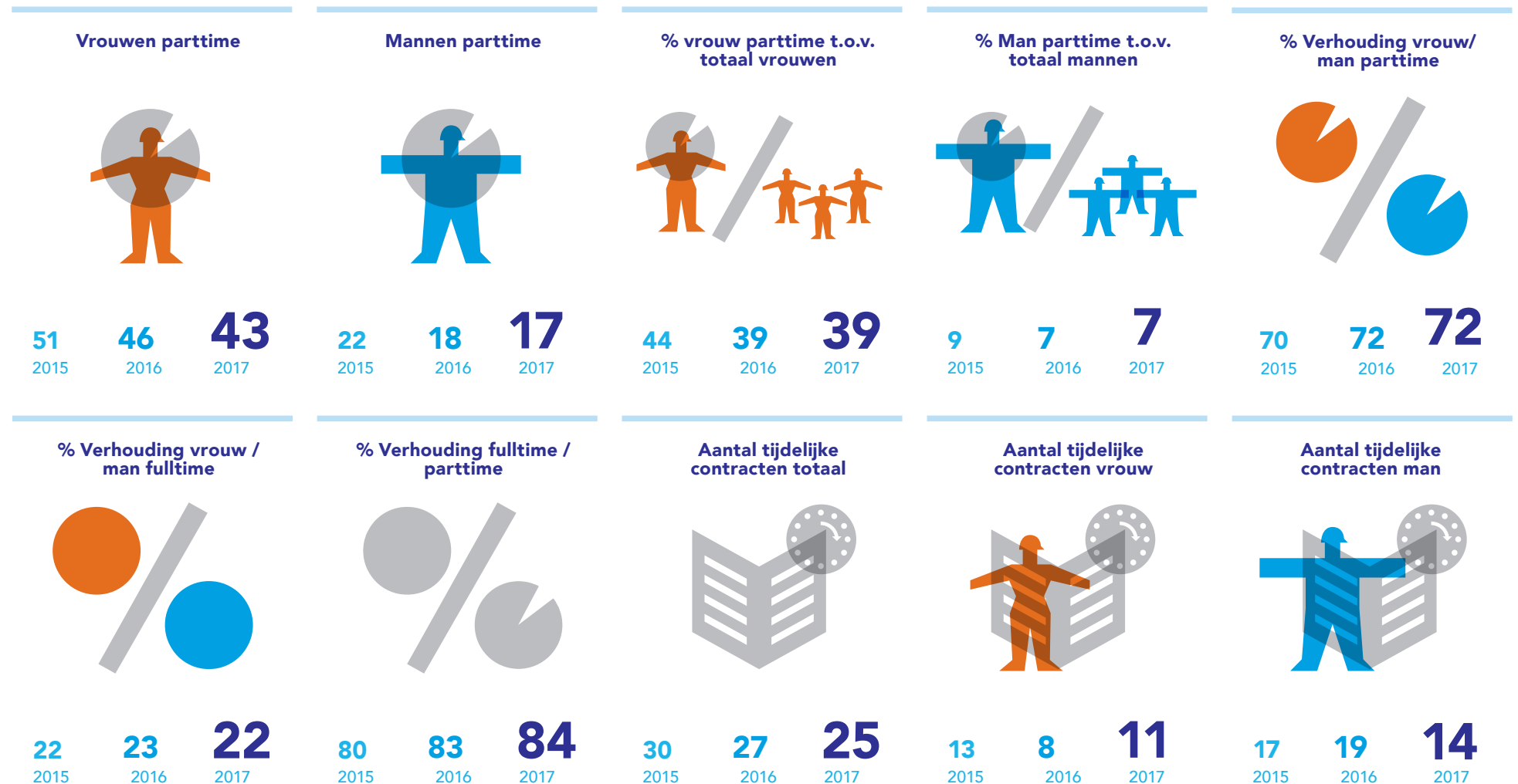
Feiten & cijfers

Human resources



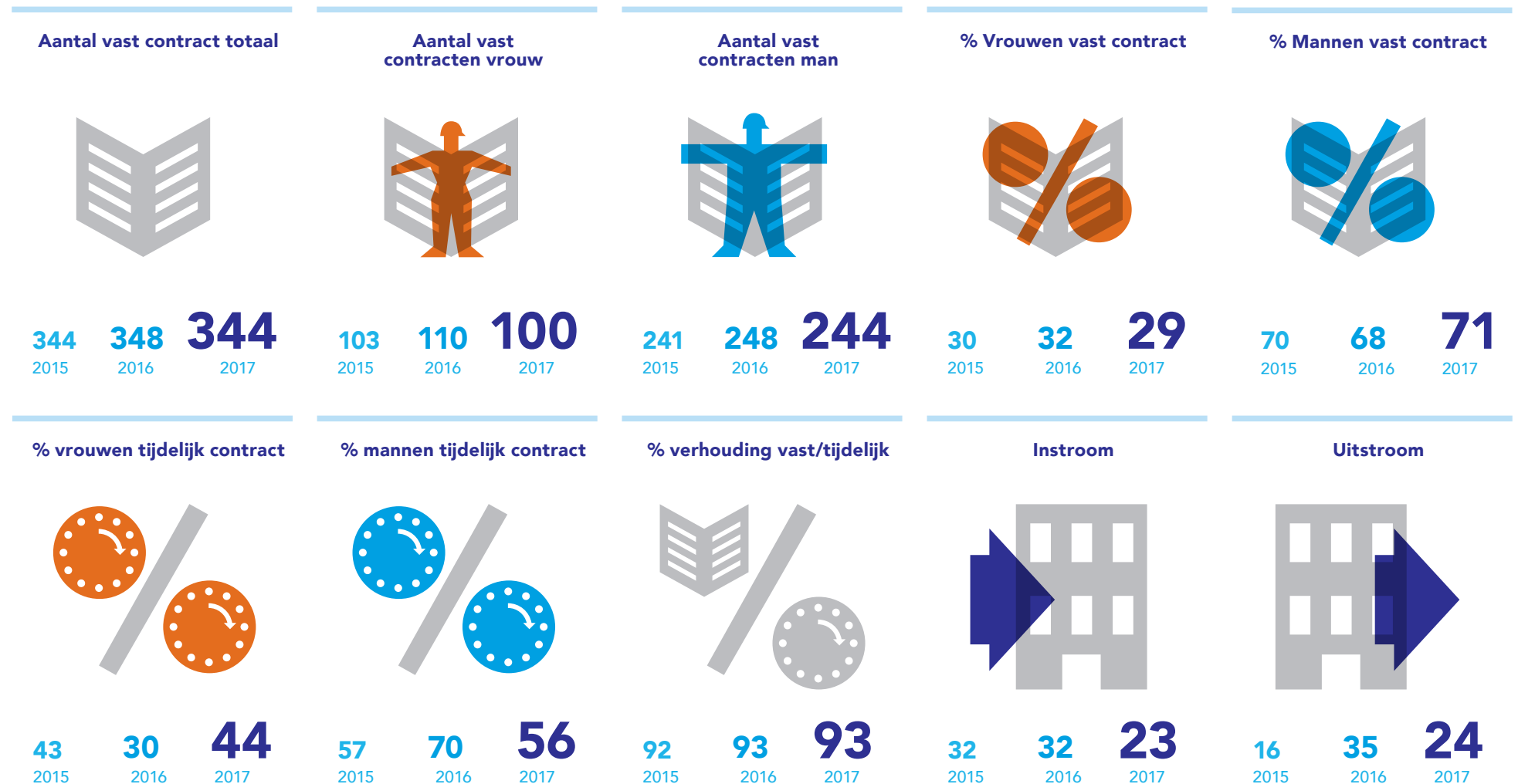
Feiten & cijfers

Human resources



Feiten & cijfers

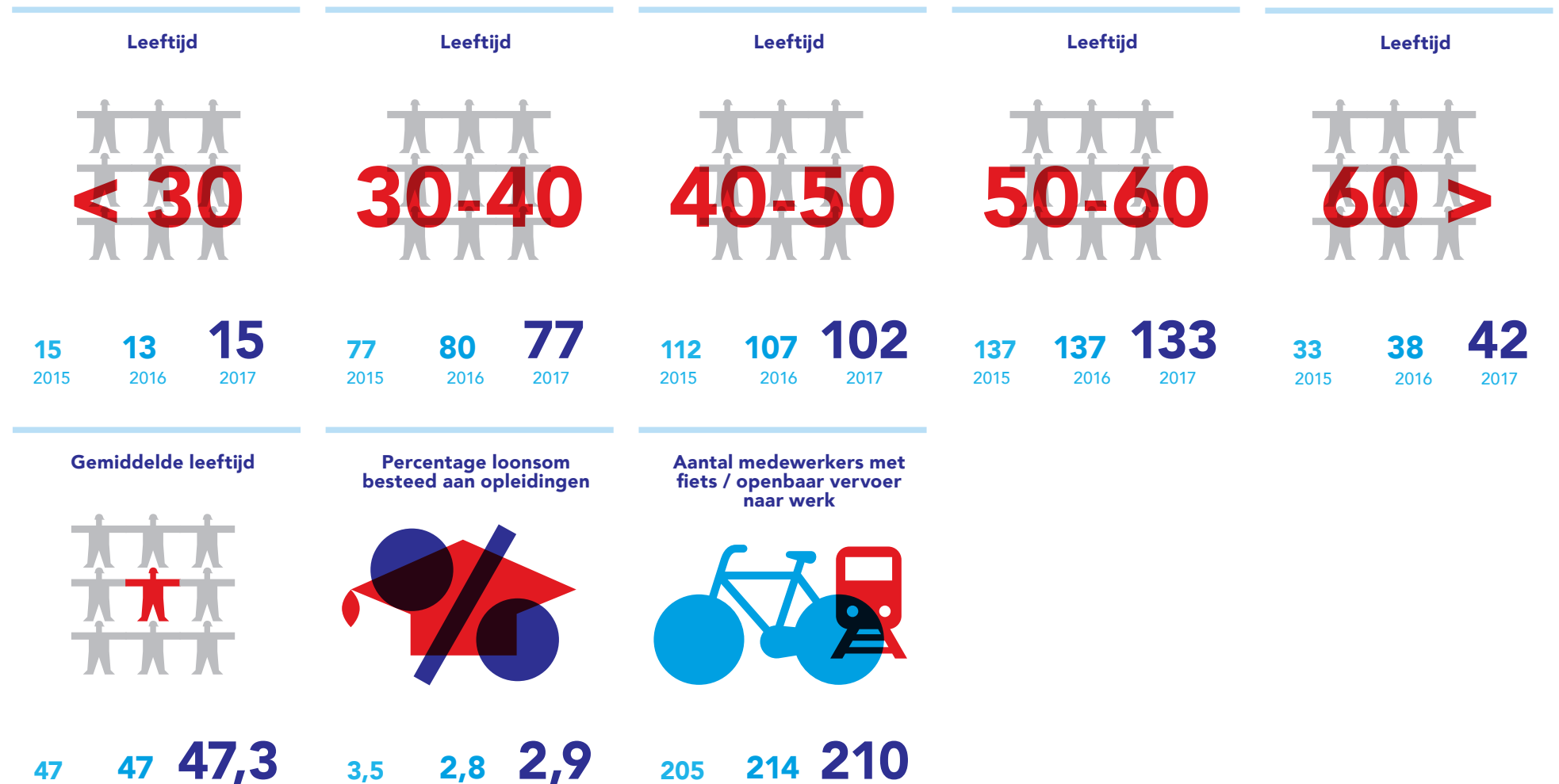
Human resources



Feiten & cijfers

Human resources

Deze data wordt door HR medewerkers ingevoerd in het profit systeem Afas HR systeem.



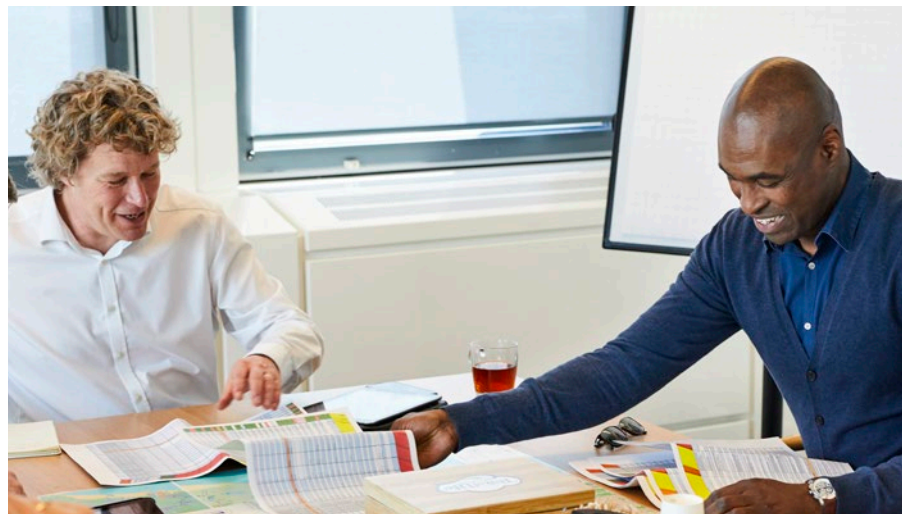
Verzuim

Onze kpi voor ziekteverzuim is maximaal 3%. Sinds 2015 loopt het ziekteverzuim op. Eind 2017 is hiervan een analyse gemaakt, maar daar kwam geen eenduidige oorzaak uit. Als vervolgactie zijn HR analytics ingezet. Begin 2018 verwachten we hiervan de resultaten waarna we ons buigen over mogelijke vervolgstappen.

	2015	2016	2017
Verzuim	3,2%	3,8%	4,3%
Medewerkerstevredenheid (2-jaarlijks onderzoek)	-	7,3	-

Ondernemingsraad

De ondernemingsraad (OR) van Havenbedrijf Amsterdam NV bestaat uit 18 mensen, waarvan 9 leden en 9 plaatsvervangers. Zij voeren elke maand een gezamenlijk overleg. Met de directie vergadert de OR eens per maand, zonder de plaatsvervangers. In 2017 gingen de gespreksonderwerpen vooral over interne reorganisaties. De taak van de OR is om proactief mee te denken en te adviseren aan de bestuurder. In twee trajecten is aan de OR een verzoek tot instemming gericht; inzake het invoeren van de nieuwe prestatie- en ontwikkelingscyclus en inzake het wijzigen van de functie manager operatie van volcontinu- naar semicontinudienst. De OR heeft in beide processen haar instemming verleend. De wijzigingen zijn van kracht per 1 januari 2018.



Stimuleren circulaire en biobased economie , NPSP

Je nieuwe groene scooter van hennep

NPSP maakt duurzame, vezelversterkte kunststoffen (biocomposiet) voor de bouw, design, mobiliteit en industrie, en gaat daarvoor kalk gebruiken van de Calcite Factory.

[Lees meer over NPSP](#)



Hoofdstuk 3

Welke lessen nemen we mee naar de toekomst?



Welke lessen nemen we mee naar de toekomst?

De ontwikkelingen in de Amsterdamse haven laten zien dat de economie in 2017 sneller groeide dan verwacht. De ladingstromen van vrijwel alle typen namen toe, de vraag naar vrije kavels steeg sterk en daarmee slonk de strategische voorraad in rap tempo.

Wij verwachten dat deze trend zich voortzet, vooral dankzij een groeiende bedrijvigheid in nieuwe markten, zoals de productie en opslag van hernieuwbare energie, en een toename in circulaire processen bij onze klanten.

Om economisch goed te blijven ontwikkelen, moeten we zowel nieuwe als bestaande bedrijvigheid goed kunnen faciliteren. In de komende (transformatie)periode is daarom veel ruimte nodig en zullen we slim met onze strategische voorraad moeten omgaan. Want terwijl de vraag naar woningbouw in Amsterdam sterk toeneemt, zijn terreinen



met haveninfrastructuur en milieuruimte schaars. De economische versnelling leidt dus tot meer druk op onze ruimte. En dit raakt direct aan de discussies rond de bruggen, de PTA-verplaatsing en de ontwikkeling van Haven-Stad.

De uitdaging is daarbij het managen van succes! En dat moeten we in dialoog met al onze stakeholders doen. Niet enkel een lokale, maar juist een regionale aanpak. Die

keuze hebben wij al eerder ingezet, door de intensieve samenwerking met Zaanstad uit te breiden en per januari 2018 het ligplaatssysteem en de facturering van binnenvarengeld daadwerkelijk regionaal aan te pakken. Zo spreiden we de riviercruise in de regio en benutten we de capaciteit beter.

Versnelling zagen we ook in de energietransitie. Het coalitieakkoord voor CO₂-reductie is getekend en in het hele land werd debat gevoerd over het afbouwen van fossiele grondstoffen, en de kansen én noodzaak van energie uit wind en zon. We voelen ons hierdoor gesterkt in onze keuze te streven naar een kolenvrije haven in 2030. Hiermee zetten we een ambitieuze én verantwoorde stap in de energietransitie.

Tegelijk zien we veel emotie in het energiedebat. Bijvoorbeeld met de zogeheten [Code rood-actie](#). Deze groep, voorheen bekend als de Climate games, verzette zich het afgelopen jaar in het havengebied tegen fossiele energiebronnen, met vernielingen op de bedrijfsterreinen van OBA en Nuon tot gevolg. De hele energietransitie vraagt om zorgvuldige, respectvolle en intensieve communicatie en afstemming met alle betrokken stakeholders. Intussen is het bewonderenswaardig hoe snel beide bedrijven zijn gaan kijken naar alternatieve ladingstromen.

Ook de inspanningen gericht op het realiseren van onze strategische ambities willen we versnellen. Om meer focus aan te brengen in onze prioriteiten hebben we onze tien speerpuntprojecten daarom aangescherpt tot de vier eerdergenoemde thema's (circulaire economie, energietransitie, digitalisering en mobiliteit & bereikbaarheid). We willen onze innovatiekracht uitbouwen en slimme technologieën inzetten om onze interne organisatie verder te versterken en onze kansen in de haven te doen slagen.

Onze strategie werkt en we blijven vasthouden aan onze doelen voor 2021. Op het gebied van circulair en energietransitie hadden we verder willen zijn – daarvoor blijkt nog meer inzet en aandacht nodig. Onze rol ligt daarbij in het helpen opwekken en distribueren van duurzame energie, het versnellen en slimmer maken van processen, en het stimuleren van de circulaire economie.

De Averijhaven kan hierin een belangrijke rol gaan spelen. In deze haven buiten de zeesluis kunnen we nieuwe faciliteiten bieden voor het lichten van bulkschepen op weg naar het Amsterdamse havengebied en verder. We willen de Averijhaven daarbij een extra functie geven: die van duurzame energiehaven. De ligging van de Averijhaven is ideaal voor de assemblage, aanpassing, ontmanteling en onderhoud van schepen en offshore windmolens, voor de overslag van nieuwe energievormen en het zorgvuldig ontmantelen van oude olieproductieplatforms. Met name ons doel om meer duurzame energie op te wekken voor de regio, voedt de ambitie om vanuit de Averijhaven een offshore windpark op zee te kunnen bouwen in het windenergiegebied Hollandse Kust Noord. Dergelijke offshore functies versterken de regiofunctie van de haven en werken daarmee verbindend binnen onze havenregio.

Daarnaast hebben we de circulaire ambitie om het terugwinnen van grondstoffen in het havengebied verder te ontwikkelen. Door de afvalscheidingsprocessen verder uit te breiden, kunnen we – vanaf eind 2019 via onze nieuwe

zeesluis – ook uit andere landen afval importeren en dit, samen met het afval uit de stad, omzetten in energie en herbruikbare grondstoffen.

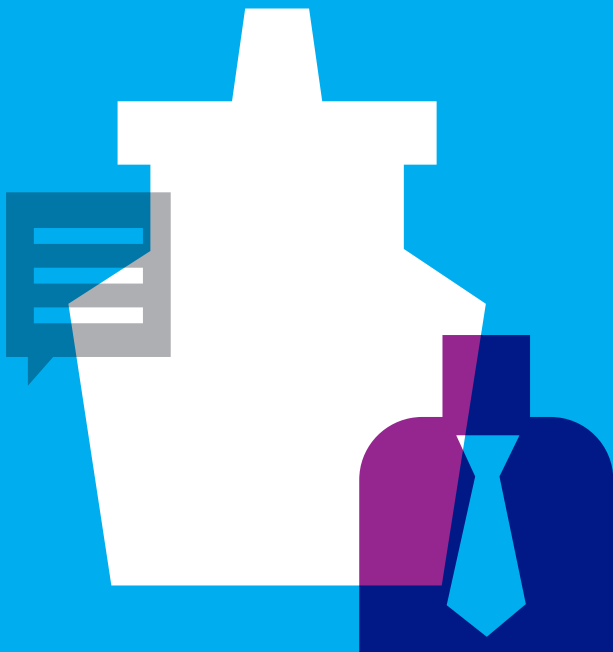
Voor de verdere verbetering van de logistiek willen we ook onze positie in de short sea- en achterlandactiviteiten verbeteren. Door inzet op spoor en binnenvaart jagen we onze ambitie na. De aansluiting op de nieuwe zijderoute is hier een voorbeeld van. Daarmee kunnen we dé logistieke hub in de regio worden voor containers die vanuit Noordwest-Europa op transport naar Azië moeten.

Met het intensiveren van terreinen, het diversifiëren van economische activiteiten, het werken aan steeds meer circulaire bedrijvigheid en duurzame energieopwekking, én het hierin benutten van de stuwende rol van digitale en andere innovatieve middelen, kunnen we terugkijken op een dynamisch jaar. Met de plannen die in 2017 zijn gemaakt, houden we de vaart erin, op weg naar de haven die we in onze Visie2030 schetsen: Amsterdam Metropolitan Port, een slimme, snelle en schone haven!

Onze strategie werkt en we blijven vasthouden aan onze doelen voor 2021.

Hoofdstuk 4

Over dit jaarverslag



Over dit jaarverslag

Aan de hand van dit verslag trachten we naar onze stakeholders zo transparant mogelijk te zijn over de toegevoegde waarde van onze bedrijfsvoering op economisch en maatschappelijk gebied.

Ook in 2017 rapporteren we volgens de Global Reporting Initiative (GRI). Deze internationaal geaccepteerde richtlijnen zijn de standaard voor het bedrijfsleven die willen rapporteren over duurzaamheid. De GRI geeft twee opties om te rapporteren ‘in accordance’; namelijk ‘Core’ en ‘Comprehensive’. Dit jaarverslag is in lijn met de GRI-Standards op het niveau van Core opgesteld.

Onze stakeholders

In het kader van de ontwikkeling van een contentstrategie heeft het havenbedrijf in 2015 een stakeholderanalyse uitgevoerd, waarbij op basis van de rollen, belangen, behoefte en invloed negen stakeholderdoelgroepen zijn gedefinieerd. We staan continu in contact met deze stakeholders. Dit jaar organiseerden we naast de reguliere contactmomenten een aantal evenementen op verschillende thema's.

STAKEHOLDERGROEP	THEMA	EVENEMENTEN IN 2017
Overheden <i>Gemeentes, provincies, Rijksoverheid (ministeries) overheidsorganisaties en EU. We hebben op alle niveaus contact, zowel op ambtelijk als op politiek niveau.</i>	Verbinding met de stad Multimodale bereikbaarheid Duurzame Energieproductie	8
Strategische partners <i>We hebben veel uiteenlopende partnerships. Wij werken samen met partner-organisaties om onze gezamenlijke ambities te realiseren.</i>	Schone Scheepvaart Partnerships Duurzame haven	4
Leveranciers <i>Partijen die diensten of goederen leveren aan Port of Amsterdam.</i>	Duurzame bedrijfsvoering	2
Kennisinstituten <i>Onderzoeksinstituten, hogescholen en universiteiten.</i>	Innovatie(kracht) Arbeidsmarkt en scholing	1
Maatschappelijke organisaties <i>Organisaties met een maatschappelijke doelstelling.</i>	Transparantie Milieubelasting haven	6
Media <i>Journalistieke organisaties en opinion leaders.</i>	Transparantie	5
Klanten <i>Bedrijven die zich vestigen in het havengebied of in de havenregio. Bedrijven die goederen open overslaan, vervoeren, produceren, diensten verlenen of nieuwe diensten ontwikkelen. Wat ze ook doen, het zijn bedrijven die altijd een goed, gezond, veelzijdig vestigingsklimaat zoeken.</i>	Duurzame energieproductie Biobased en circulaire economie Milieubelasting haven Innovatie(kracht) Ruimte-intensivering Ketenverantwoordelijkheid Klanttevredenheid Voorkeurshaven	6
Omwonenden <i>Particulieren en organisaties die rondom de haven(regio) zijn gehuisvest.</i>	Milieubelasting haven Ruimte-intensivering	6
Port of Amsterdam <i>Onze eigen organisatie, van medewerkers tot Raad van Commissarissen en onze aandeelhouder.</i>	Duurzame bedrijfsvoering Biodiversiteit Veiligheid Digitale Haven Goed werkgeverschap Arbeidsmarkt en scholing Duurzame bedrijfsvoering	Eigen organisatie & RvC: 3 Aandeelhouder: 11

Bepalen van thema's

De materialiteitsmatrix wordt ieder jaar geüpdatet en ligt ten grondslag aan het jaarverslag. Het bepaalt welke thema's materieel zijn; welke onderwerpen belangrijk zijn of (door onze stakeholders) belangrijk worden geacht om over te rapporteren. De matrix geeft sturing in ons beleid van komend jaar. De materiële onderwerpen uit onze buitenlandse deelnemingen zijn niet in het jaarverslag opgenomen.

De doelstellingen uit onze strategie 2017-2021 hangen samen met de thema's die wij en onze stakeholders van belang achten en die uit de materialiteitsanalyse naar voren zijn gekomen.

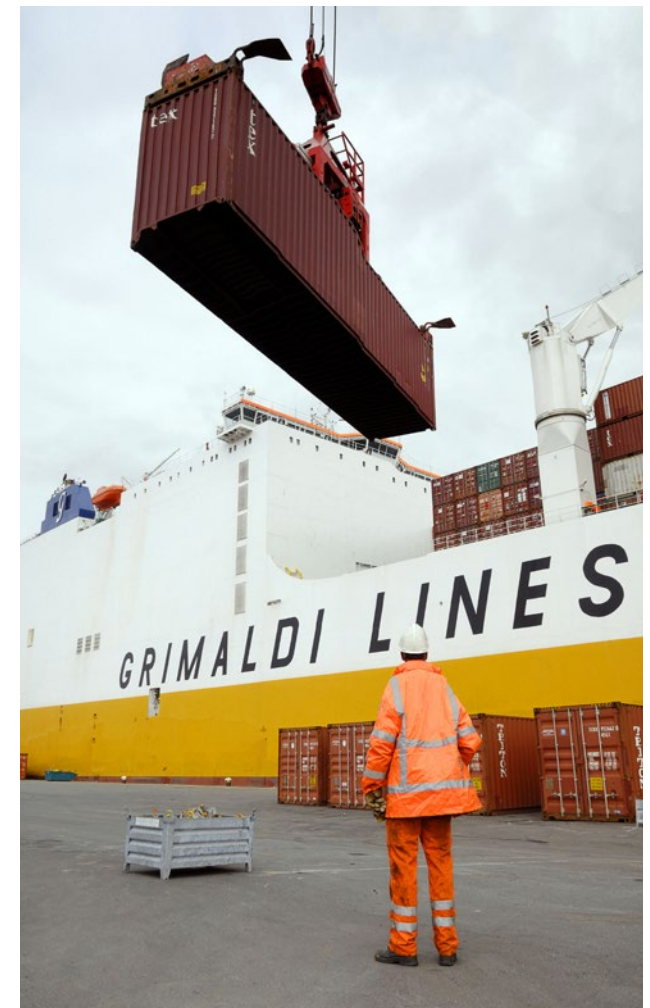
Proces materialiteitsmatrix

In de ontwikkeling van de materialiteitsmatrix 2017 is allereerst een bronneselectie gemaakt van interne en externe berichtgeving. Onder interne verslaglegging verstaan we ons Jaarverslag (2016), het Duurzaamheidsplan (2016-2020), het Strategisch plan (2017-2021), onze Intranet-, pers- en nieuwsberichten, directieverslagen en de stakeholdergesprekken van 2017. Het Klanttevredenheidsonderzoek (2017), reputatieonderzoek (2015 en 2017) en de maatschappelijke trendanalyse vallen onder externe berichtgeving.

Onderwerpen die veelvuldig naar voren kwamen, zijn meegenomen als thema's. Zo zijn alle zestien thema's uit 2016 ook in 2017 relevant. In 2017 zijn vier nieuwe thema's uit de analyse gekomen, te weten: 'Digitale Haven', 'Voorkeurshaven', 'Partnerships' en 'Biodiversiteit'.

Thema's die overlap lieten zien zijn samengevoegd tot één thema. Zo zijn de thema's 'Energietransitie' en 'Vitaliteit medewerkers' geschaard onder de thema's respectievelijk 'Duurzame energieproductie' en 'Goed werkgeverschap'. Verder vallen 'Sprong over het IJ' en 'Zeesluis' onder het thema 'Bereikbaarheid' en scharen we het thema 'Haven-Stad' onder 'Verbinding met de stad'. Dit zorgde voor een totaal van 20 thema's in de materialiteitsmatrix 2017.

De thema's zijn vervolgens gewaardeerd op basis van criteria voor het bepalen van de relevantie voor stakeholders en criteria voor een succesvolle bedrijfsvoering. Deze criteria zijn vastgesteld door de GRI.



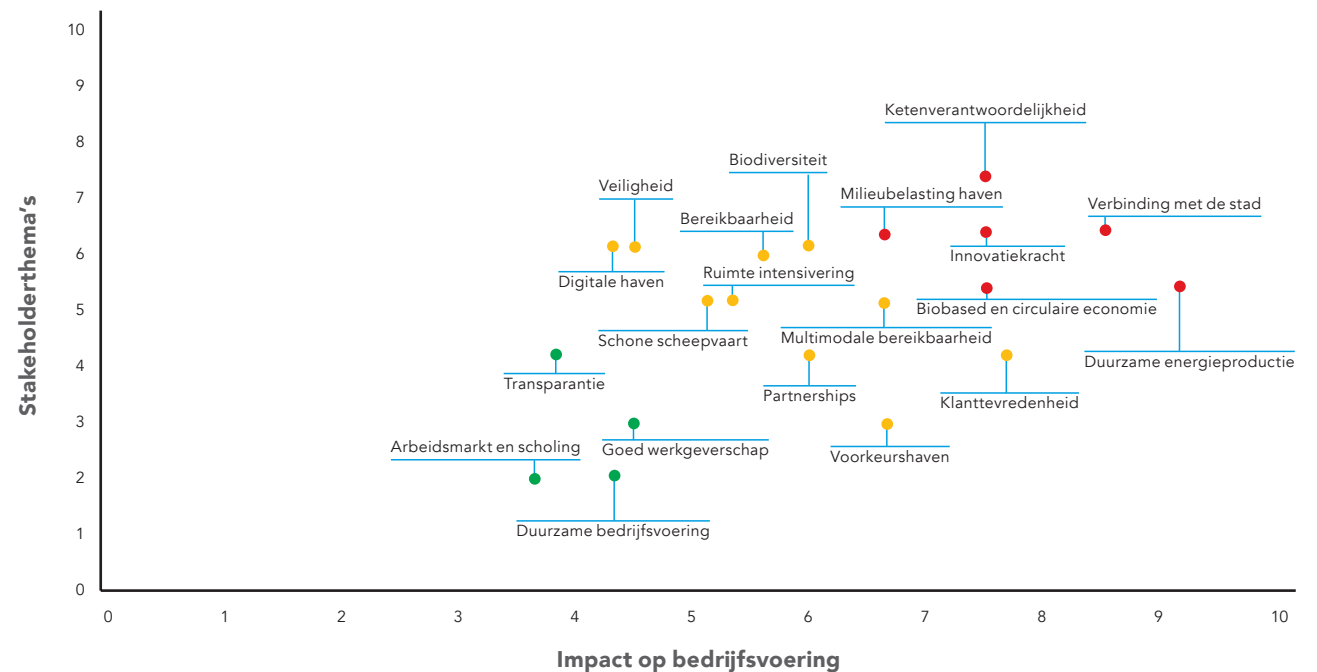
Verschuiving van thema's

Verschuivingen zijn te zien in de thema's 'Ketenverantwoordelijkheid' en 'Ruimte-intensivering' die naar rechtsboven zijn verplaatst, oftewel materiëler zijn geworden. Het thema 'Arbeidsmarkt en scholing' is minder materieel geworden in vergelijking met 2016.

In vergelijking met de materialiteitsmatrix van 2016 hebben in 2017 geen grote verschuivingen plaatsgevonden. Dit komt mede doordat het reputatieonderzoek tweejaarlijks wordt gehouden, en de laatste keer in 2015 was. De resultaten uit reputatieonderzoek 2017 worden pas in 2018 bekend.

Materialiteit van de thema's

Thema's die in categorie 1 (rood) worden vertegenwoordigd zijn in het jaarverslag uitvoeriger beschreven ten opzichte van categorie 2 (geel) en 3 (groen). Conform de nieuwe GRI Standards is het management aanpak inclusief minimaal één indicator beschreven van alle thema's uit categorie 1. Uit de andere categorieën zijn, voor het havenbedrijf, relevante indicatoren beschreven.



De scope van het verslag

Het jaarverslag beslaat de periode van 1 januari 2017 tot en met 31 december 2017, waarbij wordt gerapporteerd over alle activiteiten van Port of Amsterdam. In het jaarverslag is gestreefd om de duurzaamheidsthema's zo geïntegreerd mogelijk te beschrijven. Hierdoor beslaat het duurzaamheidshoofdstuk alleen het proces, de organisatie en de onderwerpen die nergens anders ondergebracht konden worden.

Betrouwbaarheid

De strategische kpi's worden op kwartaalbasis gemonitord en gerapporteerd aan de directieleden en de Raad van Commissarissen. De juistheid van de data wordt door de business controllers gewaarborgd. De directieleden zijn verantwoordelijk voor de niet-financiële data van hun eigen portefeuilles.

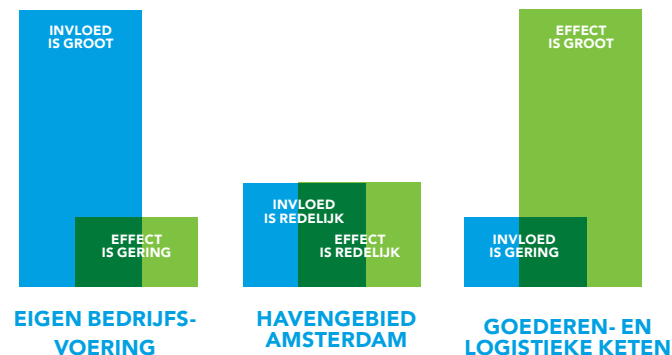
Impact, invloed en effect

Als havenbedrijf hebben we impact, invloed en effect op onze omgeving en het milieu. We onderscheiden hierin drie niveaus waarop we respectievelijk veel invloed en lage impact hebben (onze eigen bedrijfsvoering) tot redelijke invloed met behoorlijke impact (havengebied) en tenslotte weinig invloed met hoge impact (de goederen- en logistieke keten). Dit is het gevolg van ons handelingsperspectief die lokaal groter is in tegenstelling tot de start van een internationale goederenketen.

Ondanks dat het handelingsperspectief gering is, trachten we door middel van partnerships en door de dialoog aan te gaan met onze stakeholders invloed uit te oefenen op het havengebied en de keten.

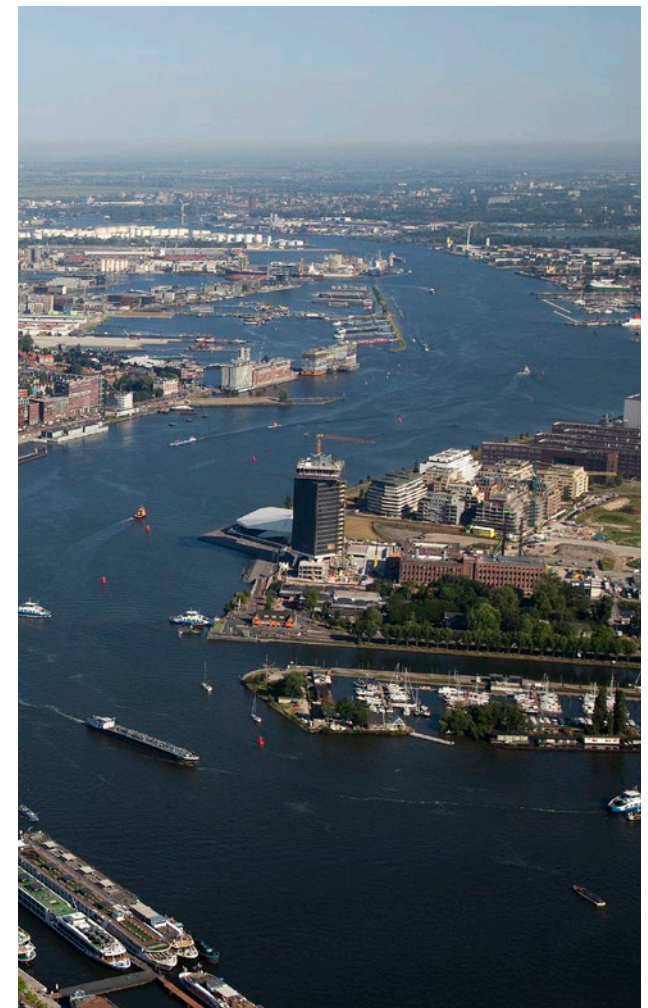
In de tabel hieronder zijn de zes materiële maatschappelijke onderwerpen uit categorie 1 opgenomen, waarbij is vermeld op welk niveau de thema's zich afspelen. De eigen bedrijfsvoering, inclusief onze inkoop, vallen onder het niveau Havenbedrijf. Het niveau Havengebied beslaat het industriële- en bedrijvencomplex, waarbij de goederen- en logistieke keten staat voor het niveau keten.

85



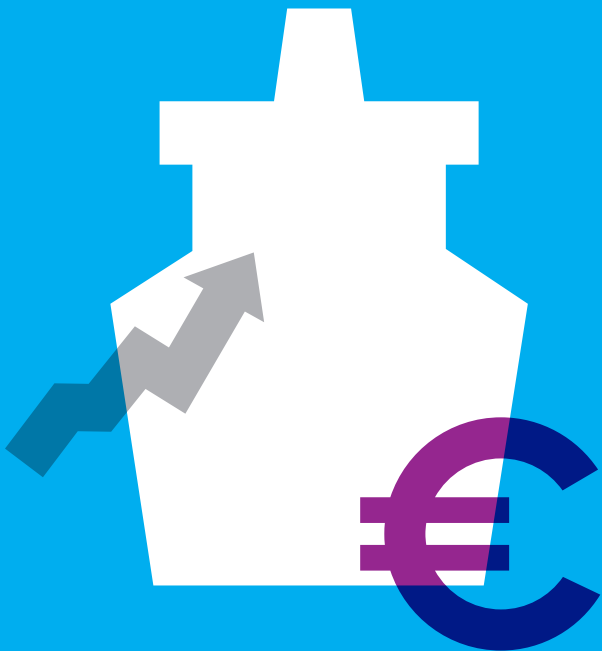
REFERENTIETABEL THEMA'S	NIVEAU	DEFINITIE
Ketenverantwoordelijkheid	Havenbedrijf, havengebied en keten	De in- en doorvoer, op- en overslag van goederen in de haven. We zijn direct verbonden met onze klanten en leveranciers.
Biobased en circulaire economie	Havengebied	Stimuleren van circulaire en biobased bedrijvigheid en innovaties in de haven als landlord en creëren fysieke ruimte.
Milieubelasting haven	Havengebied, keten	Verlagen milieubelasting van de havenactiviteiten. We bevorderen een gezonde en veilige leefomgeving. We zorgen voor de instandhouding van de biodiversiteit.
Duurzame energieproductie	Havengebied	We ontwikkelen de haven als 'batterij van de stad'. Reductie van onze eigen CO ₂ -footprint.
Verbinding met de stad	Havenbedrijf, havengebied	De wijze waarop de groei van de stad en de havenactiviteiten samengaan en elkaar versterken; Haven-Stad, 'batterij van de stad'.
Innovatie(kracht)	Havenbedrijf, havengebied, keten	Bevorderen van een schone, slimme en snelle haven door innovaties op dit vlak te bekrachtigen. Stimuleren van innovatieve starters, digitalisering van de haven, logistiek en mobiliteit.

Het overgrote deel van de thema's speelt zich af in het havengebied. Hieruit wordt duidelijk dat we bij de meeste materiële thema's afhankelijk zijn van het bedrijfsleven en andere stakeholders. Dit is de reden dat we vanuit onze rol als marktmeester, matchmaker en co-creator over deze thema's rapporteren in het geïntegreerd jaarverslag.



Hoofdstuk 5

Financiële resultaten



Financiële resultaten

Bedragen in €

	2017	2016
Opbrengsten	150.055.980	146.275.891
Personeelslasten	-33.238.553	-36.978.779
Afschrijvingen	-21.680.629	-21.687.599
Overige bedrijfskosten	-20.852.822	-14.283.906

BEDRIJFSRESULTAAT	74.283.976	73.325.607
Financiële baten en lasten	796.105	474.739
Resultaat deelnemingen	19.886	533.521
Belastingen	275.714.928	-
Netto resultaat	350.814.895	74.333.687

Opbrengsten

De opbrengsten zijn gedurende 2017 met € 3,8 miljoen toegenomen tot € 150,1 miljoen (2016: € 146,3 miljoen). Deze toename wordt voornamelijk veroorzaakt door een:

- toename zeehavengelden van € 2,2 miljoen;
- toename huur, erfpacht en kadegelden van € 2,3 miljoen;
- afname binnenhavengelden van € -0,2 miljoen;
- afname overige bedrijfsopbrengsten van € -0,5 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.

Personeelslasten

De personeelslasten dalen in 2017 met € 3,8 miljoen. Deze daling wordt voornamelijk veroorzaakt door € 2,3 miljoen vertrekpremies in 2016. Daarnaast is er minder gebruik gemaakt van externe inhuur (€ -0,8 miljoen).

Overige bedrijfskosten

De overige bedrijfskosten zijn in 2017 toegenomen met € 6,6 miljoen. Deze toename wordt voornamelijk veroorzaakt door de in 2016 vrijgevallen voorziening op RON N.V. ad. € -11,2 miljoen en een vrijval van de voorziening voor woningisolatie. Hiertegenover staat in 2017 de vrijval van de voorziening voor ACT € -10,3 miljoen, alsmede de eerste bijdrage aan de zeeluis van € 5 miljoen.

De financiële baten en lasten

De voornaamste post in de financiële baten en lasten betrof de rentemutatie uit de voorziening voor saneringsverplichtingen. Doordat deze nu tegen nominale waarde wordt gewaardeerd is er geen rentemutatie meer op de voorziening.

88



Belastingen

Havenbedrijf Amsterdam N.V. is per 1 januari 2017 belastingplichtig geworden voor de vennootschapsbelasting. Er dient derhalve door de organisatie per 1 januari 2017 een fiscale openingsbalans opgesteld te worden. De openingsbalans heeft als functie de onbelaste en de belaste periode te scheiden en is bedoeld om de totaalwinst te kunnen bepalen. Bij het opstellen van de fiscale openingsbalans dienen de bezittingen en schulden van HbA in beginsel voor de waarde in het economisch verkeer (WEV) te worden gewaardeerd. Afhankelijk van de feiten en omstandigheden worden de bezittingen en schulden afzonderlijk en/of de onderneming als geheel gewaardeerd.

Afhankelijk van het te waarden object worden verschillende waarderingsbenaderingen en –methoden gehanteerd. Op basis van de gesprekken met de belastingdienst is de fiscale waarde (WEV) van de onderneming naar alle waarschijnlijkheid hoger dan de commerciële waarde (de waardering in de jaarrekening van het Havenbedrijf Amsterdam N.V.). Op grond van de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving (RJ) dient voor het verschil tussen de fiscale waarde en de commerciële waarde een latente belastingvordering te worden gevormd in de jaarrekening van HbA. Jaarlijks wordt voor fiscale doeleinden een hogere afschrijvingslast geboekt wat leidt tot een vermindering van de te betalen ('acute') vennootschapsbelasting. De opgenomen belastinglatentie betreft de beste inschatting gebaseerd op de gevoerde

gesprekken met de belastingdienst, doch overeenstemming over de individuele activa en passiva met de belastingdienst is nog niet bereikt.

Het netto resultaat 2017 is €350.814.895. Dit resultaat is echter éénmalig verhoogd, met €294.497.868, als gevolg van de fiscale herwaardering ten gevolge van de invoering van de VpB-plicht voor Havenbedrijf Amsterdam N.V. per 1 januari 2017.

Ontwikkeling van de balans

Het balanstotaal is toegenomen met € 312 miljoen, met name vanwege de vorming van de actieve belastinglatentie (290 miljoen), de vrijval van de voorziening voor ACT (10 miljoen) en toename in de materiele vaste activa als gevolg van investeringen verminderd met afschrijvingen (9 miljoen). De solvabiliteit, berekend als het percentage van het eigen vermogen van het balanstotaal, is gestegen van 61,3% naar 80,3% met name als gevolg van de stijging van het netto resultaat

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

De solvabiliteit, berekend als het percentage van het eigen vermogen van het balanstotaal, is gestegen van 61,3% naar 80,3% met name als gevolg van de stijging van het netto resultaat

Silk road

Je nieuwe telefoon per trein uit China

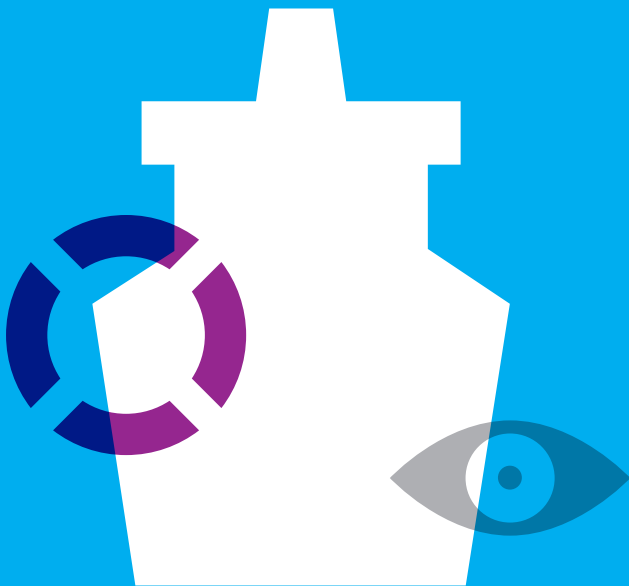
Tussen de Chinese stad Yiwu (regio Shanghai) en Amsterdam wordt een directe spoorverbinding tot stand gebracht, via Duitsland (Neuss). TMA Logistics, de uitbater van de ACT-terminal in de haven, baat samen met Nunner Logistics de treinverbinding uit.

[Lees meer over Silk road](#)



Hoofdstuk 6

Risico- management



Risicomanagement

Port of Amsterdam is door haar maatschappelijke functie en met haar ondernemende bedrijfsvoering blootgesteld aan diverse risico's.

Het risicobeheersings- en controlesysteem

Het systeem van risicobeheersing 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) 2013.

Om de risico's te beheersen, is het three-lines-of-defence-model ingericht. Hierbij ligt de verantwoordelijkheid voor risicobeheersing in de eerste plaats bij de lijnmedewerkers, ondersteund door de stafafdelingen in de tweede lijn. De daadwerkelijke werking van het systeem van risicobeheersing en interne controle wordt getoetst door internal audit.

Beheersomgeving (Control Environment)

Het systeem van risicobeheersing en controle is verankerd in de organisatie door middel van de planning- en controlcyclus. De havenmeester van Amsterdam rapporteert aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, de directeur-generaal Rijkswaterstaat, de gemeente Amsterdam en het CNB over

de uitoefening van de publieke taak, zoals vastgelegd in het Havenmeester-convenant Amsterdam. Dit betreft, naast een financiële verantwoording, ook de ontwikkeling van het niveau van vlotheid, veiligheid en een milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

Risico-identificatie (Risk assessment)

In 2017 hebben we het risicobeleid vastgesteld. Hiermee is een belangrijke stap gezet in de borging van de risico-inventarisatie, prioritering van de risico's en de monitoring op de voortgang in de beheersing. In diverse lijnafdelingen is een risico-inventarisatie gehouden in relatie tot het realiseren van de strategische doelen van het havenbedrijf. Voor de belangrijkste risico's zijn eigenaren benoemd en is er elk kwartaal over de voortgang in de beheersmaatregelen gerapporteerd.

Beheersactiviteiten (Control activities)

Op de geprioriteerde risico's worden beheersmaatregelen gedefinieerd. Naast beheersing in de belangrijkste financiële processen, zijn we in 2017 begonnen met het beschrijven en in control brengen van onze operationele processen.

De normen en waarden uit de bedrijfscode worden besproken in dilemmasessies. Regelmatig worden workshops georganiseerd om de compliance officers in de lijn op de hoogte te brengen en te houden van juridische ontwikkelingen op hun vakgebied.

Om de risico's te beheersen, is het three-lines-of-defence-model ingericht.

Op het gebied van beleidsvorming is er veel aandacht geweest voor het actualiseren van het informatiebeveiligingsbeleid. Eind 2017 is een programmamanager Inkoop gestart om het inkoopbeleid op te stellen en te formaliseren.

Het treasurybeleid van Havenbedrijf Amsterdam uit 2012 is defensief en risicomijdend. Er zijn geen financiële instrumenten gebruikt om financiële risico's die voortvloeien uit operationele activiteiten af te dekken.

Informatie & Communicatie

De proceseigenaren geven elk kwartaal een in-control statement af over de beheersing van de belangrijkste financiële processen. Op deze wijze informeert de proceseigenaar de directie elk kwartaal over de voortgang van de verbetermaatregelen en de werking van de processen. Continue verbetering wordt gerealiseerd door nieuwe verbeterpunten te formuleren op basis van de toetsbevindingen van de tweede en derde lijn. Er is een rapportage over informatiebeveiligings- en privacy-incidenten. In 2017 is er voor het eerst gerapporteerd over compliance-incidenten.

Verbeteringen in het systeem van risicomanagement

Er zijn in 2017 verbeteringen in het systeem van risicomanagement aangebracht in de beheersomgeving door middel van de borging van de business reviews en de risico-identificatie. Daarnaast zijn er continue verbeteringen gerealiseerd door te sturen op basis van de rapportage over risico's en risicobeheersing in de processen en strategische risico's.

Ook in 2018 worden er verbeteringen voorzien in de risicobeheersing. Ter versterking van de beheersomgeving wordt er gewerkt aan het ontwikkelen van een e-learning-module om de bedrijfscode meer te laten leven onder het personeel en komt er een algemene interne cursus voor de belangrijkste stakeholders om het risicobewustzijn te vergroten. Door inzet van de nieuwe risicobereidheidsmatrix

zal de prioritering bij risicobeheersing verbeteren. Naast de in-control statements over de financiële processen zullen dergelijke statements ook over de belangrijkste operationele processen worden opgesteld. De nieuwe opzet van de performance-cyclus zal leiden tot betere sturing op de belangrijkste doelstellingen. Tenslotte krijgt de inkoopfunctie een centraal coördinerende rol in 2018.

Risicobereidheid

Ter verdere professionalisering heeft de directie eind 2017 een risicobereidheidsmatrix vastgesteld, om als kader te dienen bij de prioritering van de risico's.

Port of Amsterdam is door haar maatschappelijke functie en langetermijnperspectief over het algemeen een risicomijdend bedrijf. De directie heeft de risicobereidheid geformuleerd op vier bedrijfswaarden.

Veiligheid betreft de veiligheid en duurzame inzetbaarheid van onze medewerkers, maar ook de veiligheid van werknemers en bezoekers in het havengebied in de openbare ruimte. Ook op financiële impact zijn er afwegingscriteria opgesteld en zijn wij terughoudend in het nemen van risico's. Op het gebied van reputatie wordt zowel de media-aandacht als de politieke aandacht afgewogen. Tenslotte hebben wij klanttevredenheid hoog in het vaandel staan en als risicobeoordelingscriterium benoemd.

Verklaring van de directie

De directie verklaart dat het bovenstaande verslag in voldoende mate inzicht geeft in de werking van de interne risicobeheersings- en controlesystemen en de verbeterpunten in dit systeem, die zijn opgepakt in het afgelopen jaar en het komende jaar aandacht zullen krijgen. Door de opzet en werking van de hierboven genoemde systemen geeft de directie een redelijke mate van zekerheid dat de financiële verslaggeving geen onjuistheden van materieel belang bevat. Naar de huidige stand van zaken is het gerechtvaardigd dat de financiële verslaggeving is opgesteld op going concern-basis. In het verslag zijn de materiële risico's en onzekerheden vermeld die relevant zijn ter zake van de verwachting van de continuïteit van de vennootschap.

De voornaamste risico's

Risico's zijn de effecten van onzekerheden op het behalen van de doelstellingen. De voornaamste risico's worden hieronder toegelicht.

Strategische risico's

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

Sprong over het IJ

Risico: De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 20 juli 2017 ingestemd met het definitieve voorkeursbesluit [Sprong over het IJ](#). Het besluit heeft als doel het toenemende fiets- en voetgangersverkeer over het IJ op te vangen en spreekt de wens uit om over het IJ de Javabrug te bouwen en tevens een brug of tunnelverbinding bij het Stenen Hoofd. De gemeentelijke planning richt zich op start van de bouw van de Javabrug in 2022 en ingebruikname in 2025.

Bruggen over het IJ leiden tot beperkingen in de vlotte en veilige doorvaart van schepen; beperkingen in de manoeuvreerruimte voor de scheepvaart, een groter risico op aanvaringen, o.a. door plaatsing van pijlers in de vaarweg en verstoring van de radarbeelden. De komst van een brug leidt tevens tot beperkingen in de bereikbaarheid van de zeecruiseterminal.

Maatregelen: De Divisie Havenmeester heeft het afgelopen jaar samen met Rijkswaterstaat deelgenomen aan diverse gemeentelijke werkgroepen om invloed uit te oefenen op

de keuze van de gemeente voor het soort oeververbinding (bruggen en/of tunnels) en het ontwerp daarvan. Hierbij worden geen concessies gedaan aan de eisen voor een veilige doorstroom van het scheepvaartverkeer over het IJ. Daarnaast is er samen met de gemeenten Amsterdam en Zaanstad gezocht naar een alternatieve locatie voor de [zeecruiseterminal](#) (PTA); hieruit is de Coenhaven in het Amsterdamse havengebied als meest wenselijke optie naar voren gekomen. In de loop van 2018 wordt in detail uitgewerkt of en hoe de PTA daadwerkelijk naar deze locatie verplaatst kan worden.

Transformatie Haven-Stad

Risico: De gemeente Amsterdam heeft de ontwikkelstrategie [Haven-Stad](#) vastgesteld. Dit gaat uit van geleidelijke transformatie van het havengebied binnen de ringweg A10 tot woongebied, conform bestaande afspraken. In 2025 zal de uiteindelijke beslissing over transformatie genomen worden. Parallel daaraan loopt de discussie over verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven. Deze locatie ligt in het transformatiegebied. Als gevolg hiervan zijn er klanten binnen het transformatiegebied die voortijdig het gebied willen verlaten.

Maatregelen: Er wordt een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden tot versnelde verplaatsing van klanten naar andere locaties in het havengebied. Daarmee worden de bedrijven voor de havenregio behouden. Het havenbedrijf

zet er daarbij op in om eventueel vrijkomende terreinen in het transformatiegebied uit te geven aan andere bedrijven, met een lagere milieucategorie. Zo kan een negatief effect op het verdienvermogen worden beperkt. Het onderzoek naar versnelde verplaatsing vindt plaats in samenwerking met de betreffende klanten en de gemeente Amsterdam.

Daarnaast onderzoekt het havenbedrijf de mogelijkheden tot intensivering binnen het eigen exploitatiegebied om zo voldoende ontwikkelruimte te creëren voor de uitvoering van haar strategie. Indien uit onderzoeken blijkt dat nieuwe terreinen nodig zijn voor een robuuste, duurzame haven, gaat het havenbedrijf met de aandeelhouder en de regio in gesprek over ontwikkeling van nieuwe terreinen.

Strategische risico's

Bereikbaarheid

Risico: Onder bereikbaarheid verstaan we de mogelijkheden voor vervoerders, werknemers en bezoekers om onze haven te bereiken over het water (zee- en binnenvaart), over het spoor of via de weg. Hierbij wordt gekeken of zowel de infrastructuur als het aanbod van openbaar vervoer toereikend is om te kunnen voldoen aan de vraag van onze klanten.

Maatregelen: Er is onderzoek gedaan naar de impact van de schaalvergroting van de zeescheepvaart op de nautische infrastructuur. Voor de oplossing van de knelpunten zal in 2018 een plan van aanpak worden opgesteld.

Voor de binnenvaart is een monitoringsysteem in gebruik genomen om de capaciteit en bezettingsgraad van wacht- en ligplaatsen te monitoren en waar nodig de capaciteit aan te passen.

Om de belangen van onze klanten met betrekking tot de bereikbaarheid over spoor te borgen hebben we een samenwerkingsprogramma met ProRail en Havenbedrijf Rotterdam, met als doel het spoorgoederenvervoer te stimuleren. Daarnaast nemen we deel aan de stuurgroep Programma Hoogfrequent Spoor en de stuurgroep Derde Spoor, en participeren we aan de spoorgoederentafel, om de belangen van spoorgoederenvervoer te behartigen en onder de aandacht te brengen van het ministerie van I&W.

Voor het wegverkeer werken we samen met de gemeente Amsterdam om de verkeersafwikkeling over de weg te monitoren en het voorkomen of wegnemen van knelpunten. We investeren in voorzieningen zoals truckparking.

Voor de bereikbaarheid voor werknemers in het havengebied wordt er samengewerkt met de FietsCoalitie, waarbij het fietswegennet wordt uitgebreid en het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd met ondersteuning van het ministerie van I&W. Er wordt overleg gevoerd met de Vervoersregio om ontsluiting door middel van openbaarvervoer te realiseren, zoals de Westpoortbus.

Verdeling milieuruimte

Risico: De ruimte voor bestaande klanten om te groeien en voor nieuwe klanten om zich te vestigen, is geborgd door de verruiming van de geluidruimte rondom Westpoort in 2015 en de herziening van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) in 2016. Om de uitgeoefbaarheid van de individuele terreinen te waarborgen, is het noodzakelijk om de totale milieuruimte goed te verdelen over de terreinen in Westpoort.

Maatregelen: Er is een geluidverdeelplan opgesteld, dat wordt verankerd in een bestemmingsplan. De verwachting is dat het bestemmingsplan in het eerste kwartaal van 2018 wordt vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam.

Voor de stikstofdepositieruimte is samen met de provincie Noord-Holland een verdeelplan opgesteld, dat in het eerste kwartaal van 2017 is bekrachtigd. In de loop van 2017 zijn verdere procesafspraken gemaakt met de provincie Noord-Holland om de stikstofdepositieruimte jaarlijks te herijken. De verdeling van de stikstofdepositieruimte is hiermee ook voor de toekomst geborgd.

Strategische risico's

Acceptatie door omgeving

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

Maatregelen: Het havenbedrijf is doorlopend in dialoog met de omgeving om de havenactiviteiten zo goed mogelijk in te passen. Voorbeelden hiervan zijn de milieudialogen IJmond en Westpoort, deelname aan diverse (gemeentelijke) werkgroepen en interne kennisdeling over regionale ontwikkelingen. Daarnaast sturen we expliciet op het versterken van de verbintenis van de haven met de regio en stad. Denk hierbij aan energietransitie en circulaire economie, waardoor de haven een steeds belangrijkere plek in het economisch-maatschappelijke systeem krijgt. De verwachting is dat door deze economische en maatschappelijke verbintenissen sterker te maken, de acceptatie door de omgeving zal toenemen. Tenslotte wordt de overlast verminderd door het uitvoeren van diverse [leefbaarheidsprojecten](#).

Mensen, organisatie en cultuur

Risico: De competenties en vaardigheden van een aantal disciplines binnen het havenbedrijf (functioneel en management) en hoe we talent ontwikkelen, is niet altijd op het gewenste niveau om de organisatiedoelstellingen mee te kunnen realiseren.

Maatregelen: Op basis van het bedrijfsplan stellen we afdelingsprofielen vast met een aantal scenario's voor 2020-2022 met mogelijke consequenties voor mens, organisatie, cultuur en structuur. Met deze scenario's is bekend voor welke functies we gaan werven, stellen we onder andere individuele ontwikkelplannen vast en sturen we op (het voorkomen van) gewenst en ongewenst verloop. Ook zal, indien noodzakelijk, hieruit volgend de organisatiestructuur worden aangepast en de cultuur/het gedrag worden bijgestuurd.

Operationele risico's

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

Stremmingen zeesluis

Risico: Ongeplande stremmingen door de bouw van het nieuwe zeesluizencomplex in IJmuiden, waardoor de bereikbaarheid van de haven beperkt wordt. Deze stremmingen hebben een grote impact voor onze klanten en andere dienstverleners in het Noordzeekanaalgebied.

Maatregelen: In de werkafspraken tussen het Centraal Nautisch Beheer (CNB) en Rijkswaterstaat (RWS) is de rolverdeling bij geplande en ongeplande stremmingen vastgelegd. Er is een draaiboek voor noodstremming sluis. Bij het optreden van een ongeplande stremming, wordt communicatie richting klanten en nautische dienstverleners opgestart om de impact zoveel mogelijk te beperken. Tijdens de bouw van de nieuwe sluis is er maandelijks contact met OpenIJ en Rijkswaterstaat om (geplande) stremmingen af te stemmen.

Gevolgschade calamiteiten

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

Maatregelen: De Omgevingsdienst verleent omgevingsvergunningen en verzorgt toezicht en handhaving op deze vergunningen. De Divisie Havenmeester voert toezicht en handhaving uit op veilige afhandeling van het scheepvaartverkeer en op de verleende vergunningen ten aanzien van ordening en veiligheid in de haven. De inzet van de Divisie Havenmeester bij de bestrijding van calamiteiten wordt altijd geëvalueerd en waar nodig worden verbeteringen in het proces aangebracht.

Het havenbedrijf zorgt ervoor dat de veiligheidscontouren en -zoneringen in de bestemmingsplannen worden opgenomen en gehandhaafd. De buitenruimte en weginfrastructuur wordt conform wet- en regelgeving ingericht en het onderhoudsniveau van de openbare ruimte wordt regelmatig gemeten en blijft hoog (niveau B).

Om de gevolgen van een eventuele brand te beperken, stuurt het havenbedrijf actief op het voortijdig saneren van asbestdaken en heeft hiervoor een financiële regeling

beschikbaar gesteld voor onze klanten. Buiten het havengebied zijn de betreffende stadsdelen door ons geïnformeerd over de aanwezigheid van asbestdaken in de Sloterdijken. Vanuit het havenbedrijf wordt samen met de brandweer gewerkt aan het project Veiligheidshuis. Doel van dit project is dat er een brandweerpost, gespecialiseerd in industriële branden, in de haven wordt gerealiseerd middels een PPS-constructie. Volgens de planning zal deze post medio 2019 operationeel zijn.

Operationele risico's

Terroristische aanslag in de haven

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

Maatregelen: In de dreigingsfase is het dit jaar geactualiseerde 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 facility security plan', dat minimaal één maal per jaar wordt geoefend. Deze plannen worden getoetst door het integrale toetsingsteam waar brandweer, politie en douane aan deelnemen, waarbij International Ship & Port Facility (ISPS)-inspecteurs toezichthouden op de naleving. In de fase van een aanslag treedt het Incident Bestrijdingsplan Noordzeekanaalgebied in werking.

Cybercrime en informatiebeveiliging

Risico: Computerfraude, besmetting met virussen en hacken kan onze dienstverlening verstoren en leiden tot inbreuk op de beschikbaarheid, vertrouwelijkheid en integriteit van onze informatie.

Maatregelen: Om een stabiele IT-omgeving en bescherming van onze data beter te waarborgen, is het datacenter in 2017 naar de cloud gemigreerd. Er zijn programma's gestart voor Cyber Security en Business Continuity om de impact van systeemuitval en van informatieverlies te minimaliseren. Verder worden de benodigde maatregelen getroffen om voorbereid te zijn op de nieuwe privacywetgeving (GDPR). Deze maatregelen zullen de kans op en de impact van dit risico 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.

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 of activa, of voorraden met een negatieve waarde.

Maatregelen: In onderhandeling met de klant bij vestiging, contractverlenging of investeringen zetten wij in op het verkrijgen van zekerheden, zoals bankgaranties, afkoop bodemsanering, het verkrijgen van onderpand, etc. Daarnaast monitoren we actief onze debiteurenportefeuille en treffen we, indien nodig, betalingsregelingen met de debiteuren.

Compliance-risico's

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

Belangrijke onzekerheden uit voorgaand jaarverslag

In het jaarverslag van 2016 zijn een aantal belangrijke onzekerheden vermeld die inmiddels dusdanig worden beheerst dat zij geen voornaam risico meer vormen.

Uitfasering kolencentrales

De uitfasering van de kolencentrales is onderdeel van onze strategie. Wij houden rekening met een daling van de kolenoverslag van 5% per jaar en een kolenvrije haven vanaf 2030.

Compliance – Level playing field

Door gebrek aan een Europees 'level playing field' op het gebied van de vennootschapsbelasting voor zeehavens, bestond de kans dat Amsterdam een minder aantrekkelijke vestigingsplaats zou worden ten opzichte van andere Europese havens. 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. Nu Frankrijk en België door de Europese Commissie zijn gelast om de belastingvrijstelling voor hun havens op te heffen, zodat ook deze havens onderworpen zijn aan vennootschapsbelasting, is bovenstaand risico geen wezenlijk risico meer.

Financiering nieuwe zeesluis

Eind 2016 bestond er onduidelijkheid over de omvang van de financiële bijdrage van het havenbedrijf aan de bouw van de nieuwe sluis. Inmiddels zijn er nieuwe afspraken gemaakt tussen het Rijk, provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam. De afgesproken bijdrage van het havenbedrijf past binnen de geldende bankfaciliteit.

Verwachte impact op de resultaten

De hierboven benoemde risico's kunnen in twee typen worden verdeeld. De strategische risico's hebben bij optreden vele jaren impact op de resultaten van het havenbedrijf. De verwachting is dat de impact van deze risico's grotendeels zal worden beperkt door de maatregelen die nu getroffen worden.

Anderzijds zijn er risico's met een meer eenmalige impact als het risico zich voordoet. Deze risico's zijn benoemd onder de operationele, financiële en compliance-risico's. De verwachting is dat een mogelijk optreden van deze risico's zal leiden tot omzetverlies, hoge kosten en mogelijk claims van klanten. Met de getroffen maatregelen verwachten wij deze risico's zoveel mogelijk te voorkomen en de impact er van te beperken. Gezien de omvang van onze reserves verwachten wij de eventuele tegenvallers te kunnen dragen.

Versnellen energietransitie; Zon in de haven

De zon als nieuwe bron

100.000 m² aan zonnepanelen in de haven eind 2021. Dat is de ambitie die we opgenomen hebben in onze Strategie 2017-2021. Veel bedrijven in de haven zijn er actief mee bezig, daarnaast leggen we ook zonnepanelen op onze eigen daken.

[Lees meer over zon in de haven](#)



Hoofdstuk 7

Jaarrekening

101



Inhoudsopgave

Accountantsrapport Jaarrekening

103	<u>Balans per 31 december 2017</u>
104	<u>Winst- en verliesrekening over 2017</u>
105	<u>Kasstroomoverzicht over 2017</u>
106	<u>Grondslagen van waardering en resultaatbepaling</u>
113	<u>Toelichting op de balans</u>
128	<u>Toelichting op de winst- en verliesrekening</u>
136	<u>Overige gegevens</u>
139	<u>Bijlagen</u>

Jaarrekening

Balans per 31 december 2017

(vóór resultaatverdeling)

ACTIVA		31-12-2017	31-12-2016
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	1	863.486	591.578
Materiële vaste activa	2	502.981.451	494.420.014
Financiële vaste activa	3	315.538.309	12.943.525
Totaal vaste activa		819.383.246	507.955.117
Vlottende activa			
Vorderingen	4	16.301.290	16.695.327
Liquide middelen	5	35.333.279	34.071.998
Totaal vlottende activa		51.634.569	50.767.325
TOTAAL ACTIVA		871.017.815	558.722.442
PASSIVA			
Eigen vermogen	6		
Geplaatst kapitaal	7	45.000	45.000
Agioreserve	8	300.584.972	300.584.972
Wettelijke en statutaire reserves	9	2.567.525	397.134
Overige reserve		45.134.093	22.970.617
Resultaat boekjaar		350.814.895	74.333.867
		699.146.485	398.331.590
Voorzieningen	10	53.971.954	55.416.265
Langlopende schulden	11	63.144.910	64.973.109
Kortlopende schulden	12	54.754.466	40.001.478
TOTAAL PASSIVA		871.017.815	558.722.442

Winst-en-verliesrekening over 2017

Kasstroomoverzicht over 2017

		2017	2016
Opbrengsten	13	150.055.980	146.275.891
Personeelskosten	14	33.238.553	36.978.779
Afschrijvingen	15	21.680.629	21.687.599
Overige bedrijfskosten	16	20.852.822	14.283.906
Som der bedrijfskosten		75.772.004	72.950.284
Bedrijfsresultaat		74.283.976	73.325.607
Financiële baten en lasten	17	796.105	474.739
Resultaat uit bedrijfsuitoefening vóór belastingen		75.080.081	73.800.346
Belastingen	18	275.714.928	-
Resultaat uit bedrijfsuitoefening na belastingen		350.795.009	73.800.346
Resultaat deelnemingen	19	19.886	533.521
NETTO RESULTAAT NA BELASTINGEN		350.814.895	74.333.867

Kasstroomoverzicht over 2017

KASSTROOM UIT OPERATIONELE ACTIVITEITEN	2017	2016
Bedrijfsresultaat	74.283.976	73.325.607
<i>Aanpassingen voor</i>		
Afschrijvingen	21.679.303	21.539.425
Mutatie voorzieningen	-1.413.532	20.704.376
Mutatie voorziening financiële vaste activa	-10.366.281	-11.639.643
Afkoop erfpacht	-2.181.099	-2.130.858
	7.718.391	28.473.300
<i>Verandering in werkkapitaal</i>		
Mutatie vorderingen	34.905	1.085.410
Mutatie kortlopende schulden	631.219	-6.182.651
	666.124	-5.097.241
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	82.668.491	96.701.666
Ontvangen interest	692.357	561.504
Betaalde interest	-51.535	-54.087
	640.822	507.417
Kasstroom uit operationele activiteiten	83.309.313	97.209.083
KASSTROOM UIT INVESTERINGSACTIVITEITEN		
Investerings immateriële vaste activa	-547.370	-205.763
Investerings materiële vaste activa	-31.896.824	-12.603.985
Investerings financiële vaste activa	-3.720.817	-2.000.000
Desinvesteringen immateriële vaste activa	1.326	148.174
Bijdragen derden in investeringen	1.930.220	767.688
Aflossingen op financiële vaste activa	1.832.533	12.313.023
Kasstroom uit investeringsactiviteiten	-32.400.932	-1.580.863
KASSTROOM UIT FINANCIERINGSACTIVITEITEN		
Betaald dividend	-50.000.000	-50.000.000
Verhoging langlopende schulden	399.956	566.699
Aflossingen langlopende schulden	-47.056	-4.712
Mutatie schulden aan kredietinstellingen	-	-59.999.311
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	-49.647.100	-109.437.324
Mutatie geldmiddelen	1.261.281	-13.809.104
VERLOOP MUTATIE GELDMIDDELEN		
Stand per begin boekjaar	34.071.998	47.881.102
Mutaties in boekjaar	1.261.281	-13.809.104
Stand per eind boekjaar	35.333.279	34.071.998

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Informatie over de rechtspersoon

Havenbedrijf Amsterdam N.V. is feitelijk en statutair gevestigd op De Ruijterkade 7, 1013 AA te Amsterdam en is ingeschreven bij het handelsregister onder nummer 57398879.

Algemene toelichting

Belangrijkste activiteiten van rechtspersoon

Havenbedrijf Amsterdam N.V. 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.

Consolidatie

Enig aandeelhouder van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is de Gemeente Amsterdam. Havenbedrijf Amsterdam N.V. heeft daarnaast belangen in deelnemingen Hallum Cruise B.V., Bouw en Handelsmaatschappij Hallum B.V. (hierna Hallum B.V.) en Regionale Ontwikkelingsmaatschappij N.V. (hierna RON N.V.).

Havenbedrijf Amsterdam N.V. 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).

Transacties met verbonden partijen

Als verbonden partij worden alle rechtspersonen aangemerkt waarover overheersende zeggenschap, gezamenlijke zeggenschap of invloed van betekenis kan worden uitgeoefend. Ook rechtspersonen die overwegende zeggenschap kunnen uitoefenen worden aangemerkt als verbonden partij. Ook de statutaire directieleden, andere sleutelfunctionarissen in het management van Havenbedrijf Amsterdam N.V. of de moedermaatschappij van Havenbedrijf Amsterdam N.V. en nauwe verwanten zijn verbonden partijen.

Transacties van betekenis met verbonden partijen worden toegelicht voor zover deze niet onder normale marktvoorwaarden zijn aangegaan. Hiervan wordt toegelicht de aard en de omvang van de transactie en andere informatie die nodig is voor het verschaffen van het inzicht.

Schattingen

Bij de toepassing van de grondslagen en regels voor het opstellen van de jaarrekening vormt de directie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. 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, rekening houdend met een eventuele restwaarde. De gehanteerde afschrijvingstermijnen zijn uiteengezet bij de onderdelen 1 en 2 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 saneringsverplichtingen

Hiervoor wordt een berekening gemaakt op basis van de huidige bekende saneringskosten rekening houdend met prijsindexeringen en verwachte effecten op de saneringskosten door technologische ontwikkelingen op dit gebied.

Algemene grondslagen voor verslaggeving

De standaarden op basis waarvan de jaarrekening is opgesteld

De jaarrekening is opgesteld volgens de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 Burgerlijk Wetboek en de bepalingen die zijn opgenomen in de Richtlijnen voor de jaarverslaggeving, van de Raad voor de Jaarverslaggeving. Uitgangspunt voor de waarderingsgrondslagen zijn de historische kosten en kostprijzen. Activa en passiva en worden gewaardeerd tegen nominale waarde, tenzij een andere waarderingsgrondslag is vermeld. Baten en lasten worden toegerekend aan het jaar waarop ze betrekking hebben. Winsten worden slechts opgenomen voor zover zij op balansdatum zijn gerealiseerd. Verplichtingen en mogelijke verliezen, die hun oorsprong

vinden voor het einde van het verslagjaar, worden in acht genomen indien zij vóór het opmaken van de jaarrekening bekend zijn geworden.

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.

Fouterstel

Informatieverschaffing over fouterstel

Voorheen werd de voorziening voor saneringsverplichtingen door Havenbedrijf Amsterdam N.V. op basis van de netto contante waarde verantwoord. Op basis van het huidige inzicht is het moment in de tijd waarop de uitgaven plaatsvinden onzeker, waardoor het moment van de uitgaven niet betrouwbaar kan worden geschat. De belangrijkste factor die van invloed is op het moment van de uitgaven zijn de wensen van de klant. Havenbedrijf Amsterdam N.V. kan hier geen invloed op uitoefenen.

De Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving geven aan dat, indien de momenten van het doen van de uitgaven niet op een betrouwbare wijze bepaald kunnen worden, de voorziening gewaardeerd dient te worden tegen de nominale waarde van de verwachte uitgaven (R) 252.307). Op basis van het huidige inzicht is voorheen gekozen voor een fout stelsel, waardoor er sprake is van fouterstel. De waardering van de voorziening saneringsverplichtingen is aangepast met € 0,6 miljoen.

Omdat sprake is van een foutief gekozen stelsel, wordt de aanpassing verwerkt als zijnde een stelselwijziging. Het effect van deze stelselwijziging is retrospectief verwerkt in de jaarrekening 2017, waarbij het resultaat en vermogen van boekjaar 2016 is herrekend op basis van de nieuwe grondslag. Het effect op het eigen vermogen is uiteengezet bij punt 6 van de toelichting op de jaarrekening.

Omrekening van vreemde valuta

De jaarrekening is opgesteld in Euro's; dit is zowel de functionele als de presentatievaluta van Havenbedrijf Amsterdam N.V.

Omrekening van vreemde valuta voor de balans

Vorderingen, schulden en verplichtingen in vreemde valuta's worden omgerekend tegen de koers per balansdatum. De uit de afwikkeling en omrekening voortvloeiende koersverschillen komen ten gunste of ten laste van de winst en verliesrekening.

Omrekening van vreemde valuta voor de winst en verliesrekening

Transacties in vreemde valuta gedurende de verslagperiode zijn in de jaarrekening verwerkt tegen de koers op transactiedatum.

Leases

Leases

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 leases

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.

Pensioenregelingen

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 2017 (en 2016) waren er geen verplichtingen naast de betaling van de jaarlijkse aan de pensioenuitvoerder verschuldigde premie.

De dekkingsgraad van het ABP op 31 december 2017 was 104,4% (2016; 96,6%). Deze dekkingsgraad is een momentopname van de financiële situatie op 31 december 2017. 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 2017 was 101,5% (2016; 91,7%). 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.

Grondslagen voor de waardering van activa en passiva

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.

Indien de verwachting omtrent de afschrijvingsmethode, gebruiksduur en/of restwaarde in de loop van de tijd wijzigingen ondergaat, worden zij als een schattingswijziging verantwoord.

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.

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.

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.

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 in groepsmaatschappijen

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 N.V..

Invloed van betekenis wordt in ieder geval verondersteld aanwezig te zijn bij een aandelhoudersbelang 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.

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.

Latente belastingvorderingen

Latente belastingvorderingen worden opgenomen voor verrekenbare fiscale verliezen en voor verrekenbare tijdelijke verschillen tussen de waarde van de activa en passiva volgens fiscale voorschriften enerzijds en de in deze jaarrekening gevolgde waarderingsgrondslagen anderzijds, met dien verstande dat latente belastingvorderingen alleen worden opgenomen voor zover het waarschijnlijk is dat er toekomstige fiscale winst zal zijn waarmee de tijdelijke verschillen kunnen worden verrekend en verliezen kunnen worden gecompenseerd.

De berekening van de latente belastingvorderingen geschiedt tegen de op het einde van het verslagjaar geldende belastingtarieven of tegen de in komende jaren geldende tarieven, voor zover deze al bij wet zijn vastgesteld.

Latente belastingvorderingen worden gewaardeerd op nominale waarde.

Bijzondere waardeverminderingen 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 waardeverminderingsverlies 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 nominale waarde van de verwachte saneringsuitgaven op de betreffende locatie(s) rekening houdend met risico's, onzekerheden, prijs indexeringen en verwachte effecten op de hoogte van saneringskosten door technologische ontwikkelingen.

Voorziening voor personeel

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 contante waarde van de uitgaven die naar verwachting noodzakelijk zijn om de betreffende verplichtingen af te wikkelen.

Langlopende schulden

Langlopende schulden worden bij de eerste verwerking gewaardeerd tegen reële waarde en vervolgens gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs.

Afkoop Erfpacht

Voor huurders van terreinen bestaat de mogelijkheid om erfpachtcontracten voor de looptijd van het contract tegen contante waarde af te kopen. De ontvangen afkoopsommen zijn verantwoord onder de langlopende schulden.

Het deel van de vooruit ontvangen erfpachtvergoedingen dat betrekking heeft op volgend boekjaar is verantwoord onder de kortlopende schulden.

Kortlopende schulden

Kortlopende schulden worden bij de eerste verwerking gewaardeerd tegen reële waarde en vervolgens gewaardeerd

tegen geamortiseerde kostprijs.

Grondslagen voor de bepaling van het resultaat

Omzetverantwoording

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.

Som der 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.

Afschrijvingen op immateriële vaste activa

Immateriële vaste activa inclusief goodwill wordt vanaf het moment van gereedheid voor ingebruikneming afgeschreven over de verwachte toekomstige gebruiksduur van het actief.

Indien een schattingswijziging plaatsvindt van de toekomstige gebruiksduur, dan worden de toekomstige afschrijvingen aangepast.

Afschrijvingen op materiële vaste activa

Materiële vaste activa worden vanaf het moment van gereedheid voor ingebruikneming afgeschreven over de verwachte toekomstige gebruiksduur van het actief. Over terreinen in eigendom wordt niet afgeschreven.

Indien een schattingswijziging plaatsvindt van de toekomstige gebruiksduur, dan worden de toekomstige afschrijvingen aangepast.

Boekwinsten en verliezen uit de incidentele verkoop van materiële vaste activa zijn begrepen onder de afschrijvingen.

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 over de winst of het verlies

De belasting over het resultaat wordt berekend over het resultaat voor belastingen in de winst en verliesrekening, rekening houdend met beschikbare, fiscaal compensabele verliezen uit voorgaande boekjaren (voor zover niet opgenomen in de latente belastingvorderingen) en vrijgestelde winstbestanddelen en na bijtelling van niet aftrekbare kosten. Tevens wordt rekening gehouden met wijzigingen die optreden in de latente belastingvorderingen en latente belastingschulden uit hoofde van wijzigingen in het te hanteren belastingtarief.

Aandeel in resultaat van ondernemingen waarin wordt deelgenomen

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.

Grondslagen voor het kasstroomoverzicht

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.

Toelichting op de balans

De kosten van onderzoek en ontwikkeling betreffen de betaalde bedragen aan derden met betrekking tot zelf ontwikkelde software, zoals de applicaties voor de inning van de havengelden en 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 2017: € 37.350 (2016: € 113.001).

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 Profit.

De belangrijkste investeringen in het boekjaar hebben betrekking op nieuwe functionaliteiten in het digitaal wachtjournaal en de binnanhavengeldapplicatie.

De activa in aanbouw hebben voornamelijk betrekking op het nieuwe planning & reserveringssysteem voor riviercruise, de cloud transitie en data management.

1 Immateriële vaste activa

IMMATERIËLE VASTE ACTIVA (STAND PER 1 JANUARI 2017)	KOSTEN VAN ONDERZOEK EN ONTWIKKELING	CONCESSIES, VERGUNNINGEN EN INTELLECTUELE EIGENDOMMEN	ACTIVA IN AANBOUW	TOTAAL
Aanschaffingswaarde	1.399.297	1.018.941	205.763	2.624.001
Cumulatieve afschrijvingen	-1.166.809	-865.614	-	-2.032.423
Boekwaarde per 1 januari 2017	232.488	153.327	205.763	591.578
Mutaties				
Investeringen	-	37.350	510.020	547.370
Ingebruikname	72.812	115.374	-188.186	-
Afschrijvingen	-165.002	-109.134	-	-274.136
Desinvesteringen aanschaffingswaarde	-332.741	-22.936	-	-355.677
Desinvesteringen cumulatieve afschrijvingen	331.415	22.936	-	354.351
Saldo mutaties	-93.516	43.590	321.834	271.908
Stand per 31 december 2017				
Aanschaffingswaarde	1.139.367	1.402.743	527.597	3.069.707
Cumulatieve afschrijvingen	-1.000.395	-1.205.826	-	-2.206.221
Boekwaarde per 31 december 2017	138.972	196.917	527.597	863.486
Afschrijvingspercentages	33%	33%	-	

113

2 Materiële vaste activa

STAND PER 1 JANUARI 2017	VOORUITBETAALDE ERFPACHTCANON GRONDEN EN TERREINEN	GROND-, WEG- EN WATERWERKEN	OVERIGE MATERIËLE VASTE ACTIVA	ACTIVA IN AANBOUW	TOTAAL
Aanschaffingswaarde	300.354.830	221.731.952	44.071.139	10.995.367	577.153.288
Cumulatieve afschrijvingen	-24.034.353	-44.795.518	-13.903.403	-	-82.733.274
Boekwaarde per 1 januari 2017	276.320.477	176.936.434	30.167.736	10.995.367	494.420.014
MUTATIES					
Investerings	-	20.378.009	131.165	11.387.650	31.896.824
Ingebruikname	-	6.691.850	1.475.110	-8.166.960	-
Afschrijvingen	-6.013.061	-11.911.900	-3.480.206	-	-21.405.167
Desinvesteringen aanschaffingswaarde	-	-15.065	-99.288	-	-114.353
Desinvesteringen cumulatieve afschrijvingen	-	15.065	99.288	-	114.353
Bijdrage derden	-	-	-	-1.930.220	-1.930.220
Saldo mutaties	-6.013.061	15.157.959	-1.873.931	1.290.470	8.561.437
Stand per 31 december 2017					
Aanschaffingswaarde	300.354.830	248.786.746	45.578.126	12.285.837	607.005.539
Cumulatieve afschrijvingen	-30.047.414	-56.692.353	-17.284.321	-	-104.024.088
Boekwaarde per 31 december 2017	270.307.416	192.094.393	28.293.805	12.285.837	502.981.451
Afschrijvingspercentages	2%	0 - 10%	2 - 20%	-	

114

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, alsmede gronden in eigendom.

Overige materiële vast activa

Onder de overige materiële vaste activa zijn opgenomen vaartuigen, installaties, computer-apparatuur en kantoorinventaris.

Activa in aanbouw

De grootste post in de activa in aanbouw betreft het project met betrekking tot de uitbreiding van de kade Mauritiushaven (€ 0,8 miljoen). Dit project zal naar verwachting in 2018 worden afgerond.

Investeringen

De belangrijkste investering in 2017 is de aanschaf van de grondpositie Hoogtij (€ 20,1 miljoen).

Desinvesteringen

De voornaamste desinvestering is de afvoering van buiten gebruik gestelde servers (€ 0,1 miljoen).

3 Financiële vaste activa

FINANCIËLE VASTE ACTIVA	DEELNEMINGEN IN GROEPSMAAT- SCHAPPIJEN	ACTIEVE BELAS- TINGLATENTIES	OVERIGE VORDE- RINGEN	TOTAAL
BOEKWAARDE PER 1 JANUARI 2017	8.551.786	-	4.391.739	12.943.525
Verstrekkingsen	-	-	3.720.817	3.720.817
Dotatie	-	294.497.868	-	294.497.868
Aandeel resultaat deelnemingen met invloed van betekenis	19.886	-	-	19.886
Rente	-	-	444.010	444.010
Mutatie voorziening	-	-	10.366.282	10.366.282
Kortlopend deel	-	-	-1.353.618	-1.353.618
Aflossingen	-	-	-478.916	-478.916
Realisatie	-	-4.621.545	-	-4.621.545
Boekwaarde per 31 december 2017	8.571.672	289.876.323	17.090.314	315.538.309

Onder de langlopende vorderingen is inbegrepen een vordering op ACT B.V.. Deze vordering was volledig voorzien, maar is in 2017 als gevolg van een gewijzigd inzicht geheel vrijgevallen ten gunste van het resultaat.

3 Financiële vaste activa

Deelnemingen

De belangen van de vennootschap in andere maatschappijen zijn als volgt verdeeld:

	AANDEEL IN GEPLAATST KAPITAAL IN %
Bouw- en handelsmaatschappij Hallum B.V., Amsterdam	100
Hallum Cruise B.V., Amsterdam	100
Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied N.V., Amsterdam	33,33

DEELNEMINGEN IN GROEPSMAATSCHAPPIJEN	31-12-2017	31-12-2016
Bouw- en handelsmaatschappij Hallum B.V.	2.903.527	2.790.435
Hallum Cruise B.V.	4.056.670	3.761.351
Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied N.V.	1.611.475	2.000.000
Totaal deelnemingen in groepsmaatschappijen	8.571.672	8.551.786

BOUW- EN HANDELSMAATSCHAPPIJ HALLUM B.V.	2017	2016
Boekwaarde per 1 januari	2.790.435	2.413.078
Resultaat	113.092	377.357
Boekwaarde per 31 december	2.903.527	2.790.435

HALLUM CRUISE B.V.	2017	2016
Boekwaarde per 1 januari	3.761.351	3.605.187
Resultaat	295.319	156.164
Boekwaarde per 31 december	4.056.670	3.761.351

REGIONALE ONTWIKKELINGSMAATSCHAPPIJ NOORDZEEKANALGEBIED N.V.	2017	2016
Boekwaarde per 1 januari	2.000.000	-
Kapitaalstorting	-	2.000.000
Resultaat	-388.525	-
Boekwaarde per 31 december	1.611.475	2.000.000

3 Financiële vaste activa

ACTIEVE BELASTINGLATENTIE	2017	2016
Stand per 1 januari	-	-
Dotatie	294.497.868	-
Realisatie	-4.621.545	-
Stand per 31 december	289.876.323	-

Havenbedrijf Amsterdam N.V. is per 1 januari 2017 belastingplichtig geworden voor de vennootschapsbelasting. Er dient derhalve door de organisatie per 1 januari 2017 een fiscale openingsbalans opgesteld te worden. De openingsbalans heeft als functie de onbelaste en de belaste periode te scheiden en is bedoeld om de totaalwinst te kunnen bepalen. Bij het opstellen van de fiscale openingsbalans dienen de bezittingen en schulden van HbA in beginsel voor de waarde in het economisch verkeer (WEV) te worden gewaardeerd. Afhankelijk van de feiten en omstandigheden worden de bezittingen en schulden afzonderlijk en/of de onderneming als geheel gewaardeerd.

Afhankelijk van het te waarderen object worden verschillende waarderingsbenaderingen en –methoden gehanteerd. Op basis van de gesprekken met de belastingdienst is de fiscale waarde (WEV) van de onderneming naar alle waarschijnlijkheid hoger dan de

commerciële waarde (de waardering in de jaarrekening van het Havenbedrijf Amsterdam N.V.). Op grond van de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving (RJ) dient voor het verschil tussen de fiscale waarde en de commerciële waarde een latente belastingvordering te worden gevormd in de jaarrekening van HbA. Jaarlijks wordt voor fiscale doeleinden een hogere afschrijvingslast geboekt wat leidt tot een vermindering van de te betalen ('acute') vennootschapsbelasting. De opgenomen belastinglatentie betreft de beste inschatting gebaseerd op de gevoerde gesprekken met de belastingdienst, doch overeenstemming over de individuele activa en passiva met de belastingdienst is nog niet bereikt.

In het regeerakkoord 2017-2021 is afgesproken dat het tarief voor vennootschapsbelasting in 2021 moet zijn gedaald naar 21%. Dit is nog niet geformaliseerd waardoor de latentie basis van de huidige tarieven is bepaald.

OVERIGE VORDERINGEN	31-12-2017	31-12-2016
Langlopende leningen	10.643.428	556.339
Vooruitbetaalde reductie- en ingroeiregelingen	6.446.886	3.835.400
Totaal overige vorderingen	17.090.314	4.391.739

De vooruitbetaalde reductie- en ingroeiregelingen betreffen reeds uitgekeerde bedragen aan klanten welke betrekking hebben op contracten met een langere looptijd. Omdat de verleende reducties betrekking hebben op de gehele looptijd van de betreffende contracten vindt realisatie in het resultaat plaats gedurende de gehele contractsduur.

4 Vorderingen

	31-12-2017	31-12-2016
Handelsdebiteuren	8.132.595	8.126.983
Vorderingen op groepsmaatschappijen	1.421.233	490.961
Belastingen en premies sociale verzekeringen	2.236.938	2.696.404
Overlopende activa	4.510.524	5.380.979
Totaal vorderingen	16.301.290	16.695.327

Op het totaal aan handelsdebiteuren is een voorziening voor dubieuze vorderingen ad. € 923.659 in mindering gebracht (2016: 1.245.600). De vorderingen op groepsmaatschappijen betreffen reguliere handelsvorderingen en nog te factureren of te verrekenen bedragen. De gefactureerde maar nog niet betaalde erfpachtcontracten zijn geëlimineerd uit de handelsvorderingen, ad. € 17.332.768 (2016: € 15.270.300).

OVERLOPENDE ACTIVA	31-12-2017	31-12-2016
Vooruitbetaalde reductie- en ingroeiregelingen	1.062.933	1.235.251
Nog te factureren bedragen	1.981.825	2.183.573
Vooruitbetaalde kosten	877.568	1.179.119
Overige vorderingen	588.198	783.036
Totaal overlopende activa	4.510.524	5.380.979

5 Liquide middelen

	31-12-2017	31-12-2016
Banktegoeden	35.333.279	34.071.998

Deposito's

Op balansdatum zijn er geen liquide middelen ondergebracht op deposito's.

Beperkte vrije beschikbaarheid liquide middelen

De liquide middelen staan geheel ter vrije beschikking.

6 Eigen vermogen

	GEPLAATST KAPITAAL	AGIORESERVE	WETTELIJKE- EN STATUTAIRE RESERVES	OVERIGE RESERVE
STAND PER 1 JANUARI 2017	45.000	300.584.972	397.134	22.970.617
Mutatie uit resultaatverdeling	-	-	-	-
Resultaat boekjaar (genormaliseerd)	-	-	-	-
Opboeking latentie door resultaat	-	-	-	-
Resultaatverdeling voorgaand jaar	-	-	-	74.333.867
Mutatie wettelijke reserve	-	-	2.170.391	-2.170.391
Dividenduitkering	-	-	-	-50.000.000
Stand per 31 december 2017	45.000	300.584.972	2.567.525	45.134.093

	RESULTAAT BOEKJAAR	TOTAAL
STAND PER 1 JANUARI 2017	74.333.867	398.331.590
Mutatie uit resultaatverdeling	-74.333.867	-74.333.867
Resultaat boekjaar (genormaliseerd)	56.317.027	56.317.027
Opboeking latentie door resultaat	294.497.868	294.497.868
Resultaatverdeling voorgaand jaar	-	74.333.867
Mutatie wettelijke reserve	-	-
Dividenduitkering	-	-50.000.000
Stand per 31 december 2017	350.814.895	699.146.485

Het netto resultaat 2017 is € 350.814.895. Dit resultaat is echter éénmalig verhoogd, met € 294.497.868, als gevolg van de fiscale herwaardering ten gevolge van de invoering van de VpB-plicht voor Havenbedrijf Amsterdam N.V. per 1 januari 2017.

6 Eigen vermogen

7 Geplaatst kapitaal

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.

8 Agioreserve

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

EFFECT STELSELWIJZIGING SANERINGSVERPLICHTINGEN	OVERIGE RESERVES	RESULTAAT BOEKJAAR 2016
Saldo jaarrekening 2016	26.052.957	71.893.754
Effect stelselwijziging	-3.082.340	2.440.113
Aangepast saldo 2016	22.970.617	74.333.867

Voor nadere toelichting op de aard van de stelselwijziging verwijzen wij naar de grondslagen.

‘Vooruitbetaalde erfpachtcanon gronden en terreinen’ met agio als tegenhanger op de balans.

9 Wettelijke en statutaire reserves

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 2017 bedraagt de wettelijke reserve € 138.972 (2016: € 232.488).

De wettelijke reserve voor deelnemingen is gevormd voor zover de vennootschap niet zonder beperking, uitkering van de positieve resultaten kan bewerkstelligen. Het aandeel van Havenbedrijf Amsterdam in de rechtstreekse vermogensvermeerderingen en –verminderingen van de

deelnemingen wordt in de wettelijke reserve opgenomen met uitzondering van herwaarderingen van activa die in de herwaarderingsreserve worden verwerkt. Ultimo 2017 bedraagt de wettelijke reserve € 2.428.553 (2016: € 164.646).

Bestemming van het resultaat over voorgaand boekjaar

De jaarrekening 2016 is vastgesteld in de algemene vergadering gehouden op 3 mei 2017. De algemene vergadering heeft de bestemming van het resultaat vastgesteld conform het daartoe gedane voorstel.

10 Voorzieningen

OVERIGE VOORZIENINGEN	31-12-2017	31-12-2016
Saneringsverplichtingen	51.862.416	52.153.237
Personeelsvoorzieningen	1.763.588	2.384.540
Overige voorzieningen	345.950	878.488
Totaal overige voorzieningen	53.971.954	55.416.265

122

SANERINGSVERPLICHTINGEN	2017	2016
Stand per 1 januari	52.153.237	29.941.858
Dotaties	94.817	23.234.340
	52.248.054	53.176.198
Vrijval	-35.525	-
Onttrekkingen	-350.113	-1.022.961
Stand per 31 december	51.862.416	52.153.237

EFFECT STELSELWIJZIGING

Saldo jaarrekening 2016	51.511.009
Effect stelselwijziging	642.228
Aangepast saldo 2016	52.153.237

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 nominale waarde van de verwachte saneringsuitgaven op de betreffende locatie(s). Deze verwachte saneringsuitgaven worden geschat op basis van de huidige bekende saneringskosten prijsindexeringen en te verwachten effecten op de saneringskosten door technologische ontwikkelingen op dit gebied. De voorziening heeft een kortlopend karakter (< 1 jaar) van € 2.148.055 en een langlopend karakter (> 5 jaar) van € 46.101.027.

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 nominale waarde van de verwachte uitgaven op de betreffende locatie(s). Deze verwachte

uitgaven worden geschat op basis van de huidige bekende kosten, 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 € 50.000.

PERSONEELSVORZIENINGEN

	2017	2016
Stand per 1 januari	2.384.540	1.934.808
Dotaties	167.795	1.185.017
Rente	-30.778	176.221
	2.521.557	3.296.046
Vrijval	-501.831	-559.288
Onttrekkingen	-256.138	-352.218
Stand per 31 december	1.763.588	2.384.540

OVERIGE VOORZIENINGEN

	2017	2016
Stand per 1 januari	878.488	2.659.000
Dotatie ten laste van resultaat	-	10.000
	878.488	2.669.000
Vrijval	-	-1.659.000
Onttrekkingen	-532.538	-131.512
Stand per 31 december	345.950	878.488

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.

11 Langlopende schulden

Vooruitontvangen erfpacht

De vooruit ontvangen erfpacht betreft de door huurders betaalde afkoopsommen met betrekking tot de toekomstige erfpacht. Derhalve is Havenbedrijf Amsterdam N.V. geen rente verschuldigd. Het deel van de vooruitontvangen erfpachtvergoedingen dat betrekking heeft op 2017 is verantwoord onder de kortlopende schulden, ad. € 2.172.042 (2016: € 2.175.659).

Overige 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 (€ 1,5 miljoen) opgenomen.

LANGLOPENDE SCHULDEN	STAND PER 31 DECEMBER 2017	RESTERENDE LOOPTIJD > 1 JAAR	RESTERENDE LOOPTIJD > 5 JAAR
Vooruitontvangen erfpacht	60.495.724	60.495.724	49.949.007
Overige schulden	2.649.186	2.649.186	2.649.186
Totaal	63.144.910	63.144.910	52.598.193

12 Kortlopende schulden

KORTLOPENDE SCHULDEN	31-12-2017	31-12-2016
Handelscrediteuren	1.499.675	1.554.495
Vooruitontvangen contractopbrengsten	20.442.496	19.756.898
Belastingen en premies sociale verzekeringen	16.335.795	2.293.946
Schulden ter zake van pensioenen	374.106	323.295
Overige schulden en overlopende passiva	16.102.394	16.072.844
Totaal kortlopende schulden	54.754.466	40.001.478

OVERIGE SCHULDEN EN OVERLOPENDE PASSIVA	31-12-2017	31-12-2016
Nog te betalen incentives en kortingen	3.038.259	2.686.919
Vakantiegeld/ -dagen	2.647.604	2.498.179
Vooruit ontvangen subsidies	577.892	1.577.990
Vooruit ontvangen opbrengsten	450.018	672.681
Nog te ontvangen facturen	5.947.897	5.025.114
Overig	3.440.724	3.611.961
Totaal overige schulden en overlopende passiva	16.102.394	16.072.844

Niet in de balans opgenomen rechten, verplichtingen en regelingen

Informatieverschaffing over niet in de balans opgenomen regelingen

Transformatiegebied

In de Transformatiestrategie HavenStad, vastgesteld in de raadsvergadering van juli 2013, is besloten dat de gemeente Amsterdam inzet op een geleidelijke transformatiestrategie, te beginnen met de niet haventerreinen. In 2025 zal er opnieuw een afweging worden gemaakt over tempo en inhoud van transformatie. De financiële consequenties voor Havenbedrijf Amsterdam zijn afhankelijk van deze besluitvorming en daardoor nog onzeker. In het coalitie akkoord 2014 heeft het College besloten dat de bestaande bedrijven in de haventerreinen binnen de ring in ieder geval tot 2040 kunnen blijven. De overige afspraken zijn gelijk gebleven. De volgende afspraken zijn nu van kracht:

- Convenant Houthaven / NDSM;
- Bestaande bedrijven kunnen in ieder geval tot 2040 gevestigd blijven, binnen de bestaande milieucontouren;
- Nieuwe uitgften en uitbreidingen zijn mogelijk met een looptijd tot 2029, of in overleg met de gemeente;
- Alle huidige activa worden op het moment van transformatie door de stad vergoed aan Havenbedrijf Amsterdam tegen de dan geldende boekwaarde;

- Grote nieuwe investeringen in het gebied, met een afschrijvingstermijn die 2029 overschrijdt, moeten afgestemd worden met de gemeente, waarbij de mogelijkheid bestaat dat een deel van de nieuwe investeringen bij een overdracht niet voor de volledige boekwaarde aan Havenbedrijf Amsterdam wordt vergoed;

- De grond moet schoon opgeleverd worden, waarbij schoon het niveau 'industrie' is.

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 ultimo 2017 bedraagt € 1,9 miljoen (2016: € 1,9 miljoen).

Bodemsaneringen

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

Garantstelling Waterkant

Havenbedrijf Amsterdam staat garant tot een bedrag van € 1,0 miljoen (2016: € 0,9 miljoen) dat voortvloeit uit de Regeling Sociaal Plan indien Waterkant C.V. niet aan haar financiële verplichtingen uit hoofde van die regeling kan voldoen. De garantstelling geldt voor een maximale periode van 3 jaar eindigend op 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.

#Zeesluis

Havenbedrijf Amsterdam N.V. heeft als belanghebbende een bijdrage geleverd aan de financiering van de nieuwe zeesluis. De hoogte van de bijdrage is vastgesteld op €46,51 miljoen. De bijdrage wordt in twee tranches betaald. De 1e tranche, ad € 5 miljoen, is per oktober 2017 reeds voldaan en is derhalve ten laste gebracht van het resultaat 2017. De resterende verplichting ultimo 2017 bedraagt €41,51 miljoen. Dit bedrag dient te worden voldaan en verwerkt in de jaarrekening op de laatst gelegen datum van de voltooiingsdatum en 31 oktober 2019.

Als de Beschikbaarheidsdatum later is dan 31 oktober 2019, wordt het Havenbedrijf Amsterdam N.V. met €1,3 miljoen gecompenseerd voor ieder volledig kalenderjaar dat de beschikbaarheidsdatum na 31 oktober 2019 ligt en met een evenredig gedeelte voor een deel van een volledig kalenderjaar dat de beschikbaarheidsdatum na 31 oktober 2019 ligt.

Informatieverschaffing over niet in de balans opgenomen verplichtingen

Ultimo 2017 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 en reinigen wegen.

Het totaal aan verplichtingen bedraagt €115,3 miljoen. Hiervan heeft €19,4 miljoen een looptijd van 15 jaar en €90,5 miljoen langer dan 5 jaar. Met leveranciers zijn eveneens een aantal voorwaardelijke verplichtingen aangegaan in de vorm van raamovereenkomsten voor onder andere het beheer en onderhoud van het havengebied.

Niet in de balans opgenomen verplichtingen inzake investeringsverplichtingen

Ultimo 2017 is Havenbedrijf Amsterdam voor een bedrag van €65,9 miljoen (2016: €3,7 miljoen) aan verplichtingen jegens derden aangegaan voor de aanschaf en ontwikkeling van immateriële en materiële vaste activa.

Informatieverschaffing over niet in de balans opgenomen activa

Havenbedrijf Amsterdam N.V. heeft langlopende huur en erfpachtcontracten voor vastgoed, terreinen en kades afgesloten.

De toekomstige minimale opbrengsten daarvan bedragen €2.051 miljoen waarvan €81,2 miljoen in het komende jaar.

In 2017 is een totaalbedrag van €79,3 miljoen aan ontvangsten in de winst en verliesrekening verwerkt. De overeenkomsten hebben een looptijd van 2040 jaar waarbij de opbrengst een vast bedrag per jaar is en jaarlijks wordt geïndexeerd.

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.

Winstbestemming 2017

De omvang van het dividend is ter besluitvorming aan de algemene vergadering.

Toelichting op de winst en verliesrekening

13 Opbrengsten

	2017	2016
Huur, erfpacht, kadegelden	81.612.172	79.357.589
Zeehavengelden	55.974.696	53.741.675
Binnenhavengelden	7.266.074	7.467.371
Overige opbrengsten	5.203.038	5.709.256
Totaal opbrengsten	150.055.980	146.275.891

De overige opbrengsten betreffen voornamelijk de opbrengsten Haven Afvalstoffen Plan (€ 2,3 miljoen), vergoeding voor beheer en onderhoud OGA gebieden (€ 0,9 miljoen) en walstroom opbrengsten (€ 0,6 miljoen).

14 Personeelskosten

	2017	2016
Lonen en salarissen	22.919.882	23.153.795
Sociale lasten en pensioenlasten	6.906.713	6.496.487
Overige personeelskosten	3.411.958	7.328.497
Totaal personeelskosten	33.238.553	36.978.779

Aantal werknemers

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

	2017	2016
Nautische activiteiten	165,7	175,6
Exploitatie haventerreinen en overhead	192,0	187,6
Totaal	357,7	363,2

Bezoldiging bestuurders

Het in 2017 van toepassing zijnde beloningsbeleid voor de directieleden van Havenbedrijf Amsterdam is in december 2017, 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. Het nieuwe beloningsbeleid voor de directie is conform het vigerende gemeentelijk beloningsbeleid voor haar deelnemingen.

Vaste beloning

De salarissen van de directieleden zijn in 2017 t.o.v. 2016 niet verhoogd. 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.

	AANVANG TERMIJN	EINDE TERMIJN	VASTE BELONING	VARIABELE BELONING	BIJDRAGE PENSIOEN- PREMIE	TOTAAL
NAAM 2017						
K.J. Overtoom	01-04-2013	01-04-2021	151.986	7.650	18.321	177.957
M.R. de Brauw	01-11-2015	01-11-2019	138.375	8.757	17.635	164.767

De variabele beloning was in 2017 gebaseerd op de volgende doelstellingen:

- Begroting
- Strategische projecten
- Versterken relatie met gemeente Amsterdam
- Energie transitie “Koers naar de Amsterdam Metropolitan Port”
- Strategische allianties

De 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.

BEZOLDIGING COMMISSARISSEN	AANVANG TERMIJN	EINDE TERMIJN	2017	2016
R.M. Smit	06-03-2013	01-04-2017	6.250	25.000
R.I. Doerga	03-05-2017	03-05-2021	20.975	25.000
J.F.J.M. de Haas	15-12-2015	08-12-2019	20.975	25.000
W.J. Maas	03-05-2017	03-05-2021	20.975	25.000
P.G. Stibbe	15-04-2014	15-04-2018	20.975	25.000
K. van der Steenhoven	01-08-2016	01-08-2020	27.150	11.187
J.F.C. van den Boer	06-03-2013	01-10-2016	-	21.667
Totaal			117.300	157.854

Per 1 april 2017 is René Smit afgetreden als commissaris. De Raad van Commissarissen heeft na zijn vertrek besloten om de vrijgekomen positie niet in te vullen. Ingrid Doerga en Willemijn Maas zijn op 3 mei 2017, op voordracht van de Raad van Commissarissen, door de Algemene Vergadering van de aandeelhouder voor een tweede periode herbenoemd als commissaris.

De aandeelhouder heeft bij herbenoeming de bezoldiging van beide commissarissen vastgesteld conform het beloningsbeleid deelnemingen 2016 van de gemeente Amsterdam. Dit betekent dat de vergoeding voor de leden van de Raad van Commissarissen gerelateerd wordt aan de

WNT 2 norm. De vergoeding voor het lidmaatschap van een commissie van de Raad van Commissarissen is komen te vervallen. Commissarissen Jeroen de Haas en Philip Stibbe hebben in mei 2017 aangegeven vrijwillig de nieuwe norm op hun remuneratie van toepassing te verklaren, ook al was herbenoeming voor hen toen niet aan de orde. Voor alle leden van de RvC geldt nu dat de nieuwe norm met ingang van 1 juni 2017 geëffectueerd is. Die norm was al wel van toepassing op de remuneratie van de voorzitter, sinds diens benoeming per 1 augustus 2016.

SOCIALE LASTEN EN PENSIOENLASTEN	2017	2016
Sociale lasten	3.545.123	3.684.851
Pensioenlasten	3.361.590	2.811.636
TOTAAL SOCIALE LASTEN EN PENSIOENLASTEN	6.906.713	6.496.487

15 Afschrijvingen

	2017	2016
Afschrijvingen immateriële vaste activa	275.462	771.011
Afschrijvingen materiële vaste activa	21.405.167	20.916.588
Totaal afschrijvingen	21.680.629	21.687.599

Onder de afschrijvingen op immateriële vaste activa is tevens een boekverlies op een desinvestering ad. € 1,326 verantwoord (2016: € 148.174).

16 Overige bedrijfskosten

	2017	2016
Huisvestingskosten	2.657.911	2.433.421
Beheer- en onderhoudskosten	5.849.407	5.781.035
ICT kosten	6.262.217	5.883.948
Milieu en Ruimte	1.244.040	3.119.096
Communicatie, Marketing en Acquisitie	2.700.235	2.760.766
Huur- en erfpachtkosten	2.249.491	1.878.198
Onderzoek- en advieskosten	2.104.021	2.443.982
Overige kosten	-2.214.500	-10.016.540
Totaal overige bedrijfskosten	20.852.822	14.283.906

Onder de overige kosten is in 2017 een vrijval verantwoord van een voorziening van een langlopende vordering ad. € 10,3 miljoen. Tevens is de eerste bijdrage aan de nieuwe zeesluis ad. € 5 miljoen verantwoord onder deze post.

In 2016 bevatte de overige kosten een vrijval van de voorziening van de langlopende vordering op RON N.V. ad. € 11,2 miljoen.

16 Overige bedrijfskosten

EFFECT STELSELWIJZIGING SANERINGSVERPLICHTING		2016
Saldo kosten Milieu en Ruimte jaarrekening 2016		619.356
Effect stelselwijziging		2.499.740
Aangepast saldo 2016		3.119.096

132

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

HONORARIA EXTERNE ACCOUNTANT	2017	2016
Controle van de jaarrekening	154.427	82.500
Overige controle opdrachten	9.142	5.100
Overige niet-controle opdrachten	28.640	12.890
Totaal	192.209	100.490

Havenbedrijf Amsterdam heeft de totale honoraria, die betrekking hebben op het boekjaar 2017, als kosten in de winst- en verliesrekening verwerkt.

17 Financiële baten en lasten

	2017	2016
Rentebaten	808.013	704.029
Rentelasten	-11.908	-229.290
Totaal financiële baten en lasten	796.105	474.739

RENTEBATEN	2017	2016
Overige rentebaten	484.637	385.367
Rente personeelsvoorzieningen	30.777	-
Rente wegens uitgestelde betaling debiteuren	292.599	318.662
Totaal	808.013	704.029

RENTELASTEN	2017	2016
Rente lening gemeente Amsterdam	-	11.936
Rente personeelsvoorzieningen	-	176.221
Rente te late betaling crediteuren	11.908	41.133
Totaal	11.908	229.290

EFFECT STELSELWIJZIGING SANERINGSVERPLICHTINGEN	2016
Saldo rente saneringsvoorzieningen jaarrekening 2016	4.939.852
Effect stelselwijziging	-4.939.852
Aangepast saldo 2016	-

18 Belastingen

Het toepasselijke tarief bedraagt 25% (2016: 0%) en het effectieve tarief 367% (2016: 0%). Het toepasselijke tarief bedroeg in 2016 nihil omdat Havenbedrijf Amsterdam N.V. vanaf 11 2017 is onderworpen aan de vennootschapsbelasting.

	2017	2016
Vennootschapsbelasting	-14.161.395	-
Mutatie belastinglatentie	289.876.323	-
TOTAAL	275.714.928	-

19 Resultaat deelnemingen

	2017	2016
Resultaat Hallum Cruise B.V.	295.319	156.164
Resultaat Hallum B.V.	113.092	377.357
Resultaat RON N.V.	-388.525	-
TOTAAL RESULTAAT DEELNEMINGEN	19.886	533.521

134

Tekenblad

Amsterdam, 26 april 2018
Voor de jaarrekening over 2017:

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.
P.G. (Philip) Stibbe

Directie

W.G.
K.J. (Koen) Overtoom
Algemeen directeur

W.G.
M.R. (Michiel) de Brauw
Financieel directeur

Overige gegevens

Statutaire regeling omtrent de bestemming van de winst

Bij de verzelfstandiging van Havenbedrijf Amsterdam zijn afspraken gemaakt over de dividenduitkering aan de gemeente Amsterdam. In vervolg hierop hebben de gemeente Amsterdam en Havenbedrijf Amsterdam in 2017 nieuwe afspraken gemaakt over het dividendbeleid. Het dividendbeleid, zoals in 2013 overeengekomen bij verzelfstandiging en vastgelegd in artikel 9 van de Havenovereenkomst, komt hiermee te vervallen. In plaats hiervan wordt in de statuten van Havenbedrijf Amsterdam N.V. de bepaling opgenomen dat voortaan het dividendbeleid, op voorstel van raad van commissarissen en directie, wordt vastgesteld door de aandeelhouder. Het door de aandeelhouder vastgestelde dividendbeleid volgt idealiter de vierjaarstermijn van het strategisch plan van Havenbedrijf Amsterdam. Op 9 november 2017 is door de aandeelhouder een nieuw dividendbeleid vastgesteld voor de periode 2017—2021. Uitgangspunten van het beleid voor het bepalen van het dividend zijn de continuïteit van de vennootschap en een robuuste kapitaalstructuur. Er dient voldoende ruimte te zijn om te investeren, waarbij de investeringsagenda van het strategisch plan 2017-2021 het uitgangspunt is. Het beleid biedt voldoende ruimte voor een inhoudelijke afweging tussen de investeringsagenda en de hoogte van het dividend.

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

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

Verklaring over de in dit jaarverslag opgenomen jaarrekening 2017

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2017 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 2017 en van het resultaat over 2017 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW).

De jaarrekening bestaat uit:

- de balans per 31 december 2017;
- de winst-en-verliesrekening over 2017;
- 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 Wet toezicht accountantsorganisaties (Wta), 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;
- 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 vereist is.

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 het bestuursverslag en de overige gegevens in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot 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 audit commissie 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.

Utrecht, 26 april 2018

Ernst & Young Accountants LLP

W.G.
drs. J.M.A. Drost RA

Bijlage A:

Lijst met alle partnerships en richtlijnen die we onderschrijven

	VERSTERKEN CLUSTERS EN NETWERKEN	DIVERSIFIËREN EN INNOVEREN	ONTWIKKELEN VOORKEURSHAVEN	GEZONDE SLAGVAARDIGE ORGANISATIE
Stichting Amports	X			
Stichting Amsterdam Cruise Port	X			
Stichting Amsterdam Port Consultants	X			
Amsterdam IJmuiden Offshore Ports (AYOP)		X		
Stichting Westpoort Bereikbaar			X	
Stichting Collectieve Beveiliging Amsterdam			X	
Branche Organisatie Zeehavens (BOZ)	X			
Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied (NZKG)	X			
Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied				X
Raad van Advies bij Port of Zwolle	X			
Vereniging Amsterdam Airport Area	X			
Stichting Nationale Nautische Verkeersdienst Opleiding				X
European Sea Ports Organisation (ESPO)	X			
Port of Amsterdam International BV	X			
Portbase		X		X
Eigen Vervoerders Organisatie (EVO)			X	
Nederland Distributieland (NDL)	X			
Stichting Tijdelijke Natuur			X	
World Ports Climate Initiative (WPCI)			X	
International Association of Ports and Harbors (IAPH)				X
World Association for Waterborne Transport Infrastructure (PIANC)			X	
International Harbour Masters Association (IHMA)				X
Kommunes Internasjonale Miljøorganisasjon (KIMO) (10.000 EUR)			X	
Emma@Work (30.000 EUR)				X
Pantar				X
Grondstoffenakkoord		X		
OESO-richtlijnen		X		
Nederlands Energieakkoord (2013)		X		
UN Sustainable Development Goals (SDG's)				X
Klimaatakkoord van Parijs		X		
United Nations Global Compact (UNGC)		X		
Corporate Governance Code				X

Bijlage B:

Lijst met afkortingen en betekenissen:

ACM	Autoriteit Consument en Markt	KIMO	Kommunen en Internationale	REVV	Ruimtelijk-Economische Verkenning	
ACP	Amsterdam Cruise Port		Miljøorganisasjon		Westas	
AKEF	Amsterdams Klimaat- en Energiefonds	LME	London Metal Exchange	Ro-Ro	'Roll on roll off' lading	
AMAS	Amsterdam Mutual Aid System	LNG	Liquefied natural gas (in het Nederlands: vloeibaar (gemaakt) aardgas)	RvC	Raad van Commissarissen	
APA	Aruba Ports Authority			RWS	Rijkswaterstaat	
ARA-regio	Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen	NDL	Nederland Distributieland	SCRUM	Softwareontwikkelmethode om via een agile methode (software) producten te maken	140
AYOP	Amsterdam IJmuiden Offshore Ports	NDL	Nederland Distributieland			
BOZ	Branche Organisatie Zeehavens	NZKG	Noordzeekanaalgebied			
CNB	Centraal Nautisch Beheer	OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling	SDG's	Sustainable Development Goals	
COSO	Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission	OR	Ondernemingsraad	SHIP	Sluis Haven Informatie Punt	
CPB	Centraal Plan Bureau	ORAM	Ondernemersvereniging Regio Amsterdam	UNGC	United Nations Global Compact	
DHM	Divisie Havenmeester			WPCI	World Ports Climate Initiative	
ESI	Environmental Ship Index	PAS	Programma Aanpak Stikstof			
ESPO	European Sea Ports Organisation	PCS	Port Community System			
EVO	Eigen Vervoerders Organisatie	PDENH	Participatiefonds Duurzame Economie Noord-Holland			
IAPH	International Association of Ports and Harbors	PFSO	Port Facility Security Officers			
IHMA	International Harbour Masters Association	PIANC	World Association for Waterborne Transport Infrastructure			
IIRC	International Integrated Reporting Council	PoA	Port of Amsterdam			
ISPS	Internationale Code voor de Beveiliging van Schepen en Havenfaciliteiten	PoAI	Port of Amsterdam International			
		PoF	Port of Fujairah			
		PTA	Passenger terminal Amsterdam			

Colofon

Uitgave

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

www.portofamsterdam.com
info@havenbedrijfamsterdam.nl
jaarverslag2017.portofamsterdam.com

Gepubliceerd op 26 april 2018

Redactie

Woordevol, Niels Christern

Eindredactie

Havenbedrijf Amsterdam NV

Design en uitvoering

NR6

Fotografie

Daisy Komen
Hollandsche Hoogte
CNB over