



sneller



slimmer



schoner

Jaarverslag 2018

Inhoudsopgave

**Kerncijfers
2018**

3

**Bericht van
de directie**
Sneller, slimmer,
schoner

4

**Bericht Voorzitter Raad
van Commissarissen**
Duurzame 'batterij' voor
stad en regio

7

**Profiel, visie
en missie**
Knooppunt, hotspot en
dienstverlener voor de stad

9

Over dit verslag 81

**Verantwoordelijkheid
duurzaamheid 82**

Jaarrekening 83

GRI-tabel 131

Bijlagen 137

2

Waardecreatiemodel
Onze toegevoegde
waarde

14

Strategische roadmaps
Inspelen op kansrijke
trends en ontwikkelingen

16

Stakeholderdialogoog
In gesprek met onze
omgeving

24

Materialiteit
Maatschappelijke
relevantie

31

**Financiële
resultaten**
Gezonde financiële
positie

43

**Investerings
en markt**
Investeren in
de toekomst

48

**Economische betekenis
Noordzeekanaalgebied**
De kracht
van de haven

54

**Scheepvaart en
nautische veiligheid**
Schone en veilige
scheepvaart

57

Naast dit jaarverslag is er een [online publicatie](#)* waarin onze thema's sneller, slimmer en schoner nader worden uitgewerkt aan de hand van interviews en cases en waarin onze CEO Koen Overtoom in een [video](#) zijn visie schetst op de ontwikkeling van de haven.

**Onze
medewerkers**
Werken aan
wendbaarheid

60

Risicomanagement
Helder inzicht in onze risico's
en hoe we hiermee omgaan

65

**Governance
en compliance**
Gedegen organisatie

76

**Verslag van de Raad
van Commissarissen**
Betrokken
commissarissen

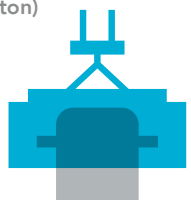
79

* De online publicatie is niet door de accountant gecontroleerd.

Kerncijfers 2018

Overslag in Amsterdam

(in mln. ton)



82,3 **81,3**
2017

Opbrengsten Port of Amsterdam

(in € mln.)



157,4 **150,1**
2017

Nettoresultaat*

(in € mln.)



68,5 **60,9**
2017

Schone scheepvaart

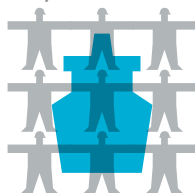
(% schepen met ESI-korting)



27 **20**
2017

Havengebonden werkgelegenheid**

(aantal banen)



68.399 **66.858**
2017 2016

Toegevoegde waarde NZKG**

(in € mrd.)



7,2 **6,9**
2017 2016

* Betreft het resultaat na verschuldigde vennootschapsbelasting en exclusief belastinglatentie.

** De cijfers zijn afkomstig uit de Havenmonitor 2018 en hebben betrekking op 2016 en 2017.

Sneller, slimmer, schoner

"De haven wordt sneller, slimmer en schoner. In 2018 zag Port of Amsterdam de middellangetermijnstrategie van het bedrijf steeds meer gestalte krijgen."



Koen Overtoom, CEO (links)
Michiel de Brauw, CFO

Bericht van de directie

De circulaire economie en de energietransitie brengen nieuwe, innovatieve spelers naar de haven en bestaande bedrijven vernieuwen. De haven wordt sneller, slimmer en schoner. In 2018 zag Port of Amsterdam de middellangetermijnstrategie van het bedrijf steeds meer gestalte krijgen.

Door de recordoverslag van 82,3 miljoen ton was 2018 voor de Amsterdamse haven een succesvol jaar. Het economisch tij zat mee waardoor een vierde achtereenvolgende daling van de kolenoverslag gecompenseerd kon worden met volumegroei in agribulk, bouwmaterialen en containers. En dat bij een stabiel volume van de cruciale olieproducten, die met 44,6 miljoen ton nog steeds het merendeel vertegenwoordigen van de totale overslag in de Amsterdamse haven.

Ook werd in 2018 meer grond uitgegeven dan in 2017 en zagen we 180 zeecruiseschepen en 2.007 riviercruiseschepen aanmeren. Beide records. Mede dankzij deze activiteiten is er met € 68,5 miljoen een hoger resultaat behaald in vergelijking met 2017 (€ 60,9 miljoen).

Bericht van de directie

Kanteljaar in duurzame ontwikkeling

Tegen deze achtergrond was 2018 een kanteljaar. Onder meer gevoed door het proces aan de klimaattafels – als opmaat voor een nationaal Klimaatakkoord – is een breed maatschappelijk bewustzijn ontstaan dat het écht anders moet. In de haven zagen we de duurzame ontwikkeling daadwerkelijk van de grond komen. Er werd flink geïnvesteerd in de energietransitie en circulaire economie. Zo vestigde zich een aantal circulaire bedrijven dat plastics omzet in nieuwe grondstoffen en producten. Hiermee is de Amsterdamse haven al een heuse circulaire plastic hub aan het worden. Het zijn de bewijzen dat onze Strategie 2017-2021 zijn vruchten afwerpt.

In de havengemeenschap was de komst van innovatieve game changers voor het eerst goed merkbaar. Netwerkbijeenkomsten werden steeds meer bezocht door vertegenwoordigers van jonge bedrijven, die óók bestaande bedrijven inspireren in de verduurzaming van producten en processen. De jonge generatie bedrijven ziet kansen die langer zittende ondernemers laat meebewegen. Die laatste stellen grond beschikbaar, reststromen en kennis. Zo zorgen de circulaire economie en de energietransitie steeds vaker voor onderlinge afhankelijkheid en integraliteit tussen traditionele havenbedrijven en game changers. Ook daarin begint de haven te kantelen.

In het laatste kwartaal was duidelijke versnelling merkbaar in de energietransitie. Samen met enkele strategische partners kondigden wij de intentie aan een waterstofcluster te vestigen in de Amsterdamse regio, te beginnen met een haalbaarheidsstudie naar een waterstoffabriek van 100 MW. Deze ontwikkeling zal in belangrijke mate de toekomst gaan bepalen van de haven. Verder legden klanten in de haven duizenden zonnepanelen op de daken van hun loodsen. Daarmee heeft de in de haven opgestelde opwekcapaciteit van duurzame energie (64 MW windenergie en 55.000 m² zonnepanelen) inmiddels een serieuze omvang gekregen.

“De circulaire economie en de energietransitie zorgen steeds vaker voor onderlinge afhankelijkheid en integraliteit tussen traditionele havenbedrijven en game changers.”

‘Nieuwe lente, nieuw geluid’

2018 was ook het jaar waarin we een nieuw college van burgemeester en wethouders zagen aantreden van de gemeente Amsterdam, onze aandeelhouder. In het collegeakkoord dicht het college de haven concrete rollen toe bij het realiseren van zijn duurzaamheidsambities. Zo wil de gemeente van de haven de ‘batterij van de stad’ maken, de circulaire ambities van de stad deels in de haven uitvoeren en van de haven een knooppunt maken voor stads-distributie. Stuk voor stuk ambities die ons aanspreken, waarvoor de haven goed is toegerust en die al een anker hebben in onze actuele bedrijfsstrategie.

Onveranderd bleef de druk op de ruimte. In 2018 schuurde dat door de ambities van het gemeentebestuur om van de Coen- en Vlothaven een woon-werkgebied te maken zonder ruimte voor de aldaar gevestigde industrie. Ook de beoogde verplaatsing van de Passenger Terminal Amsterdam (PTA) zorgde vanwege botsende belangen voor spanning in de verder goede relatie met de gemeente en aandeelhouder.

Interne organisatie verder geprofessionaliseerd

In de finance- en governancekolom slaagden we erin onderdelen substantieel te verbeteren, waaronder risicomanagement, inkoop en compliance. Verder scherpten wij de executie aan van onze bedrijfsstrategie door te kiezen voor vier richtinggevende roadmaps voor de belangrijkste thema's: Energietransitie, Circulaire economie, Logistiek & Bereikbaarheid en Digitalisering.

Bericht van de directie

De focus met de roadmaps wordt ook gewaardeerd door onze medewerkers. In het tweejaarlijkse medewerkersonderzoek gaven zij aan de richting van de onderneming duidelijk te vinden en de strategie te ondersteunen. In de interne organisatie zit nog wel wat spanning op wendbaarheid. De veranderlijkheid van de buitenwereld stelt eisen aan de binnenwereld en vraagt veranderingen in steeds hoger tempo te adapteren. Daarbij geldt dat wat goed is voor het bedrijf nog niet altijd goed voelt voor elk individu. Dat vraagt aandacht. Tegelijkertijd wordt steeds meer geëxperimenteerd met agile teams, die wendbaar en snel bijdragen aan substantiële verbeteringen in en voor de onderneming. Hierdoor neemt de waardering toe bij klanten en andere stakeholders.

Intensivering duurzame kanteling in 2019

Onveranderd bleef in 2018 onze handelsgeest. Door de eeuwen heen zorgde die er al voor dat wij ons telkens weer aanpassen aan nieuwe uitdagingen en omstandigheden. Die geest gaat ervoor zorgen dat het succes van 2018 – en met name de kanteling naar een duurzame haven – wordt vastgehouden. Sterker, de duurzame kanteling wordt dan in 2019 verder geïntensiveerd: sneller, slimmer, schoner. We zien de toekomst met vertrouwen tegemoet.

Koen Overtoom, CEO
Michiel de Brauw, CFO

sneller

slimmer

schoner

De duurzame kanteling wordt
in 2019 geïntensiveerd.

Duurzame 'batterij' voor stad en regio

"De uitbreiding van het areaal zonnepanelen in de haven naar 100.000 m² vordert gestaag en op het gebied van schone scheepvaart is de ambitie 2021 van Port of Amsterdam nu al gerealiseerd."



Koos van der Steenhoven
Voorzitter Raad van Commissarissen

Bericht Voorzitter Raad van Commissarissen

2018 was een markant jaar voor Port of Amsterdam. De Raad van Commissarissen ziet dat de door de directie gestelde prioriteiten en voorgenomen acties in het strategisch plan '[Koers naar de Amsterdam Metropolitan Port](#)' tot resultaten beginnen te leiden.

De rol die de haven speelt bij het bevorderen en realiseren van de duurzame ambities van het havenbedrijf, de stad en de metropoolregio op het gebied van energietransitie, circulaire economie, duurzaam goederenvervoer en mobiliteit is van steeds groter belang. In de nabije toekomst kan de rol van de haven zelfs fundamenteel blijken: de haven als duurzame 'batterij' voor stad en regio.

De kolenoverslag in de haven blijft een gestaag dalende trend vertonen. De eerste paal is geslagen voor een biomassacentrale die in 2019 zal gaan draaien en stroom en grondstoffen voor de chemische industrie gaat opwekken uit afvalhout en achtduizend huishoudens gaat voorzien van stadsverwarming. De uitbreiding van het areaal zonnepanelen in de haven naar 100.000 m² vordert gestaag en op het gebied van schone scheepvaart is de ambitie 2021 van Port of Amsterdam nu al gerealiseerd. Deze ambitie wordt door de directie in 2019 dan ook naar boven bijgesteld. Tevens is de CO₂-footprint van de eigen Port of Amsterdam-organisatie verder verkleind.

Bericht Voorzitter Raad van Commissarissen

Prodock, het innovatief starterslaboratorium van Port of Amsterdam, draait goed en overweegt een grotere locatie. Deze ontwikkelingen laten zien dat in 2018 concrete stappen zijn gezet op weg naar de duurzame, metropolitane haven van de toekomst. Wij waren vereerd met het bezoek van koning Willem-Alexander aan deze start- en scale-up-locatie.

In 2018 werd – over het boekjaar 2017 – een dividend uitgekeerd aan de gemeente Amsterdam van € 60,9 miljoen. Deze uitkering is gelijk aan het nettoresultaat over 2017, bij een omzet van € 150,1 miljoen. Hiermee bevestigt Port of Amsterdam ook in financieel opzicht zijn betekenis voor de stad.

In 2018 zijn wederom goede resultaten behaald, met een recordoverslag in zowel de Amsterdamse haven als het hele Noordzeekanaalgebied. De Raad van Commissarissen complimenteert het havenbedrijfsleven en Port of Amsterdam met de klinkende overslagcijfers en de duidelijke transitie naar meer circulaire activiteiten.

“Er zijn in 2018 concrete stappen gezet op weg naar de duurzame, metropolitane haven van de toekomst.”

Stedelijke ontwikkelingen op het gebied van woningbouw en bereikbaarheid en toekomstige strategische investeringen die samenhangen met de energietransitie maken het, ondanks de huidige goede resultaten, voor Port of Amsterdam noodzakelijk om voor de lange termijn een verstandig en zorgvuldig financieel beleid te voeren. Alleen dan kan de Amsterdamse haven ook in de toekomst de vierde haven van West-Europa en een betekenisvolle haven blijven voor stad en regio.

De Raad van Commissarissen wil alle betrokken stakeholders en partners bedanken. Zij blijken zeer bereid om de uitdagingen die er in de metropoolregio liggen op het gebied van energietransitie, klimaatakkoord, stedelijke ontwikkeling en cruise gezamenlijk aan te gaan.

Koos van der Steenhoven
Voorzitter Raad van Commissarissen



Profiel, visie en missie

Logistiek knooppunt, industriële hotspot
en dienstverlener voor de stad

Logistiek knooppunt, industriële hotspot en dienstverlener voor de stad

Profiel, visie en missie

De Amsterdamse haven is een plek vol dynamiek. Het bevestigt de basis waarop Amsterdam groot is geworden: internationale handel en ondernemerschap. We verwelkomen schepen en goederen, energie en data, mensen en ideeën in een dynamische metropool. Dit maakt de Amsterdamse haven tot een internationaal logistiek knooppunt met belangrijke verbindingen met het Europese achterland.

De havenregio van Amsterdam is ook een industriële hotspot. Middelgrote en uiteenlopende ladingstromen vinden hun weg naar hoogwaardige industrie, actief in de voedingsmiddelen- en agribranche, de staalsector, bouwmaterialen- en maakindustrie en in toenemende mate in de circulaire economie. Hier wordt waarde toegevoegd door grondstoffen te verwerken en te verrijken en er halffabricaten en nieuwe producten van te maken.

De haven is ook een belangrijke stedelijke dienstverlener. Vanuit de haven worden stad en regio bediend met fijnmazige, logistieke goederenstromen, water- en elektriciteitsvoorziening, afvalverwerking en de verwerking van reststromen uit productieprocessen, die de basis zijn voor circulaire activiteiten.

In 2030 is de Amsterdamse havenregio een dynamische metropoolhaven die de krachten bundelt van de drie sterke kernen van Amsterdam: het logistieke knooppunt van wereldformaat, de hoogwaardige regionale industrie en de veelzijdige dienstverlener voor de stad.

KERN TAKEN EN ROLLEN

Port of Amsterdam, als beheerder en ontwikkelaar van de haven, heeft drie kerntaken:

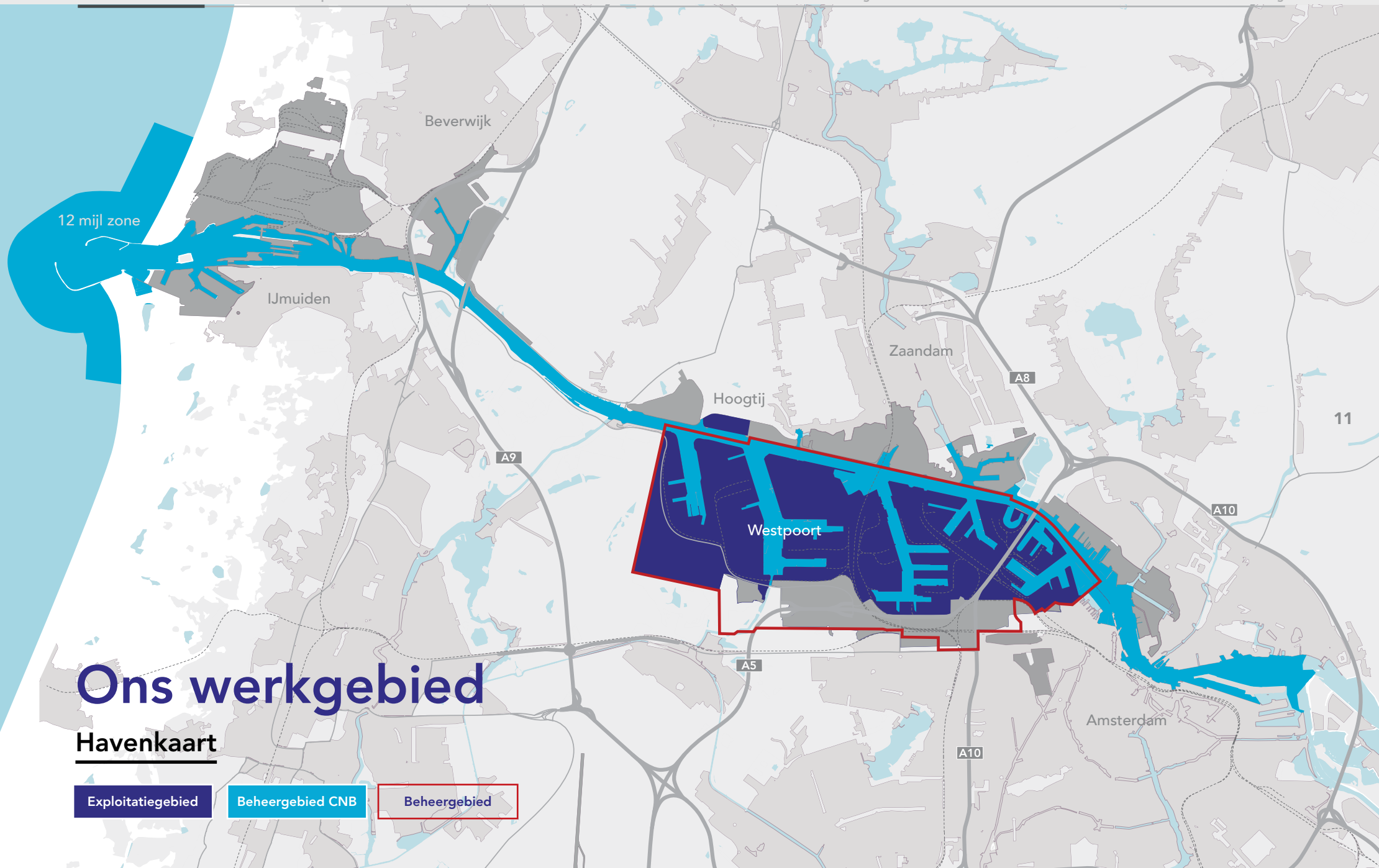
- Ontwikkeling van de havenregio als aantrekkelijke locatie voor bedrijven en voortdurende verbetering van de dienstverlening aan klanten;
 - Aanleg, onderhoud en vernieuwing van de fysieke infrastructuur en het beheer van het Amsterdamse havengebied;
 - Afwikkeling van vlot, veilig en milieuverantwoord scheepvaartverkeer in het Noordzeekanaalgebied, onder meer door regelgeving en handhaving. Deze taak is door het CNB Noordzeekanaalgebied (centraal nautisch beheer) belegd bij de Divisie Havenmeester van Port of Amsterdam.
- Om de Amsterdamse haven te ontwikkelen tot een vitaal en renderend 'havenecosysteem' vervullen wij drie rollen:
- Wij creëren een optimaal vestigingsklimaat (rol van marktmeester);
 - Wij verbinden partijen, sectoren en kansen met elkaar (rol van matchmaker);
 - Wij initiëren nieuwe activiteiten in de haven om ontwikkelingen op gang te brengen (rol van co-creator, óók risicodragend).

Door deze taken en rollen uit te voeren in balans met de belangen van onze stakeholders, bouwen wij aan een haven die bijdraagt aan de internationale concurrentiepositie van de Amsterdamse metropoolregio én van Nederland.

MISSIE

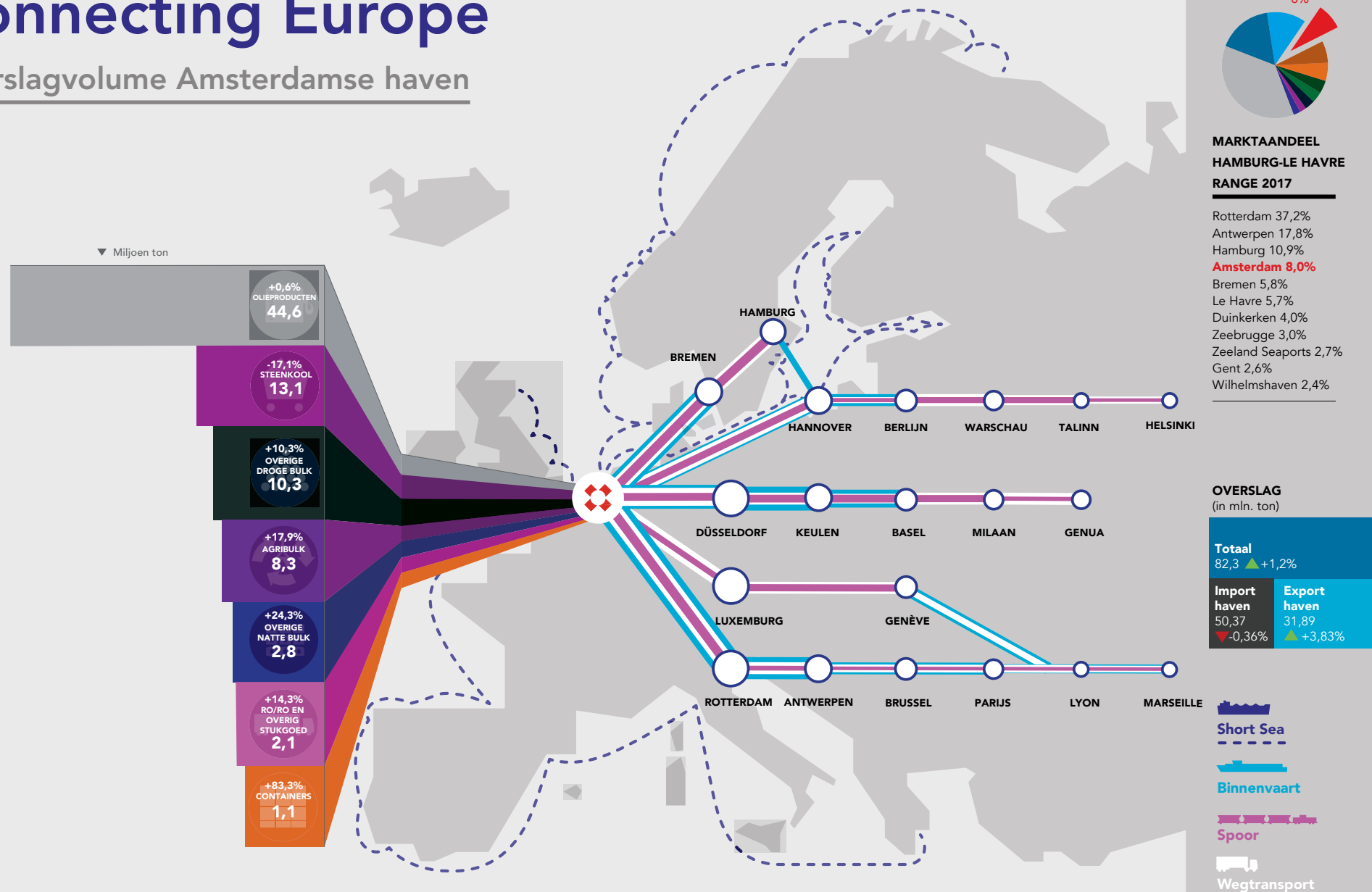
Als zelfstandig havenbedrijf hebben we armslag om groei en waarde te realiseren. We creëren mogelijkheden om vernieuwend samen te werken en te ondernemen, zowel op vertrouwde als op nieuwe werkteerren, binnen én buiten het Noordzeekanaalgebied, nationaal en internationaal. Daarom is onze missie: *Grensverleggend waarde creëren.*

Wij geloven dat onze rollen en onze missie tot de beste resultaten leiden als wij verbindend samenwerken. Als partners. Door duurzame relaties aan te knopen – én ze te faciliteren – en door écht samen te werken. Alleen op die manier ontwikkelen wij onze haven tot een wendbare en veerkrachtige omgeving waar wij bestendig waarde creëren voor onze stakeholders. Vanuit die overtuiging positioneren wij ons als *Port of partnerships*.



Connecting Europe

Overslagvolume Amsterdamse haven



Ons speelveld

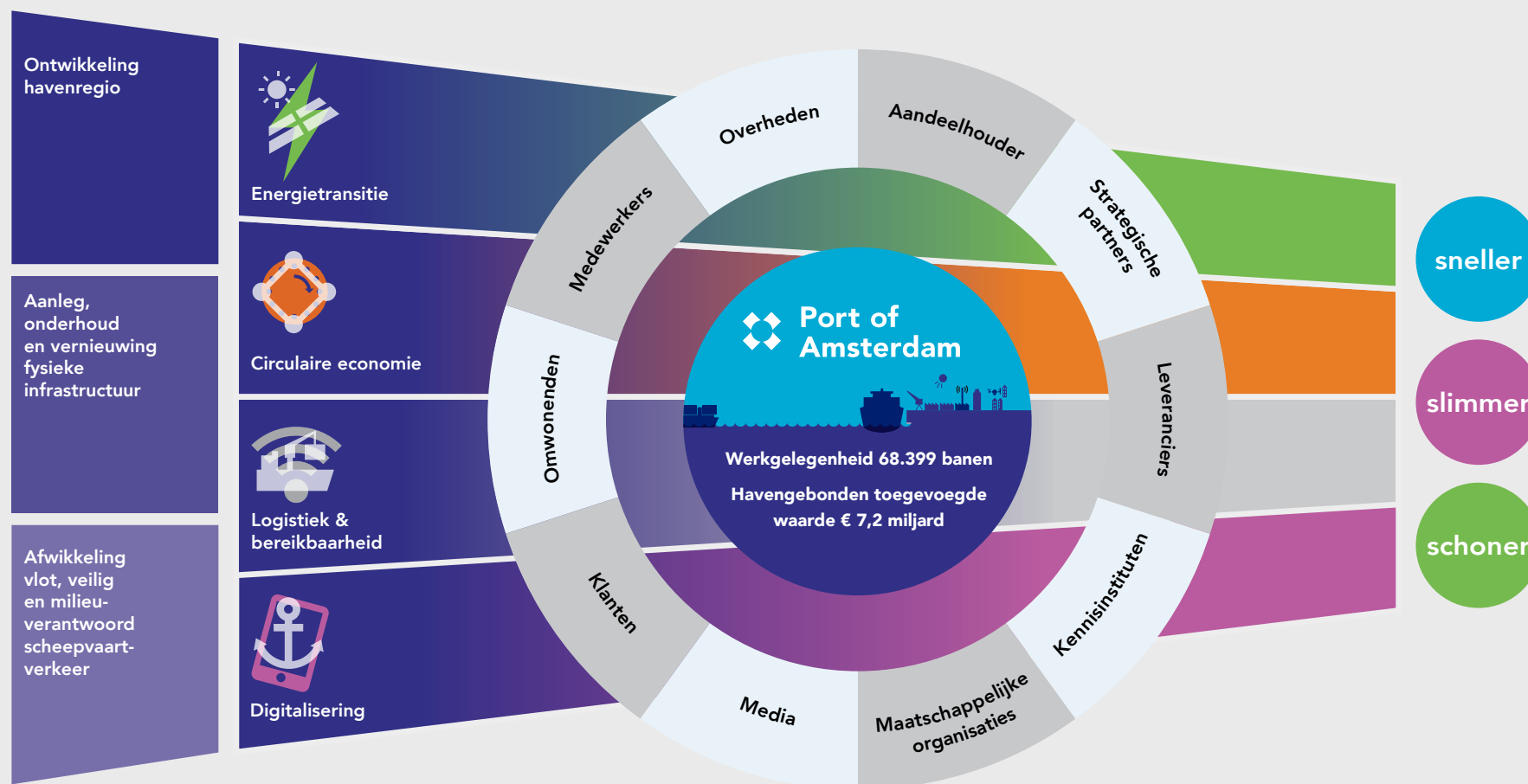
Ketenmodel

Kerntaken

Strategische roadmaps

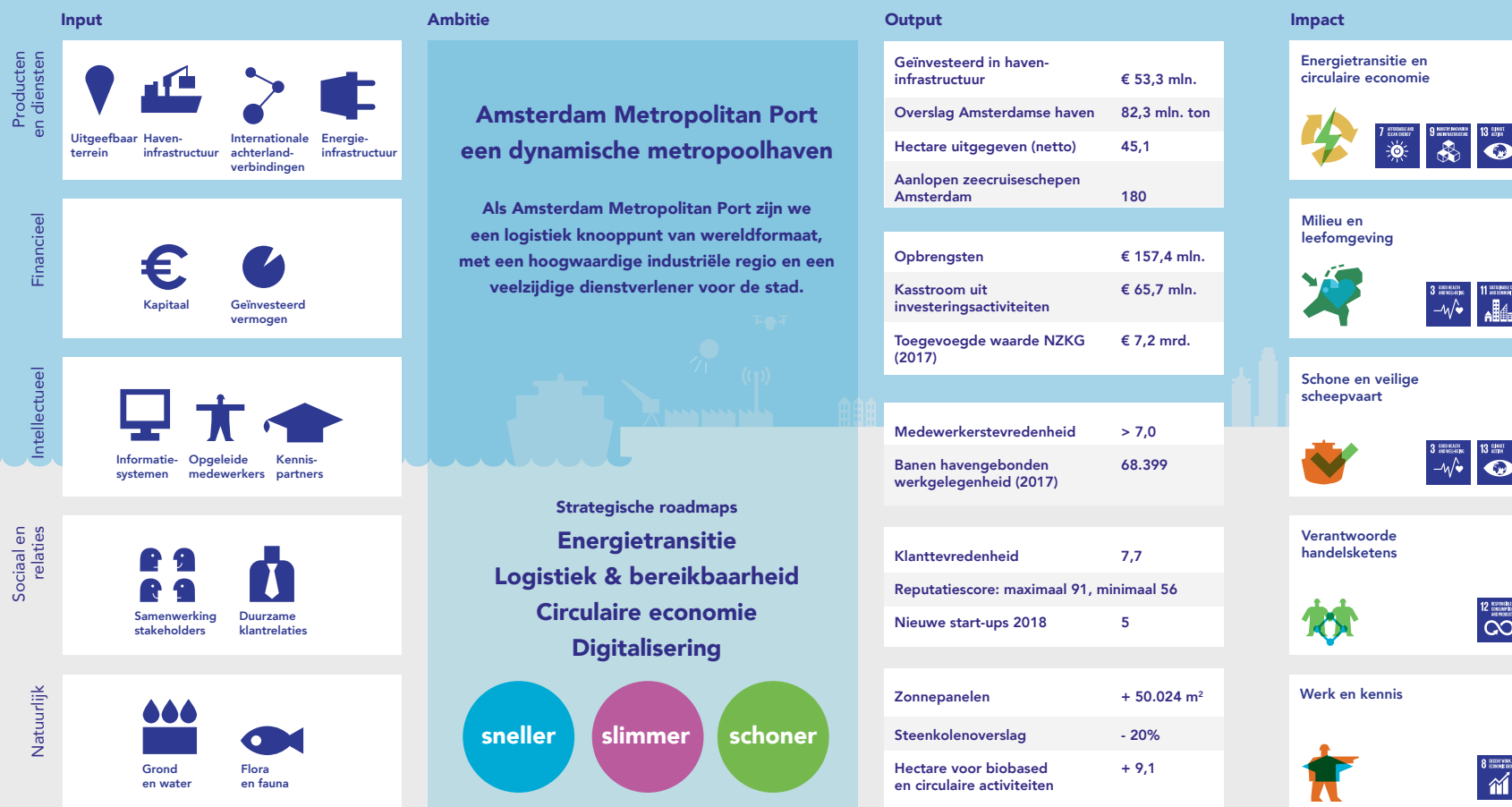
Stakeholders

Strategische pijlers



Onze toegevoegde waarde

Waardecreatiemodel



Als Port of Amsterdam ontwikkelen we het havengebied en zijn we tegelijk verantwoordelijk voor een veilig, vlot en duurzaam scheepvaartverkeer. Deze verschillende rollen kennen één gemeenschappelijk doel: zo veel mogelijk waarde toevoegen aan de maatschappij, regio en

stad in zijn algemeenheid en het havengebied in het bijzonder. Ons waardecreatiemodel geeft inzicht in de manier waarop we toegevoegde waarde creëren voor onze stakeholders in metropoolregio Amsterdam, Nederland en in West-Europees en internationaal verband.

Onze toegevoegde waarde

Waardecreatie op de lange termijn staat centraal in de Corporate Governance Code en vormt een belangrijk richtpunt in de integrale strategie van Port of Amsterdam. Deze strategie richt zich vooral op waardecreatie op de middel-lange termijn, waarbij ons waardecreatiemodel is gebaseerd op de uitgangspunten van IIRC (International Integrated Reporting Council).

De Amsterdamse haven beschikt over een van de beste haveninfrastructuren ter wereld met multimodale

achterlandverbindingen. Het beschikbaar uitgeefbaar terrein en de bestaande energie-infrastructuur maken het aantrekkelijk te investeren in de toekomst, bijvoorbeeld in de versnelde ontwikkeling van de haven tot de logistieke motor van de Amsterdamse regio, de energietransitie en de inrichting van een circulair centrum. De creatie van toegevoegde waarde richt zich op het versterken van bestaande marktclusters en netwerken, innovatie en diversificatie. Dit maakt het mogelijk nieuwe en kansrijke marktclusters en bedrijven aan te trekken. Om de energietransitie en circulaire economie aan te jagen wordt bewust ook waarde verminderd, voornamelijk door het verder afbouwen van de kolenoverslagpositie, zie pagina 55. Centraal in onze toegevoegde waarde staat onze strategie met de vier strategische *roadmaps* (zie pagina 16 t/m 23):

Energietransitie, Circulaire economie, Logistiek & bereikbaarheid en Digitalisering. Deze *roadmaps* leiden – conform onze strategie 2017-2021 – tot een [snelle, slimme en schone haven](#). Realisatie hiervan vormt de kern van onze middellangetermijnstrategie. Zo bouwen we aan een toekomstbestendige haven die steeds meer waarde oplevert voor de stad, klanten en omgeving, dus: de metropolitane haven vóór Amsterdam.

Voor een omgevingsanalyse zie het hoofdstuk Stakeholderdialoog op pagina 24 t/m 30.

Voor de belangrijkste risico's en maatregelen zie het hoofdstuk Risicomanagement op pagina 65 t/m 75.

Vanuit onze strategie hebben we onze output gekwantificeerd en impact gedefinieerd. De in de impactkolom gedefinieerde materiële thema's vormen de kern van ons beleid (zie pagina 31 t/m 42). Deze thema's zijn gekoppeld aan onze bijdrage aan de Sustainable Development Goals 2030 van de Verenigde Naties. Met onze kernactiviteiten raken wij de volgende SDG's:



Een goede gezondheid en het promoten van welvaart voor alle leeftijden.



Het verzekeren van toegang tot betaalbare, betrouwbare, duurzame en moderne energie voor iedereen.



Het bevorderen van aanhoudende, inclusieve en duurzame economische groei, volledige en productieve tewerkstelling en waardig werk voor iedereen.



Realisatie van een veerkrachtige infrastructuur, het bevorderen van een inclusieve en duurzame industrialisering en het stimuleren van innovatie.



Realisatie van veilige, veerkrachtige en duurzame steden.



Verantwoorde consumptie en productie.



Het nemen van (dringende) actie om klimaatverandering en de impact hiervan te voorkomen en te bestrijden.



Strategische roadmaps

Inspelen op kansrijke trends
en ontwikkelingen

Inspelen op kansrijke trends en ontwikkelingen

Strategische roadmaps

In de snel veranderende wereld wijzigt in hoog tempo de context waarin havens functioneren. Centraal daarin staan twee majeure trends die van invloed zijn op belangrijke markten voor onze haven: energietransitie en circulaire economie. Daarnaast zijn logistiek & bereikbaarheid en digitalisering belangrijke ontwikkelingen voor ons vestigingsklimaat.

De mate waarin wij in staat zijn op deze trends en ontwikkelingen te anticiperen en kwaliteit te bieden aan klanten, omgeving en toekomstige investeerders, bepaalt de mate waarin wij de Amsterdamse haven succesvol en toekomstbestendig kunnen ontwikkelen.

Daarom stroomlijnden wij in 2018 onze strategische initiatieven en projecten doelbewust in vier strategische roadmaps.

Rond elke routekaart creëerden we multidisciplinaire teams, die we verankerden in een aangepaste governancestructuur, adviserend en ondersteunend aan de commerciële afdeling en de directie. Daarbij kijken de roadmapteams zowel naar acties voor de korte termijn (quick wins en no-regret) als naar acties gericht op de middellange en lange termijn.

Door de focus op roadmaps kunnen we onze projecten en partnerships gericht inzetten op het realiseren van onze ambities. En daarmee nog effectiever onze bedrijfsstrategie realiseren.



Energietransitie



Circulaire economie



Logistiek & bereikbaarheid



Digitalisering

Strategische roadmaps



Energietransitie

Hernieuwbare energie en duurzame grondstoffen zijn de essentiële pijlers voor een nieuw op te bouwen energiesysteem. Port of Amsterdam is al de grootste energiehaven van Europa. Om onze rol als energiehaven te bestendigen, zoeken wij nieuwe ladingstromen en manieren om duurzame energie op te wekken. Dat doen wij samen met bedrijven in de haven, maar ook met andere partners.

“Port of Amsterdam reserveert ruimte voor en investeert in infrastructuur en samenwerkingsverbanden met klanten, start-ups en partners om ook in de toekomst een duurzaam internationaal energie-knooppunt te zijn.”

Femke Brenninkmeijer,
hoofd Energy, Cargo &
Offshore, Port of Amsterdam



Trends en ontwikkelingen

In en om de haven zien we de opwek en het gebruik van energie veranderen: de energietransitie zet versneld door. De opwek van elektriciteit uit duurzame bronnen als zon en wind stijgt mede door technologische ontwikkelingen en schaalvergroting. Door de opkomst van deze *renewables* is er minder vraag naar conventionele opwek en daalt de vraag naar kolen. Dat is terug te zien in de overslagcijfers van de haven waar we voor het vierde jaar op rij een daling noteren van de overslag van kolen. Ook de industrie in het Noordzeekanaalgebied staat voor een verduurzamingsopgave. Aan de regionale klimaat-tafel industrie heeft Port of Amsterdam samen met de industrie, overheden en netwerkbedrijven een ambitieus programma voorgesteld. De CO₂-uitstoot van de

industrie kan in 2030 gehalveerd worden dankzij innovatieve ontwikkelingen op het gebied van energie-efficiency, elektrificatie, gebruik van restwarmte, waterstof en hergebruik van CO₂. De tijdige beschikbaarheid van duurzame elektriciteit uit wind op zee en infrastructuur is daarbij essentieel.

In de brandstoffenmix voor transport en mobiliteit verwachten we de komende jaren een forse groei van het aandeel biobrandstoffen, mede dankzij regelgeving voor bijmenging. Toch zullen petrochemische olieproducten in de komende jaren nog steeds een grote rol spelen. Waar elektrisch rijden in het personenvervoer verder groeit, is het verduurzamen van zwaar goederentransport (scheepvaart, luchtvaart, vrachtwagens) lastiger. Verwacht wordt dat waterstof voor deze markten een oplossing kan bieden.

Onze rol in de energietransitie

Port of Amsterdam reserveert ruimte voor en investeert in infrastructuur en samenwerkingsverbanden met klanten, start-ups en partners om ook in de toekomst een duurzaam internationaal energie-knooppunt te zijn. Dit doen we langs de volgende pijlers:

- Opschalen van duurzame energieproductie en opslag;
- Aantrekken en faciliteren van de productie van duurzame brandstoffen en circulaire grondstoffen;
- Ontwikkelen van de infrastructuur die noodzakelijk is voor de duurzame transitie.

Voortgang 2018

Langs deze pijlers hebben we in 2018 in samenwerking met onze klanten een grote hoeveelheid extra vierkante meters zonnepanelen in het havengebied geplaatst. Ook zijn er afspraken gemaakt over het vestigen van een biomassacentrale met rest- en snoeihout als grondstoffen. Tevens zijn we gestart met het onderzoeken van de haalbaarheid van een 100 MW-waterstoffabriek bij Tata Steel en is de haven gereed gemaakt om in 2019 een LNG-bunkerfaciliteit te plaatsen voor zeeschepen. Dit zijn enkele voorbeelden van hoe we ruimte maken voor activiteiten die passen in een duurzaam energiesysteem en duurzame brandstofketen.

Strategische roadmaps



Circulaire economie

De transitie naar een circulaire economie is gelukkig onvermijdelijk. Het ontginnen van primaire grondstoffen wordt immers steeds kostbaarder en laat over de gehele wereld grote littekens achter. Bovendien hebben afvalstromen nog te vaak een desastreuze uitwerking op het ecosysteem. Gestuwd door het overheidsbeleid en de innovatiekracht binnen het bedrijfsleven worden belangrijke stappen gezet naar het realiseren van de ambitie van de overheid dat Nederland in 2050 volledig circulair is. Met onze strategie spelen we in op de circulaire economie en zetten we actief in op versnelling ervan.

“Port of Amsterdam zet zich in om samen met klanten te kijken hoe biotische reststromen op termijn steeds hoogwaardiger zijn te benutten.”

Roon van Maanen,
hoofd Circular & Renewable Industry, Port of Amsterdam



Trends en ontwikkelingen

Hoewel we hard op weg zijn, zijn we nog wel sterk afhankelijk van primaire grondstoffen, zoals kolen, olie en bouwgrondstoffen. Als we kijken naar de overslag en het grondgebruik in de haven, zijn dit soort grondstoffen nog dominant. Dit zal, met de transitie naar een circulaire economie, verder afnemen.

Onze rol in de circulaire economie

Port of Amsterdam vindt het belangrijk om actief te sturen op diversificatie. Dus het aantrekken van nieuwe bedrijven en vooral ook het ondersteunen van onze huidige klanten bij het vinden van nieuwe kansen die de circulaire transitie biedt.

Voortgang 2018

We zien nu al dat de transitie in de haven volop plaatsvindt. Vooral bij verwerking van reststromen (huis-, bedrijfs- en bouwafval) uit de regio en daarbuiten. Er zijn in toenemende mate bedrijven die werken aan het steeds ‘hoogwaardiger’ benutten van reststromen. Zowel bedrijven die hier al jaren zijn gevestigd, als nieuwe bedrijven. Zo is IGES Amsterdam gestart met de bouw van een fabriek die niet-recyclebaar plastic verwerkt tot brandstof en heeft Plastic Recycling Amsterdam recentelijk aangekondigd een state-of-the-art-installatie in de haven te bouwen waarin plastics worden gescheiden met 99% zuiverheid. Hiermee vormt zich een steeds sterkere circulaire plastic hub in de Amsterdamse haven.

Een ander belangrijk circulair cluster is dat van de bouwreststromen. Ook daar werd hard gewerkt om de mogelijkheden voor circulaire bouw te vergroten. De vraag naar de diensten van onze klanten is dusdanig hoog, dat onder meer Beelen en PARO zijn gestart met grote uitbreidingen van hun circulaire activiteiten. Ook het biobased cluster breidt uit. In 2018 kwam er vooral door overnames en projecten een nieuwe impuls voor de productie van energie op basis van biotische restmaterialen. Port of Amsterdam zet zich in om samen met klanten te kijken hoe biotische reststromen op termijn steeds hoogwaardiger zijn te benutten. Een goed voorbeeld is Chaincraft dat een demofabriek in de haven heeft gerealiseerd waar biotische reststromen worden omgezet in vetzuren die worden verwerkt in diervoeding. Met dit soort voorbeelden vergroot de haven zijn toegevoegde waarde voor de regio en dragen we substantieel bij aan de transitie naar een circulaire economie.

Strategische roadmaps



Logistiek & bereikbaarheid

Een goede bereikbaarheid van de haven blijft een cruciale factor voor het succes van de klanten in de haven én de haven in zijn geheel. Een goede bereikbaarheid is echter geen gegeven. De metropoolregio Amsterdam groeit snel, zowel in inwoneraantal als bedrijvigheid. Vervoer van personen en goederen neemt dan ook snel toe en dat vraagt om innovatieve oplossingen waarin Port of Amsterdam een belangrijke rol vervult.

“De metropoolregio Amsterdam groeit en vervoer van personen en goederen neemt dan ook snel toe. Dit vraagt om innovatieve oplossingen.”

Rob Smit,
Commercieel manager
Achterland, Port of Amsterdam



Trends en ontwikkelingen

Bij die oplossingen is het voor Port of Amsterdam van belang dat het goederenvervoer niet negatief wordt beïnvloed. Zo zijn we met ProRail intensief in gesprek om ervoor te zorgen dat het spoor de groei van personenvervoer én van goederenvervoer kan faciliteren. Met de gemeente Amsterdam discussiëren we over een IJ-oeververbinding zonder dat die een negatief effect heeft op de bereikbaarheid van de haven voor binnenvaartschepen.

Onze rol in logistiek & bereikbaarheid

Voor goede bereikbaarheid leggen wij infrastructuur aan in ons havengebied, adviseren wij klanten over de infrastructuur op hun terrein, zijn wij proactief betrokken bij projecten van andere infrastructuurbeheerders in de haven en participeren wij in infrastructurele projecten van haven en achterland. Ook verbeteren wij continu onze nautische dienstverlening en die van onze partners.

Logistieke processen optimaliseren wij door projecten te initiëren en te ondersteunen die zorgen voor efficiëntere logistiek en betere benutting van de bestaande infrastructuur. Dit zijn projecten in eigen beheer, zoals het effectiever benutten van ligplaatsen en logistieke verbeteringen bij klanten, bijvoorbeeld door lading slimmer te bundelen.

Voortgang 2018

Gelukkig is het met de bereikbaarheid van de haven nog steeds goed gesteld. Dat bewijst wel de keuze van Samskip om in 2018 te starten met een containerlijndienst tussen Amsterdam en Engeland. Samskip is ook een containerspoordienst gestart tussen Italië en Amsterdam, die gedeeltelijk is gevuld met lading bestemd voor het Verenigd Koninkrijk. Om de logistieke afhandeling van klanten als Samskip in de Amsterdamse haven te verbete-

ren, is – samen met nautische dienstverleners – het **‘Port Performance’ programma** gestart. Dit met als doel om de samenwerking tussen partijen als loodsen, slepers en Port of Amsterdam te optimaliseren. Hierdoor wordt het steeds beter mogelijk om vertragingen te voorkomen en logistieke betrouwbaarheid te garanderen.

Een belangrijk aspect van de bereikbaarheid is de komst van de nieuwe zeesluis bij IJmuiden. Dit wordt de grootste zeesluis ter wereld. Hoewel in de realisatie hiervan in 2018 verdere stappen zijn gezet, is de oplevering

Strategische roadmaps

vertraagd tot 2022. Port of Amsterdam betreurt dit en benadrukt het belang van het goed blijven functioneren van de huidige Noordzeesluis.

Gelet op onze klanten en de rol van de haven, zijn niet alleen zaken als de komst van de grote zeesluis een belangrijk gegeven, maar ook de ontwikkelingen in de haven ten behoeve van de fijnstedelijke distributie. Zo is er in 2018 een bouwhub gestart die bijdraagt aan verdere reductie van het aantal voertuigbewegingen naar bouwprojecten in de regio. Ook heeft in 2018 een aantal partijen zich in de haven gevestigd dat boodschappen aan huis bezorgt. Een goede bereikbaarheid van de haven draagt dus bij aan de uitdagingen binnen de metropoolregio. In 2019 zullen nieuwe initiatieven op het gebied van logistiek en bereikbaarheid worden ondernomen.

Port of Amsterdam heeft op verzoek van het gemeentebestuur van Amsterdam een advies uitgebracht over de 'Sprong over het IJ'. Port of Amsterdam onderschrijft volledig de door de directeur CNB Noordzeekanaalgebied voorgestane situatie van veilig, vlot en duurzaam scheepvaartverkeer op het IJ. Enerzijds vanwege de unieke en prominente plek van het IJ in het hoofdtransportnetwerk van Europese vaarwegen die de concurrentiekracht van de havenregio versterkt en anderzijds door de moeilijk te voorspellen grote veranderingen die de komende decennia plaatsvinden in het vervoer van grondstoffen ten gevolge van de energietransitie.



Inzetten op efficiënte logistiek en betere benutting van bestaande infrastructuur.

Strategische roadmaps



Digitalisering

De Amsterdamse haven is een logistiek en economisch knooppunt voor de regio. De fysieke infrastructuur blijft vooralsnog belangrijk, maar tegelijkertijd werken we in een tijd waarin alles en iedereen digitaal verbonden is: van sociale netwerken tot the internet of things. Dit biedt kansen voor een informatie-ecosysteem dat de fysieke verbindingen verrijkt, bijdraagt aan verdere groei en rekening houdt met ruimte, voorspelbaarheid en klanttevredenheid.

“Het uitgangspunt van onze roadmap Digitalisering is het versterken van het ecosysteem. We zetten daarbij in op start-up communities, design thinking, prototyping en technologieën als drones, sensors, blockchain en kunstmatige intelligentie.”

Arjan Kampman,
Hoofd IT & Digital
Port of Amsterdam



Trends en ontwikkelingen

Verdere digitalisering intensiveert de internationale rol van de haven. Met onze klanten en partners onderzoeken we hoe we de haven in dit digitale speelveld optimaal kunnen positioneren. Technologische innovatie en digitalisering worden ingezet om samen met klanten en partners oplossingen te bedenken én te realiseren. Zo zorgen we dat we sneller, slimmer en schoner werken en de voorkeurshaven van Europa worden.

Onze rol in digitalisering

De Amsterdamse haven is relatief compact. Dat maakt het gemakkelijker om met betrokken klanten en partners nieuwe bedrijfsmodellen te verkennen rondom de andere roadmaps. In de Amsterdamse haven zetten we in op start-up communities, design thinking, alsmede prototyping en technologieën als drones, sensors, blockchain en kunstmatige intelligentie. Zo bouwen we aan een efficiënte operatie én een optimaal klimaat voor vernieuwing. Port of Amsterdam faciliteert, investeert en brengt ondernemingen samen. Hoe digitaler we als haven zijn, hoe flexibeler we kunnen opereren in de veranderende wereld.

Ontwikkelingen 2018

Technologie maakt het gemakkelijker om op een veilige manier informatie met elkaar te delen. Met onze klanten, maar ook met alle andere partners in de hele havenketen. Door de grote verscheidenheid aan informatiesystemen die de vele partijen binnen het Noordzeekanaalgebied gebruiken, was er in 2018 speciale aandacht voor cybersecurity. Hiervoor hebben we een cybersecurity-programma gelanceerd. De focus in dit programma ligt op de IT-infrastructuur van Port of Amsterdam, het bewustzijn en de weerbaarheid van de havengemeenschap en wetgeving op het gebied van port security in de vorm van toepassing van de Internationale Code voor de Beveiliging van Schepen en Havenfaciliteiten (ISPS). We ontwikkelen innovatieve producten in compacte multidisciplinaire teams, met klanten en partners, met als uitgangspunt waardecreatie voor onze klanten en ook andere stakeholders.

Port of Amsterdam introduceerde in 2018 een aantal slimme applicaties, die de klantervaring en operationele prestaties verder verbeterden. Meest revolutionair is Poseidon, een trackingsysteem dat vooral voor duwbakken is ontwikkeld. Rederijen weten hiermee permanent waar hun duwbakken zich bevinden en rekenen automatisch af voor de tijd die ze in de haven verblijven. Poseidon is een opensourcesysteem, waardoor andere Europese havens het op termijn ook kunnen gebruiken. Een andere applicatie is DSP, dynamische sluisplanning. Door een nieuwe release kunnen reders en agenten niet alleen hun sluisbezoek beter plannen, maar ook de beschikbaarheid van loodsen en slepers. Zo kunnen wachttijden tot een minimum worden teruggebracht. In 2018 is ook de online-applicatie Easydock volledig in gebruik genomen. Met deze applicatie kunnen riviercruiserebederijen de beschikbaarheid controleren van ligplaatsen en die reserveren. Ook facturatie van de liggelden verloopt nu via deze applicatie.

Strategische roadmaps

Overige strategische initiatieven

Door de aangebrachte focus met vier strategische *roadmaps*, is het merendeel van de projecten, programma's en initiatieven onder deze *roadmaps* geschaard. Dat toont nog eens de kracht van deze routekaarten, waarin veruit het merendeel van de strategische activiteiten samenkomt en wordt aangestuurd. Buiten de vier *roadmaps* loopt nog een aantal andere strategische en tactische initiatieven. Bepaling hiervan vond plaats door de directie en deze zijn belegd bij het nieuwgevormde Project Management Office (PMO, zie pagina 78).

Gezamenlijke Brandweer Amsterdam

In 2018 is een definitief inrichtingsplan afgerond voor de Gezamenlijke Brandweer Amsterdam (GBA). De GBA wordt gefinancierd door de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, Port of Amsterdam en een op te richten coöperatie van bedrijven die in het havengebied zijn gevestigd. Het inrichtingsplan leidt tot een brandweerkazerne in het havengebied die 24 uur per dag is bemenst en is uitgerust met een basisvoertuig en een industrieel voertuig, gespecialiseerd in het bestrijden van industriële branden. De nieuwe brandweerpost gaat bij de deelnemende bedrijven ook oefenen met diverse scenario's. In 2018 is gestart met een campagne om meer bedrijven te laten deelnemen aan de coöperatie. Die campagne wordt in 2019 voortgezet.

Door de Rekenkamer van Amsterdam is in 2018 onderzoek gedaan naar de brandveiligheid in de haven. De belangrijkste bevinding was dat er verbeteringen nodig zijn en dat die met de komst van de GBA voor een belangrijk deel worden afgedekt. De aanrijtijden verbeteren, de brandveiligheidskennis van de bedrijven wordt naar een hoger niveau gebracht en geborgd. Ook worden risico's beter afgedekt. De locatie van de nieuwe kazerne wordt Galwin, centraal gelegen in het havengebied. De bouwplannen zijn opgesteld en de omgevingsvergunning is aangevraagd. Naar verwachting wordt de GBA in 2021 operationeel.

Prodock 2.0

In 2018 heeft Port of Amsterdam de verkenning en zoektocht gestart naar méér fysieke ruimte voor Prodock, de succesvolle broedplaats voor industriële innovators aan de Amsterdamse Moezelhavenweg.

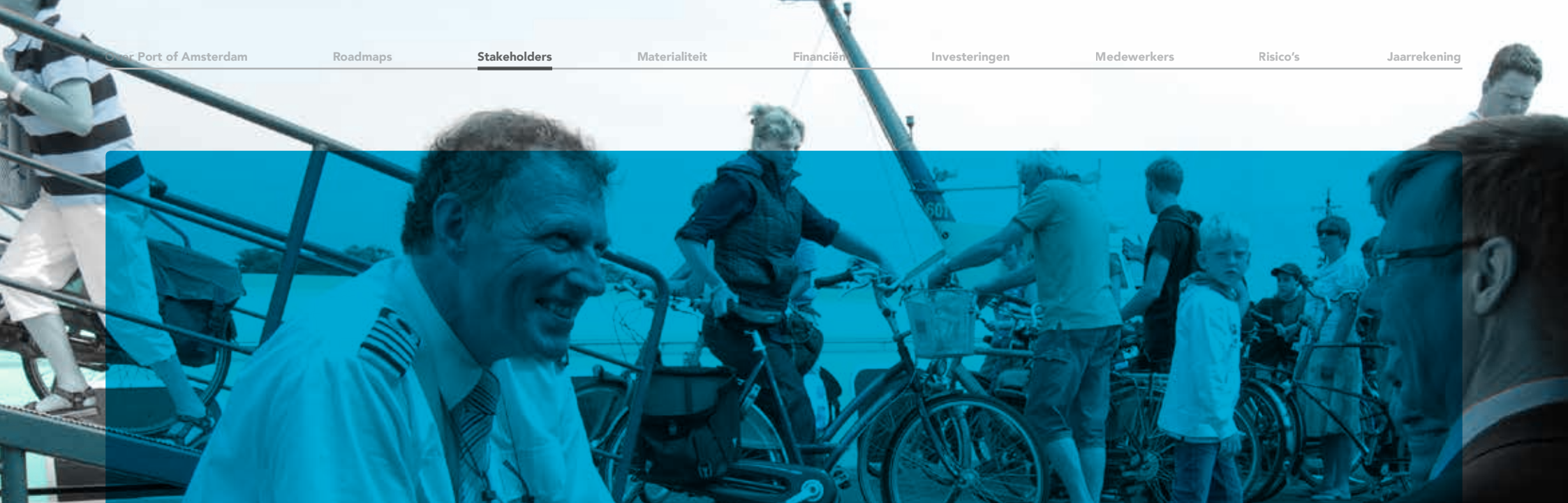
Prodock biedt innovatieve ondernemers ruimte om nieuwe producten en bedrijven te starten op het gebied van energietransitie, biobased/circulaire economie en digitech. Hiermee stimuleren wij innovatie in de Amsterdamse metropoolregio. Door tijdelijke huisvesting te bieden met kantoren, een werkplaats en buitenruimte, kunnen innovators doorgroeien naar een grotere locatie, in de haven of elders. Ook zorgt de broedplaats voor kruisbestuiving met andere bedrijven in de haven, zodat nieuwe samenwerkingsverbanden ontstaan. Sinds de start in 2015 heeft

het concept meer dan negentien innovators gefaciliteerd in de verdere ontwikkeling van hun innovatie. Vanwege dit succes willen wij Prodock verder opschalen.

Nieuw Technisch Coördinatiecentrum (TCC)

Voor de operationele patrouilledienst, de inspecteurs en de afdeling Port Office & Technische Dienst van de Divisie Havenmeester wordt nieuwe huisvesting gerealiseerd. Dat gebeurt naast de bestaande locatie aan de Capriweg, midden in het havengebied. Op deze locatie zijn ook de patrouille-voertuigen gestationeerd van Port of Amsterdam en vinden onder meer de dienstwissels plaats van de patrouilledienst. De huidige kantoorlocatie is te krap geworden en voldoet niet meer aan nieuwe werkvormen en huisvestingseisen en -wensen. De ambitie is om een duurzaam en circulair gebouw neer te zetten met een BREEAM-excellent-certificering voor de duurzaamheidsprestatie van het gebouw.

In 2018 zijn het definitief ontwerp, de tekeningen en het bestek opgeleverd, werd de omgevingsvergunning verleend en werd een marktconsultatie gedaan voor de aanbesteding van de bouw. Na de zomer van 2019 wordt gestart met de realisatie van het nieuwe TCC.



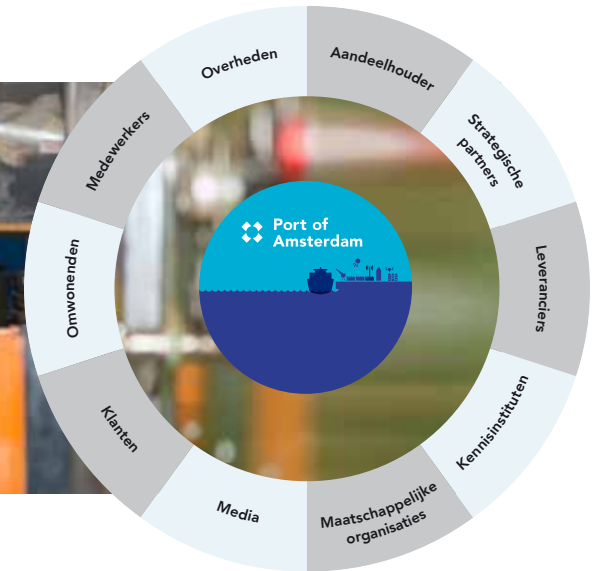
Stakeholderdialoog

In gesprek met onze omgeving

In gesprek met onze omgeving

Stakeholderdialogoog

Als Port of Amsterdam staan wij continu in contact met onze omgeving. Zo blijven wij ons bewust van de impact van ons handelen. Port of Amsterdam heeft uiteenlopende groepen stakeholders en streeft naar een structurele dialoog met hen. Daarbij is er oog voor dilemma's en mogelijke kritiek vanuit deze groepen.



Wij hebben op diverse manieren contact met onze stakeholders, in verschillende samenstellingen maar ook op verschillende momenten. In 2015 hebben wij een eerste stakeholderanalyse uitgevoerd, waarbij op basis van de rollen, belangen, behoefte en invloed negen stakeholderdoelgroepen zijn gedefinieerd. Deze zijn in 2018 tegen het licht gehouden en nog steeds actueel bevonden. De groepen stakeholders zijn:

- **Overheden:** gemeenten, provincies, rijksoverheid (ministeries), overheidsorganisaties en de Europese Gemeenschap. Zowel op ambtelijk als op politiek niveau, inclusief de mandaatgevers voor de Divisie Havenmeester;
- **Strategische partners:** partners waarmee een samenwerking in een overeenkomst is vastgelegd om (gezamenlijke) ambities te realiseren;
- **Leveranciers:** partijen die diensten of goederen leveren aan Port of Amsterdam;
- **Kennisinstituten:** onderzoeksinstituten, hogescholen en universiteiten;
- **Maatschappelijke organisaties:** organisaties met een maatschappelijke doelstelling;
- **Media:** journalistieke organisaties en opinieleiders;
- **Klanten:** bedrijven die gevestigd zijn of overwegen zich te vestigen in het Amsterdamse havengebied of in de havenregio. Bedrijven die goederen op- en overslaan, vervoeren, produceren, diensten verlenen of nieuwe diensten ontwikkelen en gebruikers van de vaarwegen in ons beheer;
- **Omwonenden:** particulieren en organisaties die rondom de Amsterdamse haven(regio) zijn gehuisvest;
- **Port of Amsterdam:** van medewerkers tot Raad van Commissarissen en onze aandeelhouder, de gemeente Amsterdam.

Met deze groepen hebben wij in 2018 op verschillende manieren diverse thema's besproken. Daarnaast zijn we met meerdere stakeholdergroepen in een structurele dialoog, waarbij specifieke issues aan de orde komen.

Stakeholderdialoog

Stakeholdergroep	Voorbeeld van structurele dialogen	Voorbeelden van besproken thema's	Specifiek besproken issues
Overheden	Driemaal per jaar komt het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied bijeen. Het bestaat uit de provincie Noord-Holland, de gemeenten Velsen, Beverwijk, Haarlemmermeer, Zaanstad en Amsterdam, Rijkswaterstaat West-Nederland Noord, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Zeehaven IJmuiden, Tata Steel en Port of Amsterdam.	Milieu en leefomgeving Energietransitie en circulaire economie	Met de provincie Noord-Holland, de gemeente Velsen, Tata Steel, Zeehaven IJmuiden en Amsterdam IJmuiden Offshore Ports (AYOP), werkt Port of Amsterdam samen aan de onderhandelingen met het Rijk (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) over de realisatie van een voor het sluiscomplex gelegen energiehaven.
Strategische partners	Wij hebben zitting in Mainport Innovation Fund II.	Partnerships Logistiek en bereikbaarheid Duurzame haven	In 2018 hebben wij samen met Nouryon en Tata Steel onze krachten gebundeld om de haalbaarheid van een groen waterstofcluster in de regio Amsterdam te onderzoeken.
Leveranciers	Projectgerelateerde aanbestedingstrajecten.	Duurzame bedrijfsvoering Energietransitie en circulaire economie Duurzame haven	In 2018 hebben wij een aanbesteding in de markt gezet voor een circulair fietspad in de haven, met als kernpijlers circulair ontwerp, circulair materiaalgebruik, biodiversiteit en beperking van de CO ₂ -uitstoot.
Kennisinstituten	Samen met diverse onderwijsinstellingen delen wij kennis door studenten uit te dagen in challenges. Jaarlijks nemen we circa tien stagiair(e)s aan.	Innovatie Werk en kennis Partnerships Energietransitie en circulaire economie	In 2018 hebben wij meerdere malen deelgenomen aan kennisavonden over diverse thema's in Pakhuis de Zwijger, zoals de Havenavond Energietransitie.
Maatschappelijke organisaties	Kansen bespreken om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt te plaatsen. Uitwisseling van standpunten en creëren van wederzijds begrip.	Duurzame haven Logistiek en bereikbaarheid Milieu en leefomgeving Werk en kennis	In 2018 heeft een groep collega's deelgenomen aan een sollicitatietraining voor leerlingen uit het beroepsonderwijs. Dit doen wij vanuit onze deelname in Alliance for Youth. Als partner zetten wij ons in om jongeren voor te bereiden op de arbeidsmarkt.
Media	Er vinden regelmatig achtergrondgesprekken over verschillende thema's plaats met vertegenwoordigers van de media.	Milieu en leefomgeving Energietransitie en circulaire economie Logistiek en bereikbaarheid Verantwoorde handelsketen	In 2018 zijn er vanuit de media diverse informatieaanvragen bij onze woordvoering binnengekomen. Per aanvraag is hierop gereageerd.

Stakeholderdialogoog

Stakeholdergroep	Voorbeeld van structurele dialogen	Voorbeelden van besproken thema's	Specifiek besproken issues
Klanten	Onze medewerkers zijn constant in contact met klanten over wensen, behoeften en verplichtingen.	Duurzame haven Energietransitie en circulaire economie Innovatie Verantwoorde handelsketen Voorkeurshaven	In 2018 hebben wij een sessie rondom onze visie 'Lading met een extra lading' georganiseerd. Samen met onze klanten hebben wij dit thema besproken.
Omwonenden	Communicatie via social media (webcare) en tijdens reguliere bewonersbijeenkomsten (4x).	Leefbaarheid en milieu	Via social media is gecommuniceerd over stank- en geluidsoverlast. Tijdens de bewonersbijeenkomsten is gesproken over leefbaarheid in relatie tot de aanwezigheid van riviercruiseschepen.
Port of Amsterdam	Op maandelijkse basis gaat onze Ondernemingsraad in overleg met het Bestuur.	Duurzame bedrijfsvoering Milieu en leefomgeving Schone en veilige haven Werk en kennis Duurzame inzetbaarheid	In 2018 is voor elke medewerker een sessie rondom het thema duurzame inzetbaarheid georganiseerd.

Stakeholderdialoog



Naast continue dialogen met deze stakeholders voeren wij ook specifieke onderzoeken uit. Deze onderzoeken geven ons een totaalbeeld vanuit een breed stakeholderperspectief.

Reputatieonderzoek

Eind 2015 heeft Port of Amsterdam dit onderzoek voor het eerst uitgevoerd. Doel hiervan was het in kaart brengen van onze reputatie bij relevante stakeholders en in de jaren daarna actief te monitoren. Stakeholdergroepen die wij hebben benaderd waren: overheden, strategische partners, leveranciers, kennisinstituten, maatschappelijke organisaties en media. Intern hebben wij deze uitkomsten geëvalueerd en is er met de top van het havenbedrijf een stakeholderbeleid opgesteld. Dit aangescherpte beleid is opgenomen in het [Strategisch plan 2017-2021](#). Centraal staat het versterken van de stakeholdernetwerken en het stimuleren van de energietransitie. Hiernaast zijn de resultaten teruggekoppeld aan de stakeholders door middel van een managementsamenvatting en in stakeholdersessies met hen besproken.

Kijkend naar de score van de eerste resultaten in 2015 heeft Port of Amsterdam besloten te streven naar een situatie waarin in 2021 de reputatiescore van iedere stakeholdergroep minimaal 71 is, wat overeenkomt met een goede reputatie op de BHRM Reputatiebarometer®, die als benchmark fungeert. Eind 2017 heeft er een nieuwe meting

plaatsgevonden. De resultaten hiervan zijn in 2018 gepubliceerd. De groep klanten is toegevoegd aan de bestaande selectie van te benaderen stakeholdergroepen.

Tussen de twee metingen zien wij onze reputatie onder bijna alle groepen toenemen. Maatschappelijke organisaties geven een gelijke waardering en klanten zijn voor het eerst in het onderzoek opgenomen. De resultaten laten zien dat wij een sterk reputatieprofiel hebben en er draagvlak is onder stakeholders voor het bestaansrecht van Port of Amsterdam en in het verlengde daarvan de Amsterdamse haven. De dialoog met maatschappelijke organisaties verdient hierbij extra aandacht. Zo hebben wij in 2018 actief maatschappelijke organisaties uitgenodigd voor informatiebijeenkomsten in Pakhuis de Zwijger, waarbij Port of Amsterdam een prominente rol innam. Verder hebben wij afgelopen jaar de eerste ideeën voor een structureel overleg met maatschappelijke organisaties besproken en werken wij dit idee in 2019 verder uit.

Klanttevredenheidsonderzoek

In het voorjaar van 2018 werd het jaarlijkse klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd. De beoordeling van de klanten was een 7,7 en dat was 0,1 punt hoger dan het resultaat in 2017. Wij hebben de ambitie om in 2021 uit te komen op een score van 9. Om dit te bereiken, zijn verschillende acties ondernomen. Een voorbeeld daarvan is dat we samen met de Divisie Havenmeester van Havenbedrijf Rotterdam

Stakeholderdialog

een verbetertraject hebben geïmplementeerd voor het vereenvoudigen van het proces 'elektronisch melden aan de havenmeester' via het Port Community System (PCS) van Portbase.

Vaarweggebruikersonderzoek

Klanten in de vorm van vaarweggebruikers zijn een belangrijke stakeholdergroep voor ons. Bij verzelfstandiging van Port of Amsterdam in 2013 is afgesproken minimaal tweemaal onder deze stakeholdergroep een onderzoek uit te voeren. Het doel van deze onderzoeken – uitgevoerd in 2014 en 2017 – was de mening te peilen over de kwaliteit van de nautische dienstverlening van de Divisie Havenmeester. De resultaten geven inzicht in de mening van gebruikers, bevatten aanbevelingen en tonen de vergelijking ten opzichte van met ons vergelijkbare organisaties. Deze inzichten heeft de Divisie Havenmeester verwerkt in zijn strategie. Het onderzoek wordt in 2020 herhaald.

Medewerkersonderzoek

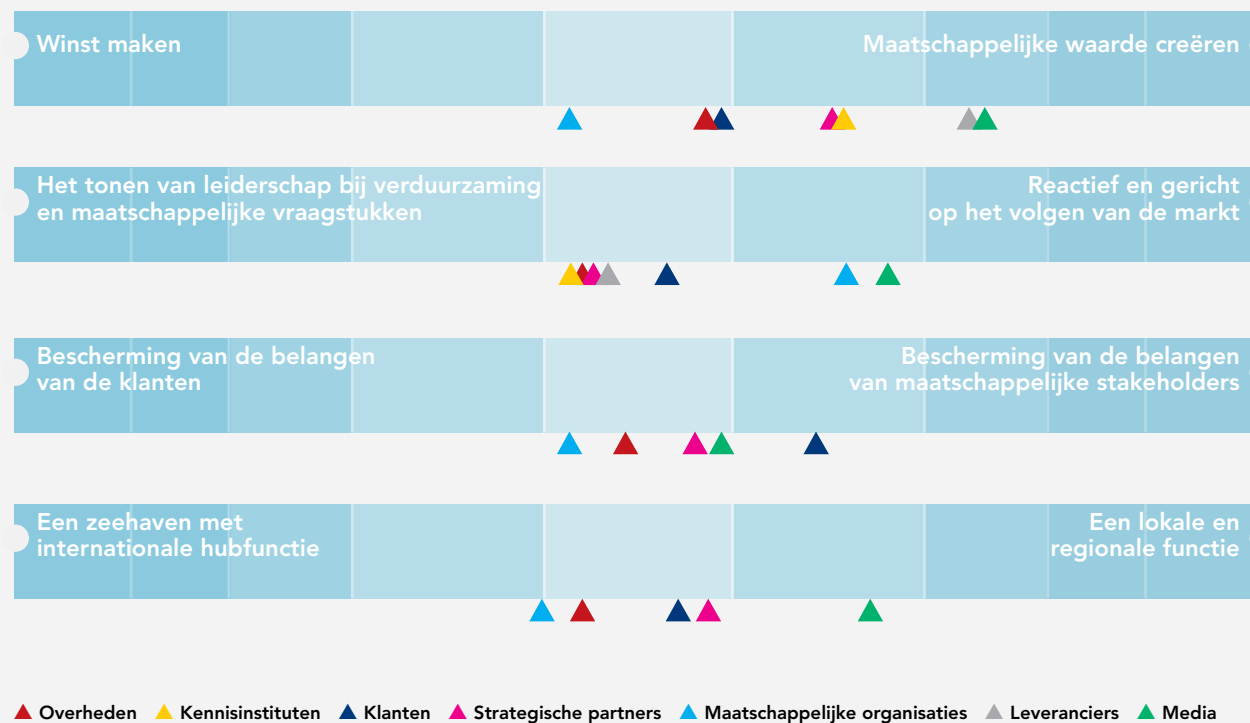
Tweejaarlijks voeren wij een medewerkersonderzoek uit. In het onderzoek van 2018 zien we de medewerkers-tevredenheid op de meeste onderdelen licht afnemen, hoewel de scores op een relatief hoog niveau liggen. In het hoofdstuk HR wordt het medewerkersonderzoek nader toegelicht (zie pagina 63). Hier wordt ook aangegeven wat wordt gedaan met de door medewerkers aangegeven verbeterpunten.



De beoordeling van de klanten in het klanttevredenheids-onderzoek was een 7,7 en dat was 0,1 punt hoger dan het resultaat in 2017.

Stakeholderdialoog

Positioneringsperceptie Port of Amsterdam per stakeholdergroep



Dilemma's

Als organisatie met een veelheid aan stakeholders is het onoverkomelijk dat er in de stakeholderdialoog sprake is van dilemma's. De belangrijkste dilemma's die in het stakeholderonderzoek aan de orde komen zijn:

- De afweging van winst maken versus maatschappelijke waarde creëren;
- Het tonen van leiderschap bij verduurzaming en maatschappelijke vraagstukken versus een reactief beleid gericht op het volgen van de markt;
- Bescherming van de belangen van klanten versus bescherming van de belangen van maatschappelijke organisaties/andere stakeholders;
- Focus op een zeehaven met een internationale hubfunctie versus focus op een haven met een lokale en regionale functie.

Naast deze per stakeholdergroep uitgelichte dilemma's is er in 2018 ook aandacht geweest voor:

Haven-Stad groei van de stad en ambitie van de gemeente om woningen te bouwen in het havengebied (ontwikkelstrategie Haven-Stad) versus voldoende ruimte voor (circulaire) ondernemingen in de haven;

Sprong over het IJ een door de gemeente gewenste brug over het IJ voor de noodzakelijke verbetering van de verbinding tussen de stad en Amsterdam-Noord versus een verbindingsoptelling die aan de nautische voorwaarden kan voldoen van Rijkswaterstaat en het CNB Noordzeekanaalgebied.



Materialiteit

Maatschappelijke relevantie

Maatschappelijke relevantie

Materialiteit

Wij vinden het belangrijk te weten wat er om ons heen gebeurt en om in verbinding te staan met onze stakeholders. Dit helpt ons te anticiperen op maatschappelijke ontwikkelingen. Het uitvoeren van de materialiteitsanalyse is daar een belangrijk onderdeel van. Hierdoor weten wij wat onze omgeving van ons verwacht en hoe zij over onze activiteiten denkt.

Toelichting materialiteitsmatrix

In 2017 hebben wij een materialiteitsanalyse uitgevoerd die resulteerde in de in het jaarverslag 2017 weergegeven materialiteitsmatrix. De uitkomst maakte het voor ons inzichtelijk waar en op welke thema's wij waarde creëren dan wel impact hebben. Dit zijn onze materiële thema's. Ons beleid en onze strategie zijn mede op deze thema's gebaseerd.

Ook vormt de materialiteitsmatrix de basis voor de inhoudsbepaling van het jaarverslag. Wij willen onze stakeholders immers informeren over de ontwikkelingen van de thema's die zij als meest relevant bestempelen.

De materiële thema's worden uitvoerig besproken in het hoofdstuk Materialiteit (pagina 33 tot en met 41). Ook de overige niet-materiële onderwerpen worden in dit hoofdstuk kort toegelicht.

De materialiteitsanalyse wordt tweejaarlijks uitgevoerd volgens een vastgelegd proces waarbij stakeholderconsultatie een belangrijk onderdeel is. Momenteel zijn wij dit proces aan het evalueren. Indien nodig passen wij dit proces aan voor de volgende materialiteitsanalyse in 2019. Omdat de wereld om ons heen niet stilstaat, werken wij nieuwe kennis en inzichten in dit proces. Zo hebben wij in vergelijking tot de matrix 2017 enkele thema's samengevoegd of de benaming enigszins aangepast. Dit sluit beter aan bij onze strategie, huidige ontwikkelingen en biedt meer overzicht.

De samenvoegingen zijn:

- Duurzame energieproductie en Biobased en circulaire economie → Energietransitie en circulaire economie;
- Milieubelasting haven en Verbinding met de stad → Milieu en leefomgeving;
- Schone scheepvaart en Veiligheid → Schone en veilige scheepvaart;
- Arbeidsmarkt en scholing en Goed werkgeverschap → Werk en kennis;
- Bereikbaarheid en Multimodale bereikbaarheid → Logistiek en bereikbaarheid.

Naast de samenvoeging van Arbeidsmarkt en scholing en Goed werkgeverschap naar Werk en kennis is dit thema ook meer materieel bevonden. Dit komt door de volgende ontwikkelingen en inzichten:

- De organisatie is in 2018 expliciet bezig geweest met duurzame inzetbaarheid. Zie hiervoor het hoofdstuk Onze medewerkers (pagina 62);
- Ten opzichte van de materialiteitsanalyse 2017 zijn wij het thema 'Werk en kennis' vanuit een breder perspectief gaan bekijken. Niet voornamelijk de impact op de eigen organisatie vinden wij significant, maar juist onze toegevoegde waarde voor werkgelegenheid- en kennisontwikkeling in havengebied en regio, alsmede de activiteiten gerelateerd aan de haven en de aanwezige samenwerkingsverbanden. Dit nieuwe inzicht heeft ervoor gezorgd dat het thema materiëler is bevonden.

Het thema Ketenverantwoordelijkheid hebben we geherdefinieerd in Verantwoorde handelsketen.

Op basis van bovenstaande overwegingen is voor Port of Amsterdam de materialiteitsmatrix op pagina 33 van toepassing.

Materialiteitsmatrix Port of Amsterdam



Overzicht minder materiële onderwerpen

- | | |
|-------------------------------|----------------------------|
| 1 Digitale haven | 6 Voorkeurshaven |
| 2 Biodiversiteit | 7 Klanttevredenheid |
| 3 Ruimte-intensivering | 8 Transparantie |
| 4 Logistiek en bereikbaarheid | 9 Duurzame bedrijfsvoering |
| 5 Partnerships | 10 Innovatiekracht |

Materiële thema's en relevantie

- Energietransitie en circulaire economie ●●
- Milieu en leefomgeving ●●
- Schone en veilige scheepvaart ●●
- Verantwoorde handelsketens ●●
- Werk en kennis ●●

Relevantie: ● Economisch ● Milieu ● Sociaal

Overzicht materiële thema's

In dit hoofdstuk wordt dieper op de materiële thema's ingegaan, waar relevant op de volgende drie niveaus:

- Niveau organisatie
- Niveau haven
- Niveau keten

Hierna worden de materiële thema's verder uitgewerkt.

In het kader van GRI (Global Reporting Initiative) zijn deze zo veel mogelijk gekwantificeerd.

Toelichting materiële onderwerpen en invloedsniveaus

Als Port of Amsterdam hebben wij een bepaalde invloed en een bepaalde impact op de thema's benoemd in de materialiteitsmatrix. Hierin onderscheiden wij drie niveaus:

- Respectievelijk veel invloed en lage impact: eigen bedrijfsvoering Port of Amsterdam;
- Redelijke invloed met behoorlijke impact: havengebied Amsterdam;
- Weinig invloed met hoge impact: goederen en logistieke keten.

Invloedsniveaus in relatie tot materialiteit

Onze invloedsniveaus zijn ook het gevolg van ons handelingsperspectief, lokaal is die groter dan die in internationale ketens. In onze Visie [Lading met een extra lading](#), afgelopen jaar gepubliceerd, lichten we ons handelingsperspectief toe ten aanzien van de keten.



Materialiteit



Energietransitie en circulaire economie

Betekent voor ons

Voor het Noordzeekanaalgebied is de Amsterdamse haven een belangrijke katalysator voor de energietransitie. Daarom zetten wij in op het stimuleren en versnellen van de energietransitie en een circulaire economie.



Niveau organisatie



Niveau haven



Niveau keten



Verduurzamen eigen bedrijfsvoering

Bij het verduurzamen van onze eigen bedrijfsvoering lag in 2018 het accent op verdere verduurzaming van onze eigen vloot. Zo is gestart met de aanbestedingsprocedure om drie van de vier patrouillevaartuigen om te bouwen naar hybride voortstuwing. Ook zijn wij in 2018 met twee circulaire inkooptrajecten gestart. Het betreft de aanschaf van een nieuw directievaartuig en de aanleg van een circulair fietspad in het Amsterdamse havengebied. Deze twee pilottrajecten moeten de weg vrijmaken om circulair inkopen op te nemen in ons inkoopproces.



Drempels wegnemen bij innovatie

Duurzame ondernemers lopen nogal eens tegen drempels aan. Zo is het soms moeilijk voor innovatieve bedrijven

om ruimte voor proefopstellingen te vinden of belemmert het subsidie- en vergunningstraject de voortgang van projecten. Daarom faciliteren we met Prodock een eigen innovatieve broedplaats. Bij de opening van Prodock in juni 2016 was het streven om voor 2021 vijftien innovatieve starters te vestigen. In 2018 hebben wij deze ambitie al met vier starters overtroffen. Met onze service Greenlane vereenvoudigen, versnellen en versoepelen we vergunnings-trajecten bij vestiging van of uitbreiding voor startende bedrijven. Maar ook stimuleren wij duurzame energie-opwekking, zo ontzorgen wij klanten bij de aanschaf van zonnepanelen. Zo hebben wij in 2018 met het project [‘Zon in de haven’](#) zeventien locaties begeleid met haalbaarheidsstudies en subsidieaanvragen.



Strategische havenontwikkeling

Het clusteren en optimaal inpassen van vestigingen vergt zorgvuldig handelen. Grond wordt steeds schaarser, belangrijke aandachtspunten bij het toekennen van grond zijn de toegevoegde waarde voor de circulaire economie en de constructieve bijdrage aan de energietransitie. Voor de havenontwikkeling vormt de inrichting van de energie-infrastructuur in de regio een belangrijke uitdaging voor de komende jaren. Onder meer hierom hebben wij in 2018 onze krachten gebundeld met Nouryon en Tata Steel om de haalbaarheid te bestuderen van een groen waterstofcluster in de regio Amsterdam. Grootchalige productie van groene waterstof, aangewakkerd door offshorewind, maakt het mogelijk een grote stap te zetten richting een klimaatneutrale en circulaire industrie. Het ondersteunt onze ambitie voor de productie en opslag van synthetische brandstoffen en emissievrije mobiliteit. Ook ondersteunen we hiermee de klimaatambities van de Nederlandse overheid. Om de energietransitie en circulaire economie aan te jagen wordt de kolenoverslagpositie bewust verder afgebouwd.



Samenwerking, lobby en onderzoek

In 2018 namen we deel aan de regionale klimaat Tafel voor de industrie in het Noordzeekanaalgebied als onderdeel van het brede nationale Klimaatberaad. Wij vinden het belangrijk om een gesprekspartner te zijn die samen met partners het verschil kan maken door energietransitie en circulair handelen op de kaart te zetten. Verder adviseren we commerciële partijen bij onderzoek naar de productie van alternatieve brandstoffen in de haven en zijn wij initiatiefnemer in diverse duurzaamheidsprojecten. Denk aan waterstof, synthetische kerosine of aan de vernieuwing van de energiesystemen en -infrastructuur in de regio.



Materialiteit



Milieu en leefomgeving

Betekent voor ons

Als onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam is de havenregio een druk en dichtbevolkt gebied waarin werken, wonen, recreëren en natuur met elkaar zijn gecombineerd. Daarom hebben wij als Port of Amsterdam een stevige ambitie op het gebied van duurzaamheid in en rond de haven. Zo willen wij onze belasting op het milieu minimaliseren en in balans zijn met onze directe omgeving.

 Niveau organisatie

 Niveau haven

 Niveau keten



Een schone eigen operatie

Wij hebben de ambitie uitgesproken om in 2021 onze CO₂-uitstoot te reduceren met 25% ten opzichte van 2014 (2.690 kiloton). Deze ambitie hebben wij in 2018 behaald, maar dit stopt onze inspanningen voor verdere reductie niet.

Zo zijn wij in 2018 begonnen met het bijmengen van hernieuwbare brandstof voor onze patrouillevaartuigen. Op dit moment is dit de grootste bijdrage aan verlaging van onze eigen CO₂-uitstoot. Dit soort aanpassingen leveren niet alleen een reductie op van onze eigen CO₂-voetafdruk, maar ook een reductie van de gemiddelde emissies in het

havengebied. Naast het bijmengen is er gestart met de aanbestedingsprocedure om drie van de vier patrouillevaartuigen om te bouwen naar hybride voorstuwing.



Samenwerken met partners rond concrete projecten

In het havengebied werken wij samen met gevestigde partijen om milieuoverlast en -hinder te reduceren. Zo hebben wij in 2018 het geluidshinderprogramma 'Hoorbaar Minder' wegens succes uitgebreid. Ook zijn in 2018 in het kader van het 'leefbaarheidsproject Geurinzicht' met plaatsing van zogenoemde 'E-noses' de stankoverlastmetingen in het Amsterdamse havengebied uitgebreid. In 2018 zijn, naast de 41 reeds bestaande E-noses, 46 extra E-noses geplaatst.

Naast deze programma's bewaken wij ook de luchtkwaliteit door de uitstootontwikkeling van emissies te observeren. Zo meet de Gemeentelijke Gezondheidsdienst (GGD) jaarlijks de emissies in en rond het havengebied. Deze emissiemetingen geven een grove bepaling van de trends en ontwikkelingen in de luchtkwaliteit van de haven. Als we kijken naar de ontwikkeling van PM₁₀ fijnstof zien we een lichte toename ten opzichte van 2017. Dit lijkt een landelijke tendens. Nadere analyse van deze stijging volgt medio 2019 in de Rapportage Luchtmetingen in het Havengebied Amsterdam van GGD Amsterdam.

CO₂-footprint van organisatie Port of Amsterdam*



2018	2017	2016	2015	2014
CO ₂ -footprint Port of Amsterdam (CO ₂ x 1.000 ton)				
2,06	2,14	2,39	2,52	2,69
Ontwikkeling CO ₂ -footprint in %				
-3,8%	-10,2%	-5,4%	-6,2%	-
Totale ontwikkeling CO ₂ -footprint ten opzicht van 2014				
-25,6%	-21,8%	-11,6%	-6,2%	-

* Gegevens 2014 t/m 2017 zijn marginaal gewijzigd. Deze wijzigingen komen door het met terugwerkende kracht opnemen van de locatie Haven Operatie Centrum (IJmuiden). Voor verdere specificatie van de CO₂-footprintcijfers: zie bijlage 3.

Emissies in haven



2018	2017	2016
PM ₁₀ fijnstof (in ug/,3)		
20,0	19,4	20,4
NO ₂ stikstof (in ug/,3)		
24,0	24,7	25,3
SO ₂ zwavel (in ug/,3)		
0,9	1,1	1,1

Bron: Jaarlijkse rapportage van GGD Amsterdam in opdracht van Port of Amsterdam.

Materialiteit



Ruimte-intensivering

We helpen klanten om op het eigen terrein de haven-infrastructuur zo aan te passen zodat zij zonder areaal-uitbreidingen hun activiteiten kunnen intensiveren. In 2018 hebben wij bijvoorbeeld de firma Van Egmond Potgrond en Struyk Verwo geholpen bij het op innovatieve en duurzame wijze stapelen van ladingen.



Biodiversiteit

We streven naar een functionele, aantrekkelijke en duurzame inrichting van de openbare ruimte. Het verhogen van de biodiversiteit in het beheergebied is voor Port of Amsterdam een van de prioriteiten. Zo werd dit jaar bij de aanleg van de open waterberging aan de Kaapstadweg ervoor gezorgd dat de biodiversiteit een extra impuls kreeg. Ook bij de aanplanting van nieuwe bomen wordt bewust gekozen voor een menging die de biodiversiteit verhoogt. Omdat we zien dat wij al veel doen rondom dit thema is besloten om in hier in 2019 meer samenhang en verbinding in aan te brengen en het biodiversiteitsbeleid verder te intensiveren.



Kennisuitwisseling en samenwerking

Samen met andere partners binnen de Nederlandse maritieme sector verenigen wij ons in het Platform Schone Scheepvaart. Dit platform voorziet in de behoefte vanuit de sector om emissieproblematiek breed te benaderen.

Het platform is er voor de gehele keten: van reders tot werven, toeleveranciers, overheden en belangengroepen. Dit platform voegt waarde toe omdat het emissies aanpakt vanuit de sector zelf. In samenwerking met milieu-organisaties en andere partners verenigen wij bedrijfs- en milieubelangen.



In het havengebied werken wij samen met gevestigde partijen om milieu-overlast en -hinder te reduceren. Zo hebben wij in 2018 het geluidshinderprogramma 'Hoorbaar Minder' wegens succes uitgebreid.

Materialiteit



Schone en veilige scheepvaart

Betekent voor ons

Als Port of Amsterdam omarmen we de ontwikkeling van een duurzame en veilige scheepvaartsector. Onze visie op schone scheepvaart is te vinden in de rapportage '[Visie Schone Scheepvaart](#)' die eind 2017 is gepubliceerd.

 Niveau organisatie

 Niveau haven

 Niveau keten



Veiligheidsbewustzijn

De Divisie Havenmeester is in 2018 gestart met het programma 'Just Culture' voor de operatie. Hierbij zijn sluiswachters, verkeersleiders, havenbeambten en inspecteurs betrokken, die activiteiten uitvoeren behorende bij de operationele, publieke taak van het CNB Noordzeekanaalgebied. Het doel van dit interne programma is om optimaal te leren van (bijna-)ongevallen. Dit vereist een veilige omgeving waarin inzichten en ervaringen open met elkaar worden gedeeld én het vereist een heldere werkwijze voor hoe een evaluatie wordt uitgevoerd. Zo wordt een incident een wijze les voor anderen. In 2018 is een aantal incidenten onderzocht en ter lering intern gepubliceerd en besproken. 'Just Culture' krijgt in 2019 een vervolg in de vorm van een omvangrijker programma om het bespreekbaar maken van (bijna-)ongevallen bij medewerkers nog meer gemeengoed te maken.



Aan het roer

In 2018 is, mede door de ontwikkeling en invulling van het Klimaatakkoord, de behoefte aan inzicht in CO₂-emissies versneld. Eind 2018 is een integraal project gestart om zowel de emissies van de scheepvaart als die van het havengebied in kaart te brengen. Door dit als organisatie inzichtelijk te hebben, kunnen wij bepalen waar wij door samenwerking, lobby of maatregelen emissiereducties kunnen bewerkstelligen die daadwerkelijk impact hebben.



Regelgeving, toezicht en handhaving

Als havenautoriteit is de Divisie Havenmeester toezichthouder van nationale wet- en regelgeving, ook die met betrekking tot de milieueffecten van scheepvaart. Veelal betreft dit een signaleringsrol waarbij partnerorganisaties worden betrokken. Waar nodig stelt en handhaaft Port of Amsterdam specifieke regels die worden opgenomen in de Amsterdamse havenverordening, zoals: regels over afvalafgifte door schepen en verplicht gebruik van dampretourleidingen bij boordoverslag van vluchtige organische stoffen (zoals benzine). Over 2018 zijn er bij Divisie Havenmeester zeventien waterverontreinigingen gedetecteerd dan wel gemeld, tegen dertig in zowel 2016 als 2017, zie bijlage 4 voor een specificatie.



Een stimulerend prijsbeleid

Port of Amsterdam belooft schonere zee- en binnenvaartschepen met een korting op het havengeld op basis van ESI-certificering en [Green Award](#). In 2018 hebben wij 27% van de binnenkomende schepen korting gegeven, aanzienlijk meer in vergelijking met voorgaande jaren.

ESI-certificering Port of Amsterdam



2018	2017	2016
% Schone schepen (met ESI-korting)		
27%	20%	17%

Daarnaast is in 2018 incentivebeleid gestart voor zeecruiseschepen die hun emissies rapporteren. Van 5 individuele schepen zijn 39 rapportages ontvangen. Dit aantal was onvoldoende om een nullijn te bepalen voor valide incentivebeleid. Daarom wordt de beloning van emissierapportages in 2019 voortgezet. Doel van het beoogde incentivebeleid is om bij te dragen aan de gewenste emissiereductie van zeecruise van 50% in 2030.

Materialiteit



Port of Amsterdam is mede-investeerder in of stimuleert marktpartijen om te investeren in faciliteiten die schone scheepvaart stimuleren. In 2018 hebben wij € 440.000 geïnvesteerd in de aanleg van walstroomfaciliteiten.



Faciliteiten en diensten

Port of Amsterdam is mede-investeerder in of stimuleert marktpartijen om te investeren in faciliteiten die schone scheepvaart stimuleren. In 2018 hebben wij € 440.000 geïnvesteerd in de aanleg van walstroomfaciliteiten. Ook zijn er extra faciliteiten voor inzameling van scheepsafval en een ontgassingsinstallatie voor de binnentankvaart aangelegd.



Kennisuitwisseling en samenwerking

Als Port of Amsterdam zoeken wij de samenwerking op met andere havens om te komen tot effectieve maatregelen die het 'speelveld' niet verstoren. Zo stemmen wij met Port of Rotterdam afvalstoffenplannen, havenverordeningen en bijbehorende procedures af, bijvoorbeeld het bunkeren van LNG. Door met andere havens binnen de International Association of Ports and Harbours (IAPH) samen te werken, dragen wij bij aan het [World Ports Sustainability Program](#), zoals in de projecten Environmental Ship Index en Clean Marine Fuels. Ook wisselen wij met andere Europese havens die lid zijn van de European Seaport Organisation op Europees niveau best practices uit en benchmarken wij onze prestaties op het gebied van schone en veilige havens.

Materialiteit



Werk en kennis

Betekent voor ons

In en rond de haven werken ruim 70.000 mensen. De haven is daarmee een enorm belangrijke bron van werkgelegenheid en kennis voor de regio. Wij nemen deel aan verschillende werkgroepen en gremia om kennis te delen en samen te werken op diverse onderwerpen. Voor meer (kwantitatieve) informatie over de werkgelegenheid in de haven, zie pagina 54.



Niveau organisatie



Niveau haven



Niveau keten



Duurzame inzetbaarheid van medewerkers en maatschappelijke betrokkenheid

Port of Amsterdam zet zich in om de duurzame inzetbaarheid van medewerkers te bevorderen, zie pagina 62. Tevens ondersteunen we actief Emma@Work, Alliance4Youth en JINC, allemaal organisaties die jongeren helpen met het vergroten van hun inzetbaarheid op de arbeidsmarkt.



Aantrekken van innovatieve ondernemers en inzet van werk-leerbedrijven

Met het vestigen van nieuwe bedrijven in het havengebied stimuleren wij de werkgelegenheid in de Metropoolregio Amsterdam. Met onze innovatiehub Prodock proberen we jonge innovatieve bedrijven aan te trekken. Deze jonge bedrijven zorgen ook dat wij een grotere diversiteit aan functies creëren en dragen tevens bij aan een toekomstbestendig vestigingsklimaat. Ten slotte proberen we bij onze beheer- en onderhoudscontracten zo veel mogelijk de samenwerking op te zoeken met leer-werkleerbedrijven in de omgeving.



Samen optrekken, kennis bundelen en delen

Er is veel kennis buiten en binnen onze organisatie aanwezig. Bundeling van diverse en meerdere expertises is nodig om slimmer, sneller en schoner te opereren. Daarom zet onze organisatie zich vol in voor efficiënte samenwerking op verschillende gebieden binnen de maritieme sector en binnen de regio. Als Port of Amsterdam zijn we een spil in een groter ecosysteem, daarom is individueel opereren niet altijd passend. Een voorbeeld van samen optrekken binnen de internationale maritieme sector is onze deelname aan Project Neptunes. Deze samenwerking hebben wij in 2018 voortgezet. Zo voeren wij gezamenlijk een internationale studie uit om 'nestgeluiden' van zeeschepen te onderzoeken. Met de uitkomsten van deze studie hopen wij de leefbaarheid rondom havens – en daarmee ook de Amsterdamse haven – te vergroten.



Social return

Wij vinden dat onze leveranciers de inzetbaarheid van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt behoren te vergroten ofwel invulling behoren te geven aan hun social return. Dit nemen wij dan ook mee als eis in onze aanbestedingstrajecten. Port of Amsterdam verschaft via sociale werkorganisatie Pantar rechtstreeks werk aan 46 mensen met een achterstand op de arbeidsmarkt (2017: eveneens 46).



Materialiteit



Verantwoorde handelsketens

Betekent voor ons

De Amsterdamse havenregio is een van 's werelds belangrijkste logistieke knooppunten waar internationale ladingstromen worden op- en overgeslagen.

Ladingstromen zoals kolen, mineralen en cacao maar ook relatief nieuwe ladingstromen die door de ontwikkeling van de biobased en circulaire economie in opkomst zijn.

Sommige van deze ladingstromen zijn afkomstig uit landen waar de productie gepaard gaat met milieuschade, slechte arbeidsomstandigheden en -voorwaarden of schending van mensenrechten of waar de handhaving en het toezicht door de lokale regering te wensen overlaten. Het nemen van verantwoordelijkheid op dit gebied is een van de kernwaarden van Port of Amsterdam.

Om die reden is het thema 'verantwoorde handelsketens' verankerd in de [duurzaamheidsagenda van Port of Amsterdam](#), die is gebaseerd op het uitvoeringsprogramma 'Agenda Duurzaamheid' van de gemeente Amsterdam.



Niveau organisatie



Niveau haven



Niveau keten

Wat doen we?

Om onze invloed en betrokkenheid in de handelsketen te verduidelijken hebben we in 2018 een visie ontwikkeld die gebaseerd is op de OESO-richtlijnen voor multinationale ondernemingen. Daarin onderscheiden we verschillende activiteiten:

- We willen weten wat er speelt en dus onderzoeken we ladingstromen met een hoog risico op potentiële (of bewezen) negatieve effecten in de keten;
- We sluiten ons graag aan bij passende maatschappelijk verantwoorde initiatieven in de keten. Zo participeren we in Bettercoal;
- We faciliteren bijeenkomsten over dilemma's en starten het gesprek tussen de verschillende ketenpartners, zoals bedrijven, NGO's, overheden en verladers.

Tot slot stimuleren we duurzame of verantwoorde koplopers zich te vestigen in het havengebied.



Van visie naar beleid

Port of Amsterdam heeft in 2018 zijn visie op ketenverantwoordelijkheid ontwikkeld en vastgelegd in het document '[Lading met een 'extra' lading](#)'. Deze visie is goedgekeurd door de directie en passen we ook toe in onze eigen bedrijfsvoering. Zo is in 2018 een hernieuwd inkoop- en aanbestedingsbeleid ontwikkeld en vastgesteld. Dit beleid zet uiteen dat onze organisatie streeft naar circulaire en duurzame inkoop. Het doel daarbij is om de negatieve gevolgen van onze inkopen zo klein mogelijk te houden én

Project duurzame agrilogistiek

In opdracht van de Wereldbank en in samenwerking met de Hogeschool van Amsterdam en Deltares heeft Port of Amsterdam International de Ivoriaanse Port Autonome de San Pedro geadviseerd bij een kwantitatieve en kwalitatieve analyse van de cacao keten in de San Pedro-regio. Het doel is met behulp van een simulatiemodel vast te stellen waar de *bottlenecks* zitten in logistieke ketens en hoe ketens efficiënter, duurzamer en veerkrachtiger gemaakt kunnen worden. Het rapport is eind 2018 gepresenteerd aan de Nederlandse overheid en de Wereldbank en zal in 2019 worden gepresenteerd aan Ivoriaanse ministers.

de positieve effecten voor milieu en mens te vergroten, nu en in de toekomst van onze inkoop en aanbestedingen.

In 2018 is een tenderboard ingesteld waarin voor alle inkopen vanaf een bepaalde opdrachtwaarde de inkoopstrategieën worden vastgesteld. Elke aanbesteding heeft hierdoor een specifiek strategisch kader waarbij duurzaamheidscriteria op materialiteit worden beoordeeld. Het directiebesluit van mei 2018 om onder andere de inkoop te centraliseren, is momenteel in uitvoering. De verwachting is dat dit proces in 2019 met eventuele uitloop in 2020 wordt afgerond, waarna alle inkopen en daarmee dus ook leveranciersselecties centraal worden verricht.

Materialiteit

Wij verwachten daarom in 2020 te kunnen borgen dat alle nieuwe leveranciers op onder meer milieu- en sociale indicatoren worden beoordeeld.

Dit thema willen we ook meenemen bij het vestigen van nieuwe klanten. Uitgangspunten die wij hierom verwerken en toepassen in ons beleid zijn:

- Het omarmen van de Sustainable Development Goals (SDG's) van de Verenigde Naties;
- Omarmen van de OESO-richtlijnen en handelen volgens deze richtlijnen;
- Het uitdragen van ons duurzaamheidsbeleid in onze keten; hiertoe behoren ook verantwoorde arbeidsomstandigheden.



Compliance

In onze bedrijfscode wordt aandacht besteed aan fraude en corruptie. Er is sprake van corruptie wanneer iemand in een machtspositie ongeoorloofde gunsten verleent in ruil voor wederdiensten of als vriendendienst. Medewerkers dienen zich te houden aan de (internationale) aanbestedings- en anticorruptiewet- en regelgeving en ook volgens de waarden en normen van Port of Amsterdam de juiste afweging te maken. Medewerkers kunnen de vertrouwenspersonen benaderen bij (vermoedens van) belangenconflicten. In 2018 zijn er nul meldingen van corruptie geweest, net zoals in 2017.



In gesprek met klanten en politiek

Aan klanten en lokale en nationale overheden hebben wij afgelopen december onze visie 'Lading met een 'extra' lading' gepresenteerd en zijn we in gesprek gegaan over onze rol en invloed in de keten. In 2019 zullen we dit een vervolg geven en met een brede groep stakeholders verder praten over de invulling van onze ketenaanpak.

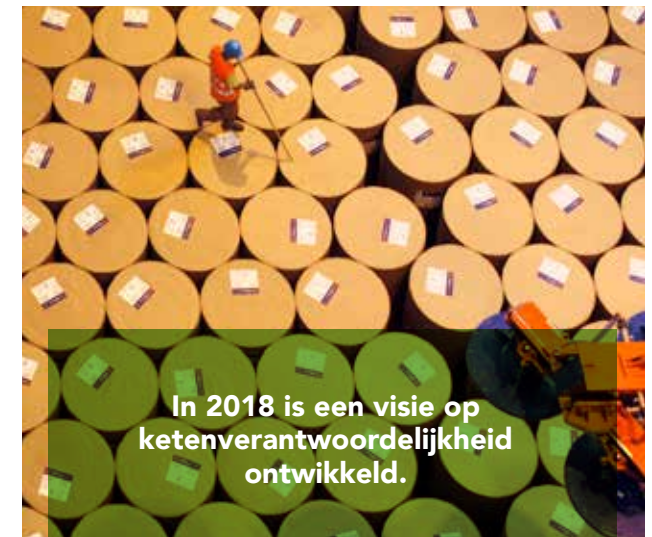


Onderzoek en samenwerking

Bij de start van de ontwikkeling van een ketenbeleid in 2017 heeft Port of Amsterdam ervoor gekozen om ook in Nederland draagvlak en samenwerking te zoeken met de andere zeehavens. Zo is op initiatief van Port of Amsterdam en Port of Rotterdam onderzoek verricht naar de relevantie van OESO-richtlijnen voor zeehavens, de wijze waarop deze richtlijnen kunnen worden nageleefd en het handelingsperspectief van zeehavens. In het eerste kwartaal van 2018 zijn de conclusies van dit onderzoek gepresenteerd:

- OESO-richtlijnen voor multinationale ondernemingen zijn ook van toepassing op Nederlandse zeehavens;
- De betreffende OESO-richtlijnen benoemen het handelingsperspectief van havens als zijnde beperkt. Dit vanwege de rol in de keten en de invloed die kan worden uitgeoefend;
- Acties waarmee de Nederlandse zeehavens risico's op issues in de keten van ladingstromen in hun havens beter kunnen laten aansluiten op de structuur van OESO.

In 2018 is, in opdracht van Brancheorganisatie Zeehavens (BOZ), een onderzoek gestart om ladingstromen met de hoogste maatschappelijke risico's in kaart te brengen. Aanvullend wordt een aanpak ontwikkeld om ook voor grondstoffenketens, zoals cacao, mineralen, kolen, te inventariseren hoe we deze risico's kunnen verkleinen. Tevens wordt in kaart gebracht hoe ladingstromen een bijdrage kunnen leveren aan het verbeteren van de omstandigheden en welke rol havens – zowel individueel als gezamenlijk – hierin kunnen spelen. In 2019 zullen we de uitkomsten uitwerken in een ketenaanpak voor de Amsterdamse haven.



In 2018 is een visie op ketenverantwoordelijkheid ontwikkeld.

Minder materiële thema's

Toelichting minder materiële onderwerpen

De uitkomst van de materialiteitsanalyse heeft voor ons inzichtelijk gemaakt welke thema's het meest relevant zijn. Op de overige, niet-materiële thema's hebben wij ook invloed dan wel impact.

Deze thema's raken, ondanks de mindere relevantie, nog steeds onze activiteiten en onze organisatie. Aan de hand van onderstaande tabel geven wij een beknopte toelichting op deze onderwerpen.

Thema	Toelichting	Niveau
Digitale haven	Niet enkel fysieke verbindingen zijn belangrijk voor nu en later. Met onze digitale omgeving willen wij de operatie efficiënt ondersteunen en onze klanten helpen om hun (logistieke) processen sneller, slimmer en schoner in te richten.	Port of Amsterdam, havengebied en keten
Biodiversiteit	Wij zijn gebiedsbeheerder voor een omvangrijk gebied in de metropoolregio Amsterdam. Bij het beheer, onderhoud en de aanleg van infrastructuur besteden we aandacht aan flora en fauna.	Havengebied en keten
Ruimte-intensivering	De metropoolregio wordt steeds drukker (wonen, werken en recreëren). Hierdoor moeten we zorgvuldig en kritisch omgaan met beschikbare ruimte en deze intensiever gebruiken.	Havengebied
Logistiek en bereikbaarheid	Wij zijn een internationale hub in de logistieke keten, om dit te blijven is goede bereikbaarheid – multimodaal – belangrijk voor ons.	Havengebied en keten
Partnerships	Wij slaan de handen ineen met partijen waarmee wij onze strategie kunnen realiseren of die in lijn met onze strategie handelen.	Port of Amsterdam, havengebied en keten
Voorkeurshaven	We bouwen aan een haven die steeds meer waarde oplevert voor klanten en omgeving: een slimme, snelle, schone haven.	Havengebied en keten
Klanttevredenheid	Door goed te luisteren naar onze klanten kunnen we beter anticiperen op de behoefte van onze klanten.	Port of Amsterdam
Transparantie	Open en eerlijke communicatie over onze activiteiten en impact op onze omgeving is essentieel voor een goede relatie met onze stakeholders.	Port of Amsterdam
Duurzame bedrijfsvoering	Wij willen onze bedrijfsvoering op een verantwoorde en duurzame manier inrichten en uitvoeren.	Port of Amsterdam
Innovatiekracht	Wij willen als bedrijf anticiperen op en meebewegen met de veranderende wereld om ons heen. Wij willen wendbaar blijven in een complexe omgeving en stimuleren actief innovatie en nieuwe samenwerkings- en organisatievormen. Dit doen wij zowel met partners als binnen de eigen organisatie.	Port of Amsterdam, havengebied en keten



Financiële resultaten

Gezonde financiële positie

Financiële kerncijfers

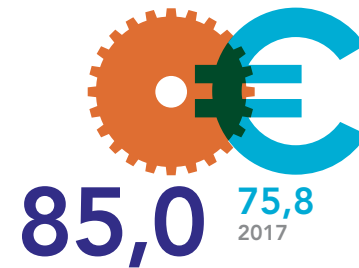
Opbrengsten

(in € mln.)



Bedrijfskosten

(in € mln.)



Nettoresultaat

(in € mln.)



Solvabiliteit

(in %)



Eigen vermogen

(in € mln.)



* Betreft het resultaat na verschuldigde vennootschapsbelasting en exclusief belastinglatentie.

Gezonde financiële positie

Financiële resultaten

In 2018 is met 82,3 miljoen ton een nieuw overslagrecord geboekt, tegen 81,3 miljoen ton in 2017. Tevens was er sprake van een record in de gronduitgifte. In 2018 werd 45,1 hectare uitgegeven tegen 18 hectare in 2017. Daartegenover staat dat de bedrijfskosten in 2018 zijn toegenomen als gevolg van een eenmalige vrijval van de voorziening voor ACT van € 10,3 miljoen in 2017, alsmede de eerste bijdrage aan de zeesluis van € 5 miljoen in 2017.

Kerncijfers	2018	2017
Bedragen in €		
Resultaten		
Opbrengsten	157.412.776	150.055.980
Personeelslasten	-34.393.881	-33.238.553
Afschrijvingen	-21.719.023	-21.680.629
Overige bedrijfskosten	-28.855.780	-20.852.822
Bedrijfsresultaat	72.444.092	74.283.976
Financiële baten en lasten	654.914	796.105
Resultaat deelnemingen	1.374.369	19.886
Resultaat voor verschuldigde vennootschapsbelasting	74.473.375	75.099.967
Verschuldigde vennootschapsbelasting	-5.984.578	-14.161.395
Nettoresultaat	68.488.797	60.938.572

Financiële resultaten

Opbrengsten	2018	2017
Bedragen in €		
Contractinkomsten	84.875.740	79.327.591
Zeehavengelden	57.223.266	55.974.696
Binnenhavengelden	7.470.131	7.266.074
Opbrengsten ligplaatsreserveringen	2.675.043	2.284.581
Overig	5.168.596	5.203.038
Totaal opbrengsten	157.412.776	150.055.980

De opbrengsten zijn gedurende 2018 met € 7,4 miljoen (5%) toegenomen tot € 157,4 miljoen. Contractinkomsten (huur en erfpacht) en Zeehavengelden leveren met € 142 miljoen (2017: € 135 miljoen) de hoogste bijdrage aan onze opbrengsten. De Contractinkomsten stegen met 7,0% (2017: +2,8%). Zeehavengelden stegen met 2,2% (2017: +4,2%). Deze toenames worden voornamelijk veroorzaakt door hogere prijzen als gevolg van tariefindexatie, een stijging van de overslag en uitgifte van nieuwe terreinen.

Personeelslasten

De personeelslasten stegen in 2018 met € 1,2 miljoen (3%). De stijging wordt mede veroorzaakt door reguliere periodieke salarisstijgingen en een cao-verhoging. Daarnaast is aan medewerkers een eenmalige compensatie voor een nieuw werkrooster uitgekeerd en eenmalige gratificaties als gevolg van cao-afspraken die in april 2018 zijn gemaakt.

Overige bedrijfskosten

De overige bedrijfskosten zijn in 2018 toegenomen met € 8,0 miljoen. De belangrijkste oorzaak van de stijging van de overige bedrijfskosten is de vrijval van de voorziening voor ACT van € -10,3 miljoen in 2017, alsmede de eerste bijdrage aan de zeeluis van € 5 miljoen in 2017. De toename in beheer- en onderhoudskosten wordt voornamelijk veroorzaakt door de inhuur van extra sleepdiensten en hogere kosten voor afvalinzameling in het kader van het Havenafvalplan.

Overige bedrijfskosten	2018	2017
Bedragen in €		
Huisvestingskosten	2.616.288	2.657.911
Beheer en onderhoudskosten	6.418.017	5.849.407
ICT-kosten	6.051.851	6.262.217
Milieu en Ruimte	3.609.071	1.244.040
Communicatie, Marketing en Acquisitie	2.827.135	2.700.235
Huur en erfpachtkosten	2.285.012	2.249.491
Onderzoeks- en advieskosten	2.099.300	2.104.021
Overige kosten	2.949.097	- 2.214.500
Totaal overige bedrijfskosten	28.855.780	20.852.822

Resultaat deelnemingen

De stijging van het resultaat in geassocieerde deelnemingen wordt voornamelijk veroorzaakt door Waterkant C.V. en Windpark Ruigoord. Het resultaat van Waterkant C.V. (Passenger Terminal Amsterdam) wordt positief beïnvloed door het recordaantal cruise-aanlopen van 180 tegen 134 in 2017.

Windpark Ruigoord betreft een 50%-belang waarin met Eneco wordt samengewerkt op het gebied van windenergie. Het resultaat was ten opzichte van 2017 verbeterd als gevolg van een stijging in de productie van windenergie.

Voor een volledige lijst van deelnemingen verwijzen we naar bijlage 1.

Financiële resultaten

Vennootschapsbelasting

Port of Amsterdam is sinds 1 januari 2017 onderworpen aan vennootschapsbelasting. Als gevolg daarvan is in overleg met de Belastingdienst in januari 2019 een fiscale openingsbalans per 1 januari 2017 vastgesteld. Het eigen vermogen in de vastgestelde fiscale openingsbalans per 1 januari 2017 is € 937 miljoen hoger dan het eigen vermogen in de commerciële balans op die datum. Een hogere waardering van de post 'Vooruitbetaalde erfpachtcanon gronden en terreinen' is de belangrijkste oorzaak van het verschil tussen het eigen en het fiscale vermogen.

De verschuldigde vennootschapsbelasting betreft het saldo van de te betalen vennootschapsbelasting over 2018 (€ 6,7 miljoen) en de correctie van de verschuldigde vennootschapsbelasting over 2017 (€ -0,8 miljoen).

Ontwikkeling van de balans

De aangepaste solvabiliteit van Havenbedrijf Amsterdam N.V. bedraagt 60,4% (ultimo 2017: 62,6%). In deze berekening, die is gebaseerd op de afspraken met de bank, zijn onder andere de belastinglatentie en voorgestelde dividenduitkeringen in aftrek genomen op het balanstotaal en eigen vermogen. Het bankconvenant eist dat het gecorrigeerde eigen vermogen minimaal 30% van het totaal vermogen bedraagt op 31 december 2018. Havenbedrijf Amsterdam N.V. voldoet aan deze minimale eis. De solvabiliteit is relatief hoog als gevolg van de agioreserve die met de verzelfstandiging is gevormd.



De solvabiliteit van Havenbedrijf Amsterdam N.V. bedraagt 60,4%.



Investeringsen en markt

Investeren in de toekomst

48

Investeren in de toekomst

Investerings en markt

We geloven dat de toegang die de Amsterdamse haven biedt altijd beter kan: **sneller, slimmer, schoner**. Deze ambitie is de drijfveer voor al onze activiteiten. Met ons **Strategisch Plan 2021** zetten we een belangrijke stap op weg naar de **Visie 2030**.

In 2018 investeerde Port of Amsterdam ruim € 50 miljoen in de Amsterdamse haven. Deze investeringen zijn zowel een weerspiegeling van de strategische prioriteiten als van de strategische richting die vanuit de roadmaps naar voren komt. De investeringen kunnen worden verdeeld in:



Hieronder worden de belangrijkste investeringen kort toegelicht, zowel van Port of Amsterdam zelf als co-investeringen en belangrijke investeringen van klanten.

Circular en renewable industry

In 2016 lagen op de daken in het Amsterdamse havengebied nog nauwelijks zonnepanelen. Eind 2018 lag er maar liefst 55.000 vierkante meter (circa 33.000 zonnepanelen). Dat komt overeen met ongeveer zeven megawattpiek, net zoveel als bijna zevenduizend huishoudens jaarlijks aan energie gebruiken. Port of Amsterdam onderzoekt samen met Alliander of de huidige elektrische infrastructuur in het havengebied voldoende capaciteit heeft om ook in de toekomst zonne-energie die bedrijven zelf niet nodig hebben, terug te leveren aan het elektriciteitsnet. Doel is een marktplaats voor duurzame energie in te richten die in 2019 van start gaat. Voor een industriële omgeving is dat uniek in Europa.

Prodock, de door Port of Amsterdam geïnitieerde start-up- en scale-up-locatie van het havengebied ontwikkelt zich voorspoedig. In 2018 heeft Clean the World zijn Europese hub hier gevestigd. Clean the World verzamelt gebruikte zeepjes en andere gebruikte (vloeibare) doucheproducten van Amsterdamse hotelketens. Deze worden omgezet in nieuwe doucheproducten en nieuwe zeepblokken. Ook scale-up The Waste Transformers heeft zich in 2018 gevestigd in Prodock. Het bedrijf heeft een systeem ontwikkeld dat organisch afval volledig hergebruikt en (na vergisting) omzet in biogas, elektriciteit, restwarmte voor de warmwatervoorziening en compost. Een derde vestiging is de start-up The Climate Cleanup, die verschillende CO₂-projecten aanjaagt, waaronder de inzet van algenkweek voor de opvang van CO₂.

Simadan Groep werd overgenomen door de Nederlandse investeringsmaatschappij Parcom Capital en het Britse conglomeraat John Swire & Sons, een biodieselproducent in het Verenigd Koninkrijk. Simadan Groep bestaat uit meerdere duurzame bedrijfsonderdelen

Investeringsen en markt

die onder meer gespecialiseerd zijn in het inzamelen, verwerken en recyclen van oud frituurvet en organisch bedrijfsafval, productie van energierijke vetproducten voor de diervoederindustrie en productie van tweedegeneratiebiodiesel gemaakt van afvalvetten en oliën. Met de overname wordt nieuw kapitaal geïnvesteerd om groei in reststromen tot stand te brengen. Port of Amsterdam is nauw betrokken bij deze overname.

Veel plastic kun je recyclen. Maar dat geldt niet voor flinterdunne plasticfolies. Als zulk 'end-of-life' plastic bij het afval belandt, wordt het bijna altijd verbrand, waarbij veel CO₂ vrijkomt. Daarom is in 2018 begonnen met de bouw van de eerste Europese fabriek die van deze plastics olie maakt, geschikt als brandstof voor schepen en dieselauto's. Port of Amsterdam is via Bin2Barrel Holding voor 10% aandeelhouder van het IGES Amsterdam-project. Met de bouw van een andere circulaire fabriek breidt de circulaire 'plastic hub' in de Amsterdamse haven zich uit. Plastic Recycling Amsterdam (PRA) gaat jaarlijks 17.000 ton plastics verwerken en geschikt maken voor hergebruik. De met 99% zuiverheid gesorteerde plastics kunnen vervolgens worden opgewerkt tot volwaardige nieuwe verpakkingsmaterialen. Hiermee wordt 90% CO₂ en 75% kosten in de keten bespaard.

AEB Amsterdam heeft in de haven een innovatieve scheidingsinstallatie gerealiseerd die jaarlijks 60.000 ton grondstoffen uit huishoudelijk afval zal terugwinnen. Daarmee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de circulaire economie. AEB Amsterdam is ook gestart met realisatie van de AEB Bio-energiecentrale (AEB BEC). Deze verwerkt rest- en snoei-hout uit de regio tot duurzame elektriciteit en warmte. Per jaar gaat deze centrale tot 110.000 ton laagwaardig snoei- en afvalhout omzetten naar 935 TJ duurzame energie. Het hout is afkomstig van landschapsbeheer en houtbewerkers in een straal van maximaal 150 km rond Amsterdam. Vanaf 2020 gaat de centrale elektriciteit voor 27.000 huishoudens en warmte voor 25.000 huishoudens leveren.



Prodock biedt innovatieve ondernemers ruimte om nieuwe producten en bedrijven te starten op het gebied van energietransitie, biobased/ circulaire economie en digitech.

Investeringsen en markt



Afvalrecycler PARO bezit een state-of-the-art-scheidingslijn die met hoogwaardige scheidingstechnieken bouw- en sloopafval omzet in hoogwaardige circulaire grondstoffen.

Het Engelse bedrijf Greenergy nam biodieselfabriek Vesta over van olieopslagbedrijf Oiltanking. Deze biodieselfabriek wordt omgebouwd om uit afvalvetten en -olie hoogwaardige tweedegeneratiebiodiesel te kunnen produceren. De ingebruikname van de biodieselfabriek betekent meer dan een verdubbeling van de totaal in de Amsterdamse haven geproduceerde biodiesel.

De verwarmingsinstallatie bij Koopman Car Handling was aan vervanging toe. Dit maakte het mogelijk om hier duurzame energie toe te passen en Koopman aardgasvrij te maken. Door gebruik te maken van stadsverwarming die wordt opgewekt door bedrijven die zijn gevestigd in de haven, fungeert de haven als 'batterij' voor de haven en de stad. De warmte-transportleiding is afkomstig van Orgaworld. Ook heeft Port of Amsterdam bij Koopman 1.240 zonnepanelen geplaatst, die circa 352.000 kWh stroom leveren, wat gelijk staat aan de jaarlijkse stroombehoefte van 95 huishoudens.

Afvalrecycler PARO heeft een 7,6 hectare groot terrein gepacht met als doel een nieuwe state-of-the-art-scheidingslijn in te richten die met hoogwaardige scheidingstechnieken bouw- en sloopafval omzet in hoogwaardige circulaire grondstoffen die worden hergebruikt door andere bedrijven in het havengebied en aannemers in de stad.

Real estate en cruise

Woonaccessoiresbedrijf Fetim gebruikt alle modaliteiten die de haven te bieden heeft en is binnen de haven verhuisd naar een nieuw logistiek warehouse in het bedrijfengebied Atlaspark. Ook DHL richtte hier een sorteercentrum in. De werkgelegenheid nam hierdoor met 250 mensen toe. Het Atlaspark ontwikkelt zich hiermee verder tot een distributiehuis gericht op de metropoolregio Amsterdam en de rest van Nederland.

PVH Europe, waaronder Calvin Klein en Tommy Hilfiger, concentreerde al zijn bedrijven in de Minervahaven. Dit havengebied ontwikkelt zich tot vestigingsplek van de creatieve industrie. Om ook in de avonden voor een aantrekkelijk gebied zorg te dragen, worden door Student Experience zeshonderd hotelkamers ontwikkeld voor (buitenlandse) studenten, onderzoekers en promovendi.

Investeringsen en markt

Naast grootschalige distributie vervult de haven ook een rol in fijnmazige distributie in de vorm van 'last mile'-transport. Zowel Marqt als Picnic opende in 2018 zijn last-mile-hub in het havengebied.

De Nederlandse jachtbouwers zijn marktleiders in hun branche. In de Hornhaven/Moezelhaven ontwikkelt Royal van Lent (Feadship) een (nieuwbouw)werf voor super-jachten tot 160 meter lengte. Hiermee ontwikkelt de haven zich tot een centrum voor de jachtbouw. Aan de noordzijde in Zaanstad faciliteert Port of Amsterdam een tweede jachtwerf met een focus op refits. Op het Shipdock-terrein focust Damen zich ook op deze markt. Port of Amsterdam stelt zich tot doel jacht-, cruise- en rivierschepen aan te trekken en daarmee deze markt en daarmee verbonden aanpalende werkgelegenheid te stimuleren.

Energy, cargo en offshore

De ambitie van Port of Amsterdam om fors te groeien in de shortsea-containeroverslag heeft in 2018 een flinke impuls gekregen. De overslag van containers groeide met 69%. Naast groei bij VCK Logistics speelt vooral de nieuwe lijndienst van rederij Samskip op Hull daarbij een belangrijke rol. Sinds maart 2018 vaart Samskip drie keer per week heen en weer tussen Amsterdam en de Noord-Engelse havenstad Hull. Met de nieuwe verbinding groeit het belang van Amsterdam als hubfunctie voor het verladen van goederen. Ook internationaal sluit de nieuwe shortsea-dienst goed aan bij de toenemende capaciteitsvraag uit de markt. Zo is de nieuwe lijndienst een aanvulling op initiatieven als de nieuwe zijderoute, een spoorverbinding met China.

Port of Amsterdam is ook actief betrokken bij de verdere vergroening van de logistieke containerbinnenvaart. Zo cofinanciert Port of Amsterdam de ontwikkeling van twee hybride binnenvaartschepen die zullen worden ingezet op een dagelijkse containerbinnenvaartlijndienst tussen Amsterdam en Rotterdam en een tweewekelijkse service op Amsterdam-Antwerpen.

2018 was een succesvol jaar voor investeringen in cacao. Mede door de positieve mondiale economische ontwikkeling neemt de vraag naar cacao en afgeleide producten toe. Om te voldoen aan deze marktvraag en tegelijkertijd de efficiëntie in distributie, op- en overslag te vergroten, worden bestaande opslagfaciliteiten uitgebreid en van nieuwe infrastructuur voorzien. Goede voorbeelden zijn de uitbreiding van 10,5 hectare van Katoen Natie en de uitbreiding van cacaoveem Vollers.



Zowel Marqt als Picnic opende in 2018 hun last-mile hub in het havengebied.

Investerings en markt

Door Commodity Centre Netherlands Falcon (CCNF) wordt aan de Ruijgoordweg een state-of-the-art-distributiecentrum voor cacao en soft-commodities gerealiseerd. Goederen zullen hier zowel over de weg als het water worden aan- en afgevoerd.

Infrastructuur

Port of Amsterdam heeft in 2018 vooral geïnvesteerd in uitbreiding van de haven- infrastructuur met als doel bestaande bedrijven te voorzien van zee- of binnenvaart- verbindingen. Een goed voorbeeld is de ontwikkeling van kades in het haventerrein 'HoogTij' in Zaanstad, direct gelegen langs het Noordzeekanaal, waarmee in goede samenwerking met Rijkswaterstaat nieuw havengebied tot stand wordt gebracht dat vanaf 2020 uitgeefbaar is. Een ander voorbeeld is de De Ruijterkade-West waar bestaande steigers zijn vervangen door een nieuwe drijvende steiger die geschikt is voor onder meer rivier- cruiseschepen. De afneermogelijkheden voor de (grotere en kleinere) riviercruisesector is daardoor verbeterd. Ook zijn er maatregelen genomen om geluidsoverlast te voorkomen en is door het aanbrengen van moderne ledverlichting de veiligheid toegenomen.

In het kader van de realisatie van het jachtencluster is in de Moezelhaven een nieuwe kade aangelegd, bedoeld voor de afbouw van jachten. Voor het distributiecentrum van Commodity Centre Netherlands Falcon (CCNF) aan de Ruijgoordweg is ten behoeve van de aan- en afvoer over water geïnvesteerd in een langskade met inkassing aan het Noordzeekanaal. Deze kade is vooralsnog bestemd voor binnenvaart, maar wordt tevens voorbereid om in de toekomst ook door zeeschepen met een grotere diepgang te worden gebruikt. In de Petroleumhaven zijn bestaande ligplaatsen voor zeeschepen gerenoveerd. Aan de Mercuriushaven en Vlothaven zijn afmeerboeien voor boord-boordoverslag van droge- ladingproducten verbeterd waardoor een grotere spreiding aan scheepslengtes veilig kan worden afgemeerd. In het havengebied Westpoort zijn wachtplaatsen voor diverse scheepstypen (duwbakken, droge lading, gevaarlijke lading) aangelegd. Met deze ontwikkeling wordt het serviceniveau voor de binnenvaart verbeterd.

Ook in de bulkmarkt voor olieproducten werd geïnvesteerd. Zo resulteerde een samenwerking met de terminal van Vopak in een verbeterde infrastructuur. Dit was zowel technisch als logistiek gezien een uitdagend project dat in goede samenwerking met vele partijen succesvol werd afgerond. Aan de Vingerpier en Mauritiushaven werden extra ligplaatsen voor zee- en binnenvaartschepen tot stand gebracht. Deze ontwikkelingen dragen bij aan verdere intensivering van het gebruik van de Afrikahaven. Op de kop van de Afrikahaven zijn nog eens twintig extra ligplaatsen gecreëerd voor de binnenvaart en kegelschepen.

Een andere infra-investeringsprioriteit is verbetering van de weg- en fietsinfrastructuur. Doelen zijn zowel de veiligheid van vrachtrijders als fietsers te verbeteren als het woon- werkverkeer per fiets te stimuleren en de biodiversiteit te bevorderen. Aan de Heining is een grootschalige truckparking gerealiseerd. Op deze openbare truckparking kunnen chauffeurs op een verkeersveilige en humane manier de verplichte rij- en rusttijden overbruggen. Ook is in samenwerking met de gemeente Amsterdam en RAI Amsterdam een bufferparkeerterrein (P2o) gerealiseerd. Hierdoor komt meer ruimte vrij voor de verdere ontwikkeling van het gebied rond de RAI.

Een derde prioriteit is de aanleg van walstroom met als doel zowel duurzaamheid te bevorderen als geluid- en stankoverlast te reduceren. Een goed voorbeeld is de aanleg van een walstroomsysteem op de locatie de De Ruijterkade-West. Er kunnen hier negen riviercruiseschepen van walstroom worden voorzien.

Tot slot wil Port of Amsterdam bijdragen aan het verduurzamen van het transport over water door de beschikbaarheid van LNG (Liquid Natural Gas) voor schepen te vergroten. LNG is een aanzienlijk schonere brandstof voor de scheepvaart dan diesel. Tot op heden werd op een tijdelijke locatie aan de Oceanenweg (Groene kade) LNG met tankwagens naar schepen aangevoerd voor bunkering. Port of Amsterdam heeft samen met de firma Titan geïnvesteerd in een LNG-tankfaciliteit met een vaste locatie in de Amerikahaven en een mobiele voorziening die naar verwachting in 2019 operationeel wordt.

De kracht van de haven

Economische betekenis Noordzeekanaalgebied

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 zogenoemde Hamburg-Le Havre-range.



7,2 **6,9**
2016

Havengebonden toegevoegde waarde in NZKG (in € mrd.) 2017



1.459 **1.312**
2016

Aantal bedrijven in havengebied Westpoort 2018

Economische betekenis Noordzeekanaalgebied	2017	2016
Directe havengebonden toegevoegde waarde in NZKG (in € mrd.)	4,504	4,335
Indirecte havengebonden toegevoegde waarde in NZKG (in € mrd.)	2,691	2,549
Zeehavengerelateerde bedrijven in NZKG	821	738
Havengebonden werkgelegenheid NZKG (direct en indirect)	68.399	66.858
Directe arbeidsplaatsen NZKG	35.154	35.042
Indirecte arbeidsplaatsen NZKG	33.245	31.815

In november 2018 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. In dit rapport worden de cijfers over het jaar 2017 gepubliceerd. Hieruit bleek dat de totale werkgelegenheid in het Noordzeekanaalgebied in 2017 met 2,2% is toegenomen. Deze toename is voor een groot deel toe te schrijven aan groei van de werkgelegenheid in de vervoersector.

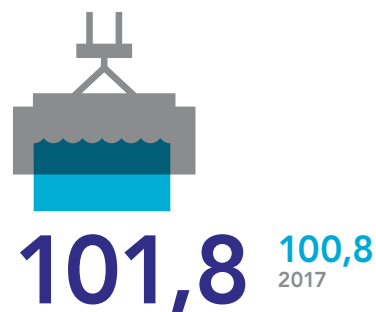
De totale toegevoegde waarde is daardoor in dezelfde periode toegenomen met 4,4%. Deze stijging kwam vooral tot stand dankzij de basismetaal- en metaalproductenindustrie. Het aantal zeehavengerelateerde bedrijfsvestigingen kende een stijging van 11,2%, voornamelijk gerealiseerd in de op- en overslag en zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening. Ook in de andere Nederlandse zeehavenregio's namen de werkgelegenheid en toegevoegde waarde toe. Het belang van de havens en het havenindustriële complex in de Nederlandse economie is gelijk gebleven.

Kerncijfers Amsterdamse haven	2018	2017	2016
Import Amsterdam (in mln. ton)	50,37	50,55	49,06
Export Amsterdam (in mln. ton)	31,89	30,72	30,27
Ranking haven van West-Europa (in tonnage)	4 ^e	4 ^e	4 ^e
Marktaandeel Hamburg-Le Havre-range	8,0%	8,0%	7,8%

Economische betekenis Noordzeekanaalgebied

Overslagcijfers naar nieuw record

In 2018 is in de Amsterdamse haven met 82,3 miljoen ton opnieuw een nieuw overslagrecord geboekt. Samen met de andere havens in het Noordzeekanaalgebied kwam de totale overslag in 2018 uit op 101,8 miljoen ton, ook een record. In IJmuiden steeg de overslag met 1% tot 18,6 miljoen ton. Beverwijk zag de overslag met 8% dalen tot 700.000 ton. Zaanstad zag de overslag met een derde dalen naar 200.000 ton.



Overslag Noordzeekanaalgebied (in mln. ton)

Overslagcijfers per gebied	2018	2017
Overslag Amsterdam (in mln. ton)	82,3	81,3
Groei overslag NZKG (in %)	1,0	3,3
Groei overslag Amsterdam (in %)	1,2	2,4
Overslag Velsen/IJmuiden (in mln. ton)	18,6	18,5
Overslag Beverwijk (in mln. ton)	0,7	0,8
Overslag Zaanstad (in mln. ton)	0,2	0,3

Het record in de Amsterdamse haven is vooral het gevolg van 18% meer overslag van agribulk tot 8,3 miljoen ton en de groei van overslag van containers met 69% (108.270 TEU). De flinke stijging van de containeroverslag is voornamelijk toe te schrijven aan de nieuwe, vaste lijndienst van Samskip naar Engeland. Ook de overslag van overige droge bulk liet met 13% een duidelijke stijging zien, waarvan bouwproducten met 7,4 miljoen ton het grootste segment is.

Overslagcijfers per ladingstroom	2018	2017
Overslag olieproducten in Amsterdam (in mln. ton)	44,6	44,4
Overslag agribulk in Amsterdam (in mln. ton)	8,3	7,0
Overslag steenkool in Amsterdam (in mln. ton)	13,1	15,8
Overslag overige droge bulk (inclusief erts en mest) Amsterdam (in mln. ton)	10,3	9,3
Overslag overige natte bulk Amsterdam (in mln. ton)	2,8	2,2
Overslag containers in Amsterdam (in mln. ton)	1,1	0,6
Overslag Ro/Ro en overig stukgoed in Amsterdam (in mln. ton)	2,1	1,9
Overslag containers (in TEU)	108.270	56.191

De overslag van olieproducten, die meer dan de helft van de overslag in de Amsterdamse haven vertegenwoordigt, nam in 2018 marginaal toe tot 44,6 miljoen ton. De overige natte bulk, zoals chemische basisproducten, steeg sterk met 24% tot 2,8 miljoen ton.

De steenkolenoverslag daalde met 18% tot 13,1 miljoen ton. Dit is het vierde jaar op rij dat sprake is van een daling in de kolenoverslag en mede het gevolg van eerder ingezet bewust beleid. Ro/Ro en overig stukgoed steeg met 14% tot 2,1 miljoen ton. De totale import in de Amsterdamse haven stabiliseerde het afgelopen jaar op 50,4 miljoen ton. De export groeide naar 31,9 miljoen ton.

Economische betekenis Noordzeekanaalgebied

De overslagcijfers weerspiegelen de ambitie van Port of Amsterdam om geleidelijk minder afhankelijk te worden van fossiele brandstoffen en daarvoor in de plaats andersoortige lading aan te trekken. De sterke groei van met name agribulk en containers heeft de afname van kolen in belangrijke mate gecompenseerd.

Terreinuitgifte en bouwactiviteiten toegenomen

In 2018 is bruto ruim 50 hectare terrein uitgeven aan klanten. Omdat we 5 hectare terrein hebben teruggekocht van Fetim, bedraagt de netto-uitgifte ruim 45 hectare. In 2017 en 2016 bedroegen de netto-uitgiften respectievelijk 18 en 12 hectare.

Terreinuitgifte Amsterdamse haven	2018	2017
In hectaren		
Bruto terreinuitgifte	50,1	18,1
Teruggenomen terreinen	5,0	0,1
Netto terreinuitgifte	45,1	18,0
Uitgegeven terrein voor biobased en circulaire activiteiten	9,1	0,4

De grootste havengebonden terreinuitgiften, waarbij gebieden rechtstreeks toegang hebben voor de mogelijkheid tot transport over water, waren die voor Katoen Natie (10,5 hectare), PARO (7 hectare) en CCN, Commodity Centre Netherlands (6 hectare). Voor PARO en CCN is ook geïnvesteerd in de aanleg van diepzeekades langs het Noordzeekanaal, voor Katoen Natie is een kade gerenoveerd elders in het havengebied. In het kader van de sterk toegenomen duurzame activiteiten werd aanzienlijk meer terrein voor biobased en circulaire activiteiten uitgegeven: 9,1 hectare versus 0,4 hectare in 2017.

De grootste niet-havengebonden terreinuitgiften vonden plaats in het Atlaspark ten behoeve van de grootschalige logistieke activiteiten van onder meer Fetim (9 hectare), en de ontwikkelaars Delin en Borghese Real Estate (respectievelijk 5 en 3 hectare). Verder is in de Minervahaven gestart met de bouw van een studentenhotel en worden diverse panden ontwikkeld op al eerder uitgegeven posities. Dit past bij het streven om dit specifieke terrein, dat dicht bij de stad ligt, te verlevendigen.

Zee- en riviercruise

Gelijk aan de overslag van goederen bereikten in 2018 ook de cruiseactiviteiten nieuwe records. Bij de zee-cruise steeg het aantal calls (aankomsten) naar 180 en het aantal passagiers naar 425.000 (2017: 134 calls en 333.000 passagiers). In IJmuiden bedroeg het aantal zee-cruise-calls 30, tegen 23 in 2017. Het aantal aanlopen van riviercruiseschepen in 2018 steeg gering naar 2.007 (2017: 1.946).

Zee- en riviercruisebezoek	2018	2017
In aantal schepen		
Aantal aanlopen zee-cruise Amsterdam	180	134
Aantal aanlopen zee-cruise IJmuiden	30	23
Aantal aanlopen zee-cruise Amsterdam en IJmuiden	210	157
Aantal aanlopen riviercruise Amsterdam	2.007	1.946
Aantal aanlopen riviercruise Zaanstad	245	61
Aantal aanlopen riviercruise Amsterdam en Zaanstad	2.252	2.007

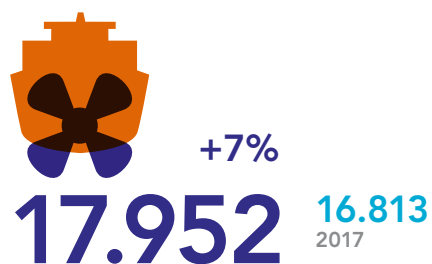
In 2018 heeft het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied een bestuurlijke opdracht gegeven voor het zoeken naar een locatie voor een passagiersterminal in de regio. Dit met het oog op de mogelijke komst van een Javabrug en de effecten daarvan op de huidige Passenger Terminal Amsterdam (PTA), die bij de beoogde situatie geen grote cruiseschepen meer kan ontvangen. Port of Amsterdam is honderd procent eigenaar van de PTA.

Hoewel de zee- en riviercruise groeimarkten zijn en Amsterdam een aantrekkelijke cruisebestemming is, worden in 2019 de recordaantallen van 2018 naar verwachting niet geëvenaard. Aanleiding zijn maatregelen van de gemeente Amsterdam die de door de stad gevoelde overlast door toeristen moeten verminderen. Zo zag de zee-cruise zich per 1 januari 2019 geconfronteerd met een toeristenbelasting voor transitpassagiers. Hierop hebben voor 2019 en 2020 zeven zee-cruiserederijen in totaal 125 calls geannuleerd voor naar schatting 270.000 passagiers. In de riviercruisesector zal het aantal aanlopen met name stagneren als gevolg van gelijkblijvende ligplaatscapaciteit.

Schone en veilige scheepvaart

Scheepvaart en nautische veiligheid

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. Onder invloed van het goede economisch klimaat en de sterke positie van de Amsterdamse haven in het mondiale nautische netwerk, nam het aantal zeevaartscheepsbewegingen in het Noordzeekanaalgebied met 7% aanzienlijk toe.



Aantal zeevaartscheepsbewegingen Noordzeekanaalgebied

Scheepsbewegingen	2018	2017
In aantal schepen		
Aantal scheepsbezoeken Amsterdam	5.087	4.678
Aantal scheepsbezoeken Noordzeekanaalgebied	7.525	7.011
Totaal aantal geschutte schepen	38.845	36.359
Aantal aanlopen binnenvaart	41.242	40.012

De toename van het aantal scheepsbezoeken is waarneembaar over de totale breedte, van vrachtschepen tot recreatievaart. De vertraging in de realisatie van de nieuwe zeeluis heeft vooralsnog geen negatief effect gehad, hoewel de technische levensduur van de huidige zeeluis duidelijk zijn einde nadert. Het technisch onderhoud en beheer kosten aanzienlijk meer inspanningen dan in het verleden.

De toenemende schaalgrootte van het scheepvaartverkeer heeft geleid tot extra onderzoek naar het efficiënt schutten en de breedte en diepte van de vaarwegen.

Door de toenemende klimaatwisselingen en de extreme droogte in het voorjaar en zomer was er extra aandacht voor het probleem van verzilting. Door het zouter worden van het binnenwater door via het schutten binnendringend zeewater wordt de watervoorziening minder geschikt voor zowel de land- en tuinbouw als drinkwatervoorziening. In dat kader zijn er tijdelijke bellenbanen aangelegd in de sluis en een permanente bellenbaan gerealiseerd in het Amsterdam-Rijnkanaal. Er is onderzoek gedaan naar 'slimmer schutten', waarbij de instroom van zout water zo veel mogelijk beperkt wordt. Hieruit is naar voren gekomen dat de 'deur-open-tijd' hiervoor bepalend is. De genomen maatregelen zijn in samenwerking met Rijkswaterstaat vastgelegd in het document 'Droogte- en verziltings-scenario's beheersmaatregelen schutten IJmuiden'.

Een ander aandachtspunt is het verstevigen van de cybersecurity (zie pagina 72).

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 een snelle, slimme en schone haven wordt extra geïnvesteerd in duurzaamheid, met onder meer leefbaarheidsprogramma's, biobrandstoffen, zon- en windenergie en alternatieven voor schonere scheepvaart. In opdracht van het havenbedrijf doet de GGD (Gemeentelijke Gezondheidsdienst) al jaren metingen naar de luchtkwaliteit. Hieruit blijkt dat deze in het

Scheepvaart en nautische veiligheid

havengebied ruim aan de Europese normen voldoet. Toch willen wij samen met de branche de emissie van scheepvaart verder terugdringen en de milieu-impact ervan verkleinen. Onze ambities voor de periode tot 2021 staan beschreven in onze [Visie Schone Scheepvaart](#). Concrete acties zijn vermindering van emissies veroorzaakt door de bedrijfsvoering van het schip (zoals uitlaatgassen, afval en sewage) en daarnaast van emissies die vrijkomen bij het laden en lossen van het schip (zoals fijnstof bij kolen, dampen bij aardolieproducten of geluid). De inzameling van scheepsafval is toegenomen naar 41.177 ton (2017: 35.651). Daarnaast wordt er extra geïnvesteerd in walstroomvoorzieningen, zie ook pagina 38.

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 27% gegroeid, zie ook pagina 37.

Havenafvalplan

In Nederland is de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs) van kracht. Met deze wet voldoet Nederland aan de internationale verplichtingen die voortkomen uit het MARPOL-verdrag. De Wvvs bevat onder andere een verbod op het lozen van schadelijke stoffen door schepen en de verplichting voor havenbeheerders om te zorgen voor voldoende voorzieningen voor het in ontvangst nemen van scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen van schepen. Deze regelgeving is uitgewerkt in een aantal Algemene Maatregelen van Bestuur en ministeriële regelingen conform de Europese Richtlijn nr. 2000/59/EG/.

Deze aangescherpte regels bevatten onder meer:

- Meldplicht: elk schip meldt van alle scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen, soort en hoeveelheid die zich aan boord bevinden, inclusief de daarvoor bestemde totale opslagcapaciteit;
- Afgifteplicht: elk schip is behoudens bij of krachtens de Wvvs geformuleerde uitzonderingen verplicht al het scheepsafval en schadelijke stoffen af te geven;
- Indirecte financiering: elk schip draagt bij in de kosten voor inname en verwerking van scheepsafval;
- Toezicht en handhaving: verschillende partijen wisselen informatie uit over het afgiftegedrag van schepen, zodat meer gerichte handhaving mogelijk is;
- Havenafvalplan: elke zeehaven beschikt over zo'n plan dat de organisatie beschrijft van de inzameling en verwerking van scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen.

Het doel van het Havenafvalplan van Port of Amsterdam is om een indicatie te geven van de te verwachten afvalstromen, de behoefte aan havenontvangstvoorzieningen te prognosticeren, het beschrijven van de ontvangstvoorzieningen waarover elke afzonderlijke haven beschikt, het vastleggen van de procedures rondom de afgifte, het beschrijven van het financieringssysteem en het vormen van de basis voor informatieverstrekking aan bezoekende schepen. Dit plan voldoet aan de eisen van de Wvvs. In dit kader is een gedetailleerde afvalscheiding en -inzameling van kracht.

Scheepvaart en nautische veiligheid

Nautische veiligheid

Het aantal nautische ongevallen nam toe van 32 naar 49 in 2018. Dit mede onder invloed van aangescherpte registratie. Het aantal significante nautische ongevallen is nagenoeg gelijk gebleven ten opzichte van 2017. Onder de significante nautische ongevallen was in 2018 één dodelijk ongeluk te betreuren.

Scheepsbewegingen	2018	2017
Nautische ongevallen	49	32
Waarvan significant	8	7
Aan de grond lopen	5	7

Ondanks de toename van het aantal scheepsbewegingen neemt het aantal significante ongevallen nauwelijks toe. Een groot deel van de ongevallen betreft kleine incidenten, zoals verfschade aan een schip omdat deze een steiger heeft geraakt bij het afmeren. Port of Amsterdam streeft naar vermindering van het aantal nautische ongevallen, zowel significante als kleine ongevallen. Daarom is het programma 'Just Culture' ingevoerd. Het doel is een cultuur te creëren waarin optimaal geleerd kan worden van incidenten en 'near misses' door op een gestructureerde en nauwkeurige manier deze incidenten te evalueren. Voorvallen worden met elkaar besproken en vastgelegd op gestandaardiseerde wijze, zodat er op basis hiervan betere evaluaties komen en mogelijke trends te zien zijn.



Door de toenemende klimaatwisselingen en de extreme droogte in het voorjaar en zomer was er extra aandacht voor het probleem van verzilting.



Onze medewerkers

Werken aan wendbaarheid

60

HR-kerncijfers

Aantal medewerkers



367 ³⁶⁹
2017

Aantal fte's



356 ³⁵⁷
2017

% man-vrouwverhouding

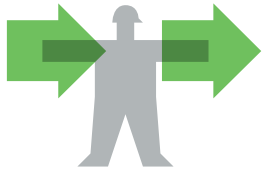
(op basis van fte's)



69 ⁷⁰ **31** ³⁰
♂ 2017 ♀

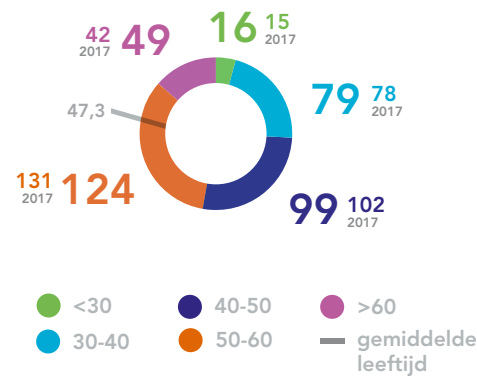
Instroom/uitstroom

(aantal)



27^{IN} **36**^{UIT} ²³ ²⁴
2017

Leeftijdverdeling



Aantal en % medewerkers fiets en openbaar vervoer



210⁺ **57**[%] ²¹⁰ ⁵⁷
2017

Werken aan wendbaarheid

Onze medewerkers

In de visie van Port of Amsterdam is de Amsterdamse haven in 2030 een dynamische metropoolhaven die de krachten bundelt van drie sterke kernen van Amsterdam: het logistieke knooppunt van wereldformaat, de hoogwaardige regionale industrie en de veelzijdige stedelijke dienstensector. Deze dynamische omgeving vraagt van álle medewerkers van Port of Amsterdam wendbaarheid en aanpassingsvermogen. Dat willen én kunnen als medewerker, vinden wij belangrijk. Daarom hebben wij in 2018 het HR-beleid heroverwogen en een nieuwe visie ontwikkeld.

De heroverweging heeft geleid tot een beter in de organisatie verankerd HR-beleid met de volgende visie op onze organisatie:

- Met een positieve grondhouding blijven we werken op basis van onze kernwaarden respect, samen, gedreven en verantwoordelijk;
- We onderscheiden ons op secundaire arbeidsvoorwaarden, onder andere met veel aandacht voor persoonlijke ontwikkeling voor onze medewerkers en daaraan gerelateerde in- en externe doorstroom van medewerkers;
- Onze medewerkers hebben een passie voor de maatschappelijke dynamiek van de haven;
- We zijn een afspiegeling van de maatschappij, met ook aandacht voor (persoonlijke) integriteit, diversiteit en het voorkomen van discriminatie in welke vorm dan ook;
- We blijven wendbaar in een complexe omgeving met bijbehorende onzekerheid en stimuleren actief innovatie en nieuwe samenwerkings- en organisatievormen;
- Er is ruimte voor plezier;
- Er is aandacht voor de duurzame inzetbaarheid van onze medewerkers.

Prioriteiten 2018

Om onze visie op de organisatie te realiseren, hebben we in 2018 gewerkt aan de volgende projecten en initiatieven:

Duurzame inzetbaarheid

In oktober en november hebben 286 medewerkers verdeeld over zeven bijeenkomsten gesprekken gevoerd over wat duurzame inzetbaarheid voor hen betekent en wat – naast hun eigen inbreng – Port of Amsterdam hieraan kan bijdragen. Afgezet tegen het aantal genodigde medewerkers van 348 betekent dit een deelname van 82 procent. Dit percentage kenmerkt de hoge betrokkenheid van onze medewerkers. In de zeven sessies zijn in totaal 1.700 ideeën aangedragen. De ideeën zijn gebundeld in vier thema's, die in 2019 nader worden uitgewerkt. Verbeteringen worden vervolgens projectmatig ingevoerd.

Performancesysteem

Het in 2018 ingevoerde performancesysteem heeft zijn waarde bewezen. Medewerkers hebben meer dan voorheen het initiatief genomen om tweemaandelijks gesprekken met hun leidinggevend te voeren over de voortgang van hun werkzaamheden en hoe het met hen gaat.

Opleidingen

Er is een omslag gemaakt van een totaal opleidingsbudget naar een persoonlijk ontwikkelingsbudget voor alle medewerkers in de vorm van een bijdrage van € 2.000 per jaar per medewerker. Per 1 januari 2019 krijgt iedere medewerker vooraf per jaar dit bedrag toegekend om zo zelf te kunnen kiezen welke opleidingen goed zijn voor zijn of haar persoonlijke ontwikkeling.

Onze medewerkers

Agile werken

De al een aantal jaar geleden ingezette werkwijze om meer met multidisciplinaire teams te werken, heeft een vervolg gekregen. We onderzoeken de mogelijkheid om als Port of Amsterdam niet alleen met agile werkmethodeën maar ook qua structuur en cultuur wendbaarder te worden.

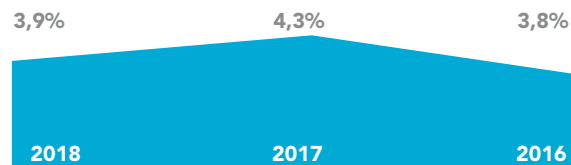
In- en uitstroom

Het aantal in 2018 in- en uitgestroomde medewerkers bedraagt respectievelijk 27 en 36. Dit is hoger in vergelijking met vorig jaar (2017: instroom: 23, uitstroom: 24). Alle medewerkers van Port of Amsterdam (100%) vallen net als in 2017 onder de cao, exclusief statutaire directieleden en stagiair(e)s.

Ziekteverzuim

In 2018 kwam het ziekteverzuim uit op 3,9%. Ten opzichte van de doelstelling (KPI) van 3,0% is dit nog steeds te hoog. Wel is in 2018 de trend, die een geleidelijke stijging laat zien vanaf 2015, gekeerd. Dit is onder meer te danken aan vernieuwd HR-beleid, waarbij steviger is ingezet op begeleiding van medewerkers die uitvallen door arbeidsongeschiktheid. Arbeidsongeschikte medewerkers worden actief gemonitord door onze bedrijfsarts. Tevens wordt de Wet verbetering poortwachter nauwgezet opgevolgd door leidinggevenden en de afdeling HR.

Ziekteverzuim 2016 – 2018 (in %)



Medewerkersonderzoek

In 2018 is het derde opeenvolgende medewerkersonderzoek gehouden. 83% van de medewerkers heeft de vragenlijst ingevuld, in 2016 lag dit percentage op 76,6%. Ten opzichte van 2016 zien wij dat hoewel de scores van diverse hoofdthema's licht zijn gedaald, deze nog steeds relatief hoog zijn. De score voor leiderschap is licht gestegen. In 2019 zijn alle afdelingen aan de slag gegaan met hun specifieke afdelingsscores. De afdeling HR ondersteunt hierbij waar nodig.

Resultaten medewerkersonderzoek

(2018-2016) in scores op schaal 1 - 10



Onze medewerkers

Ook bedrijfsbreed worden resultaten uit het onderzoek gebruikt. Een voorbeeld is het verbeterpunt communicatie. De input van medewerkers op dit punt is en wordt meegenomen bij de aanbesteding en ontwikkeling van een nieuw sociaal intranet. Een ander voorbeeld is sociale veiligheid. In 2018 hebben we voor het eerst dit thema meegenomen in de centrale vragenlijst. De resultaten gaan we ook gebruiken bij het bedrijfsbrede traject voor duurzame inzetbaarheid.

Andere verbeterpunten die medewerkers hebben aangedragen, zijn efficiëntie en besluitvorming. In 2019 bepalen we hoe we deze punten meenemen, bijvoorbeeld in het ontwerptraject naar een agile organisatie. De volgende meting vindt plaats in september 2019.

Ondernemingsraad

De Ondernemingsraad (OR) van Port of Amsterdam bestaat uit achttien leden, waarvan negen leden en negen plaatsvervangers. Zij voeren elke maand een gezamenlijk overleg. Met de directie vergadert de OR eens per maand zonder plaatsvervangers. In 2018 betroffen de gespreksonderwerpen vooral verschillende reorganisaties en evaluaties en een aantal instemmingsverzoeken. De taak van de OR is om proactief mee te denken en te adviseren aan de bestuurder. In vijf trajecten is aan de OR een verzoek tot instemming gericht, te weten: het arbeidsomstandighedenbeleid, het vijfploegenrooster van de Divisie Havenmeester en de daarbij behorende rooster- en verlofregels, het beleid ten aanzien van internationale zakenreizen, het protocol alcohol en drugs en de verplichte vrije dagen 2019. De OR heeft hieraan zijn instemming verleend. Daarnaast heeft de OR in een aantal zaken advies geven, waaronder de opzet van een centrale afdeling Inkoop, de borging van kwaliteit en continuïteit van ISPS-toezicht (International Ship & Port facility Security) binnen de Divisie Havenmeester, de ontwikkelingen binnen Investment Control en het Project Management Office en het persoonlijk ontwikkelbudget.



We onderzoeken de mogelijkheid om niet alleen met agile werkmethodeken maar ook qua structuur en cultuur wendbaarder te worden.



Risicomanagement

Helder inzicht in onze risico's
en hoe we hiermee omgaan

65

Helder inzicht in onze risico's en hoe we hiermee omgaan

Risicomanagement

Port of Amsterdam is door zijn maatschappelijke functie en met zijn 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.

Beheersomgeving (control environment)

Het systeem van risicobeheersing en controle is verankerd in de organisatie door middel van de planning- en control-cyclus. Hieronder vallen ook de businessreviews, die driemaal per jaar met de lijnafdelingen worden gehouden. In de businessreviews wordt zowel de realisatie van het jaarplan, inclusief de financiële weerslag, als de realisatie ten opzichte van budget, besproken. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de beheersing van processen en risico's.

De Havenmeester rapporteert aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de directeur-generaal Rijkswaterstaat over het niveau van vlotheid, veiligheid en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer, zoals vastgelegd in het Havenmeester-convenant Amsterdam. Aan het CNB wordt daarnaast ook een financiële verantwoording overlegd.

Risico-identificatie (risk assessment)

In 2017 is 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 de lijnafdelingen is een risico-inventarisatie gehouden in relatie tot het realiseren van de strategische doelen van het havenbedrijf. De omvang van de risico's is door de managementteams bepaald aan de hand van de risicobereidheidsmatrix. Voor de belangrijkste risico's zijn eigenaren benoemd.

Beheersactiviteiten (control activities)

Op de geprioriteerde risico's worden beheersmaatregelen gedefinieerd. Naast beheersing in de belangrijkste financiële processen, zijn in 2018 een aantal operationele processen in control gebracht. Het inkoopproces mag hierbij niet onvermeld blijven.

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. Op het gebied van beleidsvorming is er veel aandacht geweest voor het actualiseren van het informatiebeveiligingsbeleid. Het treasurybeleid van Port of 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 en monitoring

De risico-eigenaren rapporteren elk kwartaal aan de directie over de voortgang in de beheersmaatregelen met betrekking tot de risico's. De proceseigenaren geven elk kwartaal een in-control statement af over de beheersing van de belangrijkste financiële processen. Op deze wijze informeren de proceseigenaren de directie elk kwartaal over de voortgang van de verbetermaatregelen en de werking van de interne controles in de processen. Continue verbetering wordt gerealiseerd door nieuwe verbeterpunten te formuleren op basis van de toetsbevindingen van de tweede lijn en de lopende processen regelmatig te evalueren.

Elk kwartaal wordt de rapportage over informatiebeveiligings- en privacyincidenten in de stuurgroep Informatie Beveiliging besproken. In 2018 is er elke maand gerapporteerd over compliance-incidenten.

Risicomanagement

Verbeteringen in het systeem van risicomanagement

Er zijn in 2018 verbeteringen in het systeem van risicomanagement gerealiseerd door de introductie van e-learningmodules om de bedrijfscode onder de aandacht te brengen en te houden en om meer bewustzijn te creëren op het gebied van informatiebeveiliging. Daarnaast is er in 2018 een Information Security officer aangetrokken die belast is met het verhogen van de interne cybersecurity en weerbaarheid.

Ook in 2019 worden er verbeteringen voorzien in de risico-beheersing. Bij de Divisie Havenmeester gaat een pilot lopen om het proces rond risico-inventarisatie en waardering te automatiseren. Daarnaast wordt er voor de gehele organisatie gekeken naar een systeem dat het in-control-proces rond de financiële en operationele processen kan ondersteunen. Hiermee wordt het mogelijk om per proces een kwaliteitsdashboard zichtbaar te maken en aan de openstaande verbeterpunten op meer gestructureerde wijze opvolging te geven.

Risicobereidheid

Ter verdere professionalisering heeft de directie een risicobereidheidsmatrix vastgesteld, om als kader te dienen bij de prioritering van de risico's. Port of Amsterdam is door zijn 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 wij zijn terughoudend in het nemen van risico's. Op het gebied van reputatie wordt zowel de media-aandacht als de politieke aandacht afgewogen. Ten slotte

hebben wij klanttevredenheid hoog in het vaandel staan en als risicobedoelingscriterium benoemd.

Specifieke risicoanalyse

Hieronder een overzicht van specifieke risico's en de maatregelen die Port of Amsterdam heeft genomen om deze te mitigeren.

Overzicht van specifieke risico's	Mensen, organisatie en cultuur	Bereikbaarheid	Cybersecurity en weerbaarheid	Ruimtegebrek
Energie-infrastructuur	Acceptatie door omgeving	Gevolgschade calamiteiten	Schattings-onzekerheden in de voorziening sanerings-verplichtingen	Gevolgschade van faillissement klanten
Cruise	Sprong over het IJ	Stremmingen zeeluis	Terroristische aanslag in de haven	Liquiditeitsrisico

Risicomanagement

Strategische risico's

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

Ruimtegebrek

Risico: De ruimte in Westpoort is beperkt. Door het huidige economisch hoogtij is er veel vraag naar grond en wateroppervlak, zowel voor uitbreiding van bestaande bedrijven als vestiging van nieuwe bedrijven. Daarnaast ligt er een ruimtevraag vanuit de ambitie om als haven van toegevoegde waarde te zijn voor de energietransitie en een circulaire economie. Daarnaast heeft de gemeente Amsterdam de ontwikkelstrategie Haven-Stad vastgesteld. Dit gaat uit van geleidelijke transformatie van het havengebied binnen de ringweg A10 tot woon-werkgebied, conform bestaande afspraken. In 2025 wordt de uiteindelijke beslissing over transformatie genomen. Door deze ontwikkelingen neemt de druk op de beschikbare ruimte toe. Dit betreft zowel grond, wateroppervlak als milieuruimte. Deze ontwikkeling staat de realisatie van onze commerciële en strategische doelen mogelijk in de weg.

Maatregelen: Zoals eerder overeengekomen kunnen de bedrijven die in het transformatiegebied gevestigd zijn in elk geval tot 2040 op de huidige locatie blijven zitten.

Er wordt ingezet op intensivering van grondgebruik door bestaande klanten en intensivering en clustering van nieuwe klanten. Uitbreiding van haventerrein wordt gezocht op HoogTij (Zaandstad), 'de schil' en het stimuleren van activiteit op het ADM-terrein. Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheden voor het realiseren van een energiehaven bij het sluisencomplex in IJmuiden. Ook wordt op individueel niveau en in overleg met onze energiekanten gekeken naar mogelijkheden van transformatie om in gezamenlijkheid invulling te geven aan de energietransitie.

Energie-infrastructuur

Risico: Groei van bedrijfsactiviteiten en transitie naar duurzame energiebronnen leggen in toenemende mate druk op conventionele elektriciteitsnetwerken (onder andere hoog- en middenspanningsnet). Door gebrek aan stroomaansluitingen voor bedrijven, rioolgemaal, lokale trafo's en walstroom doen zich vertragingen voor in de vestiging van nieuwe bedrijven. Daarnaast is er toenemende behoefte aan nieuwe energie-infrastructuur (onder andere warmte-, gas-, CO₂- en te zijner tijd waterstofinfrastructuur). Daarnaast vinden in de komende periode diverse aanpassingen in de energieproductie plaats (onder andere sluiten Hemwegcentrale en groei wind op zee). Veel van deze infrastructuren worden gekenmerkt door lange planologische besluitvormings- en investeringsprocessen.

Het vraagt investeringsruimte van het Rijk, maar ook van lokale partijen als het havenbedrijf.

Het onvoldoende en/of niet tijdig beschikbaar stellen van de juiste energie-infracapaciteit kan remmend werken in het faciliteren van het havenbedrijfsleven en van het realiseren van energietransitie-ambities van het havenbedrijf en het Rijk.

Maatregelen: In 2018 is een samenwerking met Alliander aangegaan, waarmee versneld de middenspanningsstations IJpolder en Ruigoord zijn geagendeerd voor verzwaring, zodat de capaciteit kan worden uitgebreid. In 2019 zal samen met TenneT, Alliander, Gasunie, provincie Noord-Holland en gemeente Amsterdam een integrale systeemstudie worden uitgevoerd om toekomstige knelpunten in capaciteit verder te identificeren. Dit zal de basis moeten vormen voor verdere agendering van energie-infra-investeringen in de regio. In 2019 wordt tevens definitieve besluitvorming verwacht ten aanzien van aanlandings-tracés voor windparken op zee uit de Rijksroutekaart 2030. Op langere termijn moet het aardgasnet geleidelijk worden omgezet naar een waterstofnet, inclusief aansluiting op een landelijk waterstofnet.

Risicomanagement

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 onder meer de wens uit om over het IJ de Javabrug te bouwen en op langere termijn tevens een brug of tunnelverbinding bij het Stenen Hoofd te realiseren. In het afgelopen jaar zijn zes verschillende varianten van de Javabrug uitgewerkt. Deze zijn alle in november 2018 door de nautische partijen (Rijkswaterstaat, Centraal Nautisch Bureau en Port of Amsterdam) afgewezen. Inmiddels is door het Rijk en de gemeente Amsterdam de opdracht gegeven om in de eerste helft van 2019 de verbindingsbehoefte voor de komende 30-40 jaar opnieuw in kaart te brengen.

Bruggen over het IJ leiden tot beperkingen in de vlotte en veilige doorvaart van schepen en – afhankelijk van de uitvoeringsvorm – mogelijk ook tot een minder toekomstbestendige vaarweg; de belangrijkste bezwaren betreffen beperkingen in de manoeuvreerruimte op en naast de vaarweg voor de scheepvaart, problemen met het inpassen van voldoende wachtplaatsen voor de scheepvaart en een groter risico op aanvaringen, onder andere door plaatsing van pijlers in de vaarweg, door eventueel kruisend scheepvaartverkeer en door mogelijke verstoring van radarbeelden. Afhankelijk van de locatie leidt de komst van een brug daarnaast ook tot ingrijpende beperkingen in de bereikbaarheid van de zeecruiseterminal.

Maatregelen: Net als in het verleden zullen de Divisie Havenmeester en Port of Amsterdam deelnemen in diverse gemeentelijke werkgroepen en meewerken aan de zoektocht naar nautisch veilige oplossingen voor de nieuwe oeververbindingen. Hierbij wordt kennis gedeeld met de Metropoolregio Amsterdam (waaronder uiteraard ook de gemeente Amsterdam) en het Rijk (Rijkswaterstaat en ministeries van Binnenlandse Zaken en Infrastructuur en Waterstaat). In overleg met de nautische belanghebbenden worden standpunten ingenomen. Er worden geen concessies gedaan aan de eisen voor een veilig scheepvaartverkeer op het IJ.

Cruise

Risico: De gemeente Amsterdam heeft in haar coalitieakkoord 2018 afgesproken om de overlast door toeristen terug te dringen en in dat kader samen met de regio te zoeken naar een nieuwe locatie voor de cruiseterminal in het hele Noordzeekanaalgebied. Dit heeft gevolgen voor onze strategische doelen met betrekking tot cruise. Zonder uitbreiding met een nieuwe terminal kan zeecruise nauwelijks groeien. Daarnaast komt er mogelijk een zodanige aanleg van de Javabrug dat de huidige terminal niet meer voor cruiseschepen (> 250 m) bereikbaar is. De gemeente wil ook een aantal aanlegplaatsen voor riviercruise weghalen en gebruiken voor het verplaatsen van de aanlegplekken voor het IJpleinveer. Ten slotte voert

de gemeente Amsterdam een dagtoeristenbelasting in voor transitcruisepassagiers. Hierdoor wordt Amsterdam als aanloophaven zowel voor zee- als voor riviercruise minder aantrekkelijk. De eerste zeecruiserederijen hebben reeds gedane reserveringen voor 2019 en 2020 geannuleerd.

Maatregelen: Port of Amsterdam blijft bij de gemeente Amsterdam benadrukken dat de cruisetoerist bijdraagt aan een economisch sterke gemeente. Cruisetoeristen maken gebruik van het hogere segment aan hotels, besteden een aanzienlijk bedrag per dag en veroorzaken weinig overlast. Voor een nieuwe cruiseterminal wordt samen met de regio een locatiestudie uitgevoerd om te bepalen of er naast de locatie in de Coenhaven nog andere locaties, bij voorkeur buiten de gemeentegrenzen van Amsterdam, geschikt zijn voor de bouw hiervan. Port of Amsterdam is betrokken bij dit onderzoek. Port of Amsterdam zorgt ervoor om aan tafel te blijven bij de gemeente Amsterdam ten behoud van het aantal riviercruiseligplaatsen, zodat het huidige aantal in ieder geval gehandhaafd kan blijven. Begin 2018 zijn de vernieuwde afmeersteigers aan de De Ruyterkade-West opgeleverd, waardoor een frisse entree is ontstaan. Ten slotte zetten wij in op verduurzaming door het beschikbaar stellen van walstroom voor de riviercruisevaart en het terugdringen van de emissies aan de kade van zeecruiseschepen, onder andere door het mogelijk maken van LNG-bunkeren voor zeecruiseschepen.

Risicomanagement

Er zijn tijdelijke bellenbanen aangelegd in de sluis en een permanente bellenbaan in het Amsterdam-Rijnkanaal. Er is onderzoek gedaan naar 'slimmer schutten', waarbij de instroom van zout water zo veel mogelijk beperkt wordt. Hieruit is naar voren gekomen dat de 'deur-open-tijd' hiervoor bepalend is. De maatregelen zijn in samenwerking met Rijkswaterstaat vastgelegd in het document 'Droogte- en verziltingsscenario's beheersmaatregelen schutten

Acceptatie door omgeving

Risico: Verminderd draagvlak onder stakeholders voor de haven als geheel of voor bepaalde havenactiviteiten kan leiden tot minder manoeuvreerruimte om plannen en ambities van bedrijven in de haven of van Port of Amsterdam te realiseren. Dit is momenteel vooral op lokaal/regionaal niveau een risico, vanwege de druk op de beschikbare fysieke en milieuruimte.

Maatregelen: Wij formuleren onze visie en strategie in nauwe samenspraak met al onze stakeholders, zodat er vanaf de start acceptatie en draagvlak zijn, dat onze ambities en plannen aansluiten bij de omgeving en deze zo mogelijk versterken. Tweejaarlijks checken wij via een onafhankelijk, intensief en breed uitgezet stakeholderonderzoek hoe men denkt over de koers die wij met de haven volgen en welke bijstellingen men zou wensen. Verder zijn wij dagelijks in overleg met de omgeving via gesprekken,

werkgroepen, lokale, regionale en landelijke gremia en (publieks)bijeenkomsten. Enerzijds om de havenactiviteiten zo goed mogelijk in te passen en knelpunten op te lossen. En anderzijds om zodanige verbindingen met de stad en metropoolregio te leggen dat haven en omgeving elkaar gaan versterken. Denk daarbij aan de prominente rol van de haven voor de energietransitie, de circulaire economie, de verduurzaming van productketens en de logistieke bereikbaarheid.

Mensen, organisatie en cultuur

Risico: Het niet beschikbaar hebben van de juiste medewerker op het juiste moment op de juiste positie binnen Port of Amsterdam (functioneel en management) om de organisatiedoelstellingen te kunnen realiseren.

Maatregelen: Met onze performance- en ontwikkelcyclus en een jaarlijkse beoordeling van medewerkers van het huidige functioneren en hun (in- en externe) toekomstmogelijkheden maken we inzichtelijk waar onze medewerkers nu en in de toekomst inzetbaar zijn. Mede op basis hiervan stellen we individuele ontwikkelplannen vast en sturen we op (het voorkomen van) ge- en ongewenst verloop. Ook zal indien noodzakelijk op de cultuur/het gedrag gestuurd worden. Daar waar nodig wordt de organisatiestructuur aangepast. Dit alles in relatie tot het kunnen realiseren van de organisatiedoelstellingen.

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 van het 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. De oorzaken van dergelijke stremmingen kunnen liggen in technische storingen, stremmingen als gevolg van de bouw van de nieuwe zeesluis en (seizoen)verzilting. Verzilting is het steeds zouter worden van het binnenwater door via het schutten binnendringend zeewater in de Nederlandse vaarwegen waardoor het minder geschikt wordt voor zowel de land- en tuinbouw als de drinkwatervoorziening.

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 zo veel mogelijk te

Risicomanagement

beperken. Tijdens de bouw van de nieuwe sluis is er maandelijks contact met de bouwcombinatie OpenIJ en Rijkswaterstaat om (geplande) stremmingen af te stemmen. In de droge zomer van afgelopen jaar is veel ervaring opgedaan met het beperken van de zoutindringing, met minimale impact voor het scheepvaartverkeer.

Bereikbaarheid

Risico: Onder bereikbaarheid verstaan we het borgen van de mogelijkheden voor vervoerders, werknemers en bezoekers om onze haven te bereiken over het water (zee- en binnenvaart), over het spoor en 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. In 2018 is een start gemaakt met het vertalen van de knelpunten uit de analyse naar concrete projecten die in nauwe samenwerking met Rijkswaterstaat (asset owner) opgepakt worden.

Voor de binnenvaart is een monitoringsysteem geïmplementeerd waarmee de capaciteit en bezettingsgraad van wacht- en ligplaatsen in de gaten worden gehouden. Waar nodig worden maatregelen getroffen om de capaciteit

aan te passen. Daarnaast stimuleert Port of Amsterdam verkorting van verblijf zodat de schaarse capaciteit niet onnodig lang bezet blijft. Verder is in 2018 het reserveringssysteem voor openbare natte infrastructuur (wachtplaatsen, palen, boeien) in gebruik genomen, waardoor reders van tevoren benodigde capaciteit kunnen reserveren.

Om de belangen van onze klanten met betrekking tot de bereikbaarheid over spoor te borgen investeert Port of Amsterdam enerzijds zelf in spoorgerelateerde infrastructuur, zoals de ongelijkvloerse kruising bij de Contactweg. Daarnaast zijn we actief in diverse werkgroepen om de capaciteit voor het spoorgoederenvervoer van en naar Amsterdam te borgen, zoals in het nationaal maatregelenpakket spoorgoederenvervoer van het ministerie van I&W. We nemen deel aan de stuurgroep Programma Hoogfrequent Spoor, het toekomstbeeld Openbaar vervoer en spoor, de stuurgroep Derde Spoor en participeren in de nationale spoorgoederentafel. Om de lobby verder kracht bij te zetten heeft Port of Amsterdam het initiatief genomen om in 2019 samen met klanten en stakeholders een petitie aan te bieden gericht op het beter borgen van de bereikbaarheid voor het spoorgoederenvervoer van en naar Amsterdam en Beverwijk (Tata Steel).

Voor wat betreft het wegverkeer werken we samen met de gemeente Amsterdam. Doel is de verkeersafwikkeling over de weg te monitoren en knelpunten te voorkomen of weg te nemen. We investeren in voorzieningen zoals truckparking. Voor het verbeteren van de bereikbaarheid voor werkne-

mers in het havengebied wordt overleg gevoerd met de Vervoersregio om ontsluiting door middel van openbaar vervoer te verbeteren.

De fietscoalitie heeft eind 2018 haar project afgesloten. Door het ministerie is besloten niet op een vergelijkbare wijze verder te gaan. Samen met de Vervoerregio is in 2018 een nieuw fietspad aangelegd in Westpoort en zijn kleine verbeteringen aan bestaande fietspaden doorgevoerd. Ook zijn de recreatieve fietsroutes door het gebied geheel vernieuwd.

Gevolgschade calamiteiten

Risico: Wanneer er een groot incident of een reeks kleinere incidenten plaatsvindt op het water en/of het land, beïnvloedt dit de veiligheid van medewerkers en bezoekers alsmede de bereikbaarheid van het gebied. Daarnaast kan het draagvlak voor de haven afnemen en het havenbedrijf achterblijven met de niet-verhaalbare schade. Tot slot kan het vestigingsklimaat in gevaar komen vanwege imago-schade.

Maatregelen: De Omgevingsdienst verleent omgevingsvergunningen en verzorgt toezicht op en handhaving van deze vergunningen. Port of Amsterdam werkt met de gemeente aan het vastleggen van de veiligheidscontouren in de bestemmingsplannen. De buitenruimte en weginfra-

Risicomanagement

structuur worden conform wet- en regelgeving ingericht en het onderhoudsniveau van de openbare ruimte wordt regelmatig gemeten en blijft hoog (niveau B).

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. In 2018 is de Divisie Havenmeester begonnen met het project 'Just Culture'. De Divisie Havenmeester wil beter kunnen sturen op veiligheid door meer aandacht te hebben voor veiligheid en voorvallen meer gestructureerd te evalueren.

Om de gevolgen van een eventuele brand te beperken, stuurt Port of Amsterdam actief op het voortijdig saneren van asbestdaken en heeft hiervoor een financiële regeling beschikbaar gesteld voor de klanten. In 2017 en 2018 zijn de risicovolste daken in de Minervahaven vervangen. We hebben onze (gemeentelijke) bezittingen in de Inlaagpolder onderzocht en bereiden daar de sanering voor. Ook hebben we de bezittingen van de RON geïnventariseerd en geconcludeerd dat daar geen risico's zijn. Vanuit Port of Amsterdam wordt samen met de Veiligheidsregio het project Gezamenlijke Brandweer Amsterdam geleid (onderdeel van het veiligheidscentrum). Doel van dit project is dat er een brandweerpost, gespecialiseerd in industriële brandbestrijding, in de haven wordt gerea-

liseerd middels een PPS-constructie. Volgens de planning zal deze begin 2020 operationeel zijn. Volgens een onlangs verschenen rapport van de Rekenkamer zal deze nieuwe post de brandveiligheid van de haven substantieel vergroten.

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 Port of Amsterdam achterblijven met de niet-verhaalbare schade.

Maatregelen: In de dreigingsfase is het, in 2018 vastgestelde, 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 eenmaal per jaar wordt geoefend. Deze plannen worden getoetst door het integrale toetsingsteam waar brandweer, politie en douane aan deelnemen, waarbij International Ship & Port Facility Security (ISPS)-inspecteurs toezicht houden op de naleving. In de fase van een aanslag treedt het Incident Bestrijdingsplan Noordzeekanaalgebied in werking. In 2018

hebben we een oefening gedaan waarin we het ISPS-draaiboek/-alerteringsscenario's hebben geoefend. Hierbij waren de afdeling Openbare Orde en Veiligheid van de gemeente Amsterdam en de politie aangesloten.

Cybersecurity en weerbaarheid

Risico: De voortschrijdende digitalisering en toenemende gegevensuitwisseling met ketenpartners en klanten bieden vele kansen, maar maken ons ook kwetsbaarder voor verstoringen in de beschikbaarheid, integriteit en vertrouwelijkheid van informatie. Cyberaanvallen, malware-besmetting en datalekken bij het havenbedrijf of andere partijen in het havengebied hebben grote impact op de continuïteit van zowel administratieve als operationele processen in de haven en kunnen daarmee grote economische, maar ook imagogelateerde schade tot gevolg hebben.

Maatregelen: Cybersecurity en weerbaarheid zijn de afgelopen jaren gegroeid tot een strategische doelstelling van Port of Amsterdam. In 2018 hebben we daarom het cyber-security-programma gelanceerd. Het cybersecurity-programma bestaat uit drie delen: de interne cybersecurity, de port cybersecurity en het awarenessprogramma.

Voor de interne cybersecurity is in 2018 een Information Security Officer aangesteld, die verantwoordelijk is voor

Risicomanagement

het borgen van maatregelen en het vergroten van onze eigen weerbaarheid. Dit wordt ondersteund met een e-learningcursus op het gebied van informatiebeveiliging om de interne cybersecurity awareness te vergroten. Het doel van het interne programma is om met aandacht voor cybersecurity en weerbaarheid procesmatig en gestructureerd te werken aan innovatie en optimalisatie van onze IT-diensten.

Ten behoeve van de port cybersecurity en externe awareness zijn de volgende maatregelen getroffen:

- Port of Amsterdam heeft als initiatiefnemer – in samenwerking met belangrijke publieke en private partijen – het awarenessprogramma gelanceerd;
- Door het creëren van een sense of urgency delen bedrijven kennis en verandert het gedrag.

Met het cybersecurity-programma dient onder meer het volgende te worden bereikt:

- Port (cyber)security: de directeur CNB geeft invulling aan de ISPS-wetgeving, zowel op fysiek als op digitaal gebied;
- Awareness binnen het Noordzeekanaalgebied: op het thema cybersecurity wordt invulling gegeven aan goed huisvaderschap door het creëren van awareness en het bijdragen aan de digitale weerbaarheid en veerkracht in de Amsterdamse havenregio (havengemeenschap).

Het [cybersecurity-programma](#) is in 2018 door het ministerie van Economische Zaken erkend als [cyber-weerbaarheidsnetwerk](#).

Financiële risico's

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

Financiële verslaggevingsrisico's

Hieronder vallen risico's en onzekerheden in de verantwoording in de jaarrekening.

Schattingonzekerheden in de voorziening saneringsverplichtingen

Risico: Havenbedrijf Amsterdam N.V. heeft, op basis van de Havenovereenkomst d.d. 1 april 2013 en de bijbehorende algemene bepalingen voor voortdurende Hoofdrecht van erfpacht voor het Havengebied Amsterdam, de verplichting op zich genomen om de in erfpacht verkregen haven-terreinen bij einde erfpacht op te leveren conform norm 'Industrie'. Deze norm is vastgelegd in de Regeling Bodemkwaliteit, zoals geldend op 1 april 2013. Een uitzondering op de verplichting tot bodemsanering wordt gemaakt voor alle vervuiling die is ontstaan als gevolg van oorlogshandelingen. In de Havenovereenkomst vrijwaart de gemeente Amsterdam Havenbedrijf Amsterdam N.V.

voor kosten, risico's en aansprakelijkheden die is ontstaan in de Tweede Wereldoorlog.

Havenbedrijf Amsterdam N.V. heeft een voorziening getroffen voor alle bodemschade waar zij voor aansprakelijk is. Inherent aan de berekening van deze voorziening zijn er onzekerheden omtrent de verschillende schattingselementen. Elementen waaraan gedacht moet worden zijn onder andere de omvang (m³'s) van de vervuiling en de toe te passen saneringstechnieken. Daarnaast kan het moment van saneren vooraf niet bepaald worden, waardoor er ook onzekerheden zijn over het prijspeil en (toekomstige) wijzigingen in wet- en regelgeving.

Maatregelen: Bij een gronduitgifte in het havengebied wordt vastgesteld door middel van een bodemrapport wat de grondkwaliteit op moment van uitgifte is. Bij de eindmeting, indien een huur of (onder)erfpachtrecht eindigt, wordt onderzocht wat de gevolgen zijn geweest van alle bedrijfsactiviteiten die tijdens de looptijd van de huur of het (onder)erfpachtrecht op het perceel hebben plaatsgevonden. De uitkomsten van de eindmeting worden vastgelegd in een eindmetingsrapport welk rapport wordt overgelegd aan Havenbedrijf Amsterdam.

Contractueel geregeld dat het Havenbedrijf Amsterdam N.V. gedurende de looptijd van het contract zekerheden kan vragen voor schade aan haar bezittingen. Bij het verkrijgen van inzicht in schade aan de bodem is het

Risicomanagement

Havenbedrijf niet alleen afhankelijk van de veroorzaker, maar kan tevens beroep worden gedaan op het bevoegd gezag (Omgevingsdienst) ten aanzien van milieu-wetgeving. De Omgevingsdienst heeft de mogelijkheid onderzoek af te dwingen bij de veroorzaker, waarbij deze gegevens gedeeld worden met het Havenbedrijf Amsterdam N.V. als zijnde hoofderfpachter.

Voorafgaand aan het einde van de huur of het (onder-) erfpachtrecht is de huurder of (onder)erfpachter verplicht om eventuele verontreiniging voor eigen rekening en risico gesaneerd te hebben tot het niveau waarin het perceel zich bevond, zoals beschreven in het nulmetingsrapport. Dit kan onder meer tot gevolg hebben dat Havenbedrijf Amsterdam aan de huurder of (onder)erfpachter een verdergaande saneringsmaatregel kan opleggen dan de saneringsmaatregelen die door het bevoegd gezag op basis van Wet bodembescherming (Wbb) opgelegd zijn, of kunnen worden.

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: Om het kredietrisico te beperken maken wij gebruik van bankgaranties, borgstellingen, vooruitbetalingen en automatische incasso's. Wij monitoren onze debiteurenportefeuille actief en treffen, indien nodig, betalingsregelingen met de debiteuren. 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.

Liquiditeitsrisico

Risico: Havenbedrijf Amsterdam N.V. beschikt over een zogenaamde 'Revolving facilities agreement' ter grootte van € 110 miljoen. € 50 miljoen van deze faciliteit kan pas worden aangesproken bij oplevering van de bouw van de nieuwe zeesluis bij IJmuiden. De faciliteit kent marktconforme condities en kan periodiek benut worden voor 1, 3 of 6 maands-kasgeld tegen een rente van 1-, 3- of 6-maands-euribor + 0,5%. Daarnaast is met de kredietverstrekker een convenant overeengekomen waarbij het gecorrigeerd eigen vermogen minimaal 30% van het totaal vermogen dient te bedragen. Aan deze voorwaarde is in 2018 voldaan. Zekerheden voor deze lening zijn niet gesteld. Bij de waardering van deze financiering is rekening gehouden met bijkomende kosten. Per 31 december 2018 is deze faciliteit benut voor € 25 miljoen (2017: € -).

Gezien de investeringsplanning en de uitvoering van deelsaneringen van bodemverontreiniging neemt de financieringsbehoefte toe. Hierdoor wordt de ruimte om financiële tegenvallers op te kunnen vangen op middellange termijn steeds kleiner.

Maatregelen: Het uitgangspunt van het liquiditeitsbeleid is dat, voor zover mogelijk, voldoende liquiditeiten worden aangehouden om te kunnen voldoen aan de huidige en toekomstige financiële verplichtingen, in normale en moeilijke omstandigheden. Periodiek wordt er een Treasury rapportage opgesteld waarbij de liquiditeitsontwikkeling wordt beoordeeld in relatie tot de, investerings- en saneringsplanning en de overige financieringsbehoefte. Ons bankconsortium heeft aangegeven dat er de komende jaren voldoende leencapaciteit is om in 2019 een aanvullende lening af te sluiten.

Risicomanagement

Compliance risico's

Er zijn geen voorname 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 2017 is een belangrijke onzekerheid vermeld die inmiddels dusdanig is beheerst dat zij geen voornaam risico meer vormt.

Verdeling milieuruimte

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. Door de opstelling van een geluidverdeelpplan, dat in 2018 is verankerd in een facet-bestemmingsplan, is de resterende geluidruimte verdeeld over de nog vrije kavels.

In 2016 is het Programma Aanpak Stikstof (PAS) herzien. Voor de stikstofdepositieruimte is samen met de provincie Noord-Holland een verdeelpplan opgesteld, dat in 2017 is bekrachtigd. De verdeling van de stikstofdepositieruimte is hiermee ook voor de toekomst geborgd.

Verwachte impact op de resultaten

Voor alle benoemde risico's geldt dat zij een belemmering kunnen vormen voor het bereiken van onze strategische doelstellingen. De impact van de risico's heeft niet alleen effect op onze financiële resultaten, maar ook op onze doelstellingen op het gebied van veiligheid en vlotte en duurzame afhandeling van het scheepvaartverkeer. De impact op de resultaten laten zich niet makkelijk meten. Het, al dan niet financiële, effect van een risico treedt niet altijd meteen op en ook de duur waarin het effect aanhoudt, is moeilijk te bepalen.

Risico's en onzekerheden met een belangrijke impact in het afgelopen boekjaar en de gevolgen daarvan

De gemeenteraad heeft op 21 december 2017 ingestemd met de ontwikkelstrategie van Haven-Stad, hetgeen betekent dat de gemeente Amsterdam vanaf 2029 tussen de 40.000 en 70.000 woningen gaat bouwen. Een gedeelte hiervan wordt gerealiseerd op de haventerreinen rondom de Coen-, Minerva-, Mercurius- en Vlothaven. Naar aanleiding van dit besluit en de mogelijke consequenties voor het gebied Haven-Stad in de nabije toekomst is gedurende 2018 aan een externe partij opdracht gegeven om onderzoek te doen naar de saneringskosten die noodzakelijk zijn om het gebied op norm 'Industrie', zoals gedefinieerd in de Regeling bodemkwaliteit, op te leveren. De extra ingeschatte saneringskosten betreffen € 22,5 miljoen en zijn voor rekening van Havenbedrijf Amsterdam N.V.

Verklaring van de directie

De directie verklaart dat het jaarverslag in het algemeen en het hoofdstuk Risicomanagement in het bijzonder in voldoende mate inzicht geven 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. De opzet en werking van de hierboven genoemde systemen geven 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.

Gedegen organisatie

Governance en compliance

Organisatiestructuur

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

De governancestructuur van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is gebaseerd op Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek, de statuten en de interne reglementen (onder andere directiereglement en RvC-reglement). De gemeente Amsterdam is enig aandeelhouder. De aandeelhouder oefent invloed uit via de Algemene Vergadering. Goedkeuring van de Algemene Vergadering is onder andere vereist voor de strategische langetermijnvisie (twaalf jaar) en het middel-lange bedrijfsstrategisch plan (vier jaar) van de vennootschap.

In 2018 hebben zich, evenals in vorige jaren, geen acquisities of desinvesteringen voorgedaan.

Per 1 januari 2013 is de Wet Bestuur en Toezicht van kracht geworden. De nieuwe wet vereist om te zoeken naar een evenwichtige verdeling in raden van bestuur- en commissarissen, met ten minste 30% van de zetels bezet door vrouwen en ten minste 30% door mannen.

De zetelverdeling van de Raad van Commissarissen is met drie mannen en twee vrouwen evenwichtig ingericht. De samenstelling van de statutaire directie wijkt af van de bovengenoemde percentages. Het directieteam bestaat naast de twee statutaire directeuren (mannen) verder uit de Havenmeester (vrouw), het hoofd HR/PMO (man) en de directiesecretaris (man). Bij een verandering binnen het directieteam zal ook rekening worden gehouden met een evenwichtige verdeling van de zetels over mannen en vrouwen.

Directie

De statutaire directie bestond in 2018 uit twee directeuren. De directie bestaat uit algemeen directeur Koen Overtoom (CEO) en financieel directeur Michiel de Brauw (CFO). De leden van de directie zijn collectief verantwoordelijk voor het bestuur van de vennootschap en de algemene gang van zaken van de onderneming van de vennootschap. De werkzaamheden zijn in onderling overleg tussen de leden verdeeld, met goedkeuring van de Raad van Commissarissen. De interne aangelegenheden van de directie zijn vastgelegd in een directiereglement.

Het Directieteam, bij aanvang 2018 bestaande uit de twee statutaire directeuren, de havenmeester en de bestuurssecretaris, is per eind februari aangevuld en versterkt met Rob Janse, hoofd Human Resources. Binnen deze structuur hebben de havenmeester en het hoofd Human Resources een zelfstandige adviesrol, waarmee de inbreng op thema's nautisch-maritiem en strategisch personeelsbeleid wordt versterkt.

Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen houdt toezicht op het bestuur van de vennootschap en de met haar verbonden onderneming en staat de directie met raad terzijde. De interne aangelegenheden van de Raad van Commissarissen zijn vastgelegd in een RvC-reglement. Onderdeel van het reglement is de profielschets van de Raad van Commissarissen; hierin worden onder meer nadere eisen gesteld ten aanzien van deskundigheid en ervaring. De Raad van Commissarissen bestaat uit een door de algemene vergadering vast te stellen aantal van ten minste drie en ten hoogste zeven leden.

De Raad van Commissarissen bestond in 2018 uit vijf leden en kent drie commissies: de auditcommissie, de strategische commissie en de remuneratiecommissie. In december is de remuneratiecommissie gewijzigd in remuneratie-, selectie- en benoemingscommissie.

Governance en compliance

De drie commissies vergaderen zelfstandig en doen op onderdelen het voorbereidende werk voor de Raad van Commissarissen.

Bedrijfs- en gedragscode

De wet- en regelgeving voor Port of Amsterdam is de afgelopen jaren toegenomen. Het wordt steeds belangrijker dat wij over een breed front kunnen aantonen dat wij aan wet- en regelgeving voldoen. Daarom is er een compliance-beleid ontwikkeld en vastgesteld. Dit beleid bestaat uit afspraken, regels en waarden waar medewerkers van Port of Amsterdam (inclusief inhuurkrachten) zich aan dienen te houden. In onze Bedrijfscode is terug te vinden welke omgangsvormen en wet- en regelgeving op ons van toepassing zijn, evenals wie onze compliance officers zijn. Het is belangrijk dat al onze medewerkers op de hoogte zijn van de inhoud van onze Bedrijfscode en de daarin opgenomen kernwaarden.

Vanuit onze kernwaarden – samen, gedreven, respect en verantwoordelijkheid – werken wij als Port of Amsterdam dagelijks aan een gezonde, slagvaardige en maatschappelijk verantwoorde organisatie. Dit doen wij samen met onze stakeholders en omgeving. Als organisatie streven wij naar een efficiënte inrichting van onze activiteiten en stemmen wij onze processen zo veel mogelijk op elkaar af. Ook vinden wij het belangrijk dat onze medewerkers zich blijven ontwikkelen en de juiste competenties en vaardigheden bezitten voor hun verantwoordelijkheden.

In 2018 is de Gedragscode besproken en opnieuw door de directie op basis van instemming van de Ondernemingsraad vastgesteld. Port of Amsterdam streeft ernaar om minder dan voorheen gedetailleerd gewenst en ongewenst gedrag uit te schrijven en meer dan voorheen te werken aan een sfeer waarin meer plaats is om op basis van kernwaarden elkaar aan te spreken op getoond gewenst en ongewenst gedrag. Medewerkers worden tijdens zogenaamde dilemma-bijeenkomsten betrokken bij de reikwijdte en naleving van de Gedragscode.

AVG

Op 25 mei 2018 is de (Europese) Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) in werking getreden. Port of Amsterdam voldoet sinds die datum aan de nieuwe wetgeving. Hiervoor zijn onder meer beleid, protocollen en privacyverklaringen opgesteld, is bekend in welke gegevensverwerkingen persoonsgegevens liggen opgeslagen, zijn waar nodig verwerkersovereenkomsten gesloten en is een begin gemaakt met het bepalen van uitgangspunten voor het verwijderen van persoonsgegevens. Verder heeft elke afdeling een medewerker aangewezen die klankbord is voor de twee benoemde privacy officers. Regelmatig bespreken zij met elkaar relevante ontwikkelingen en noodzakelijke werkzaamheden. Daarmee is geborgd dat voldaan blijft worden aan de AVG.

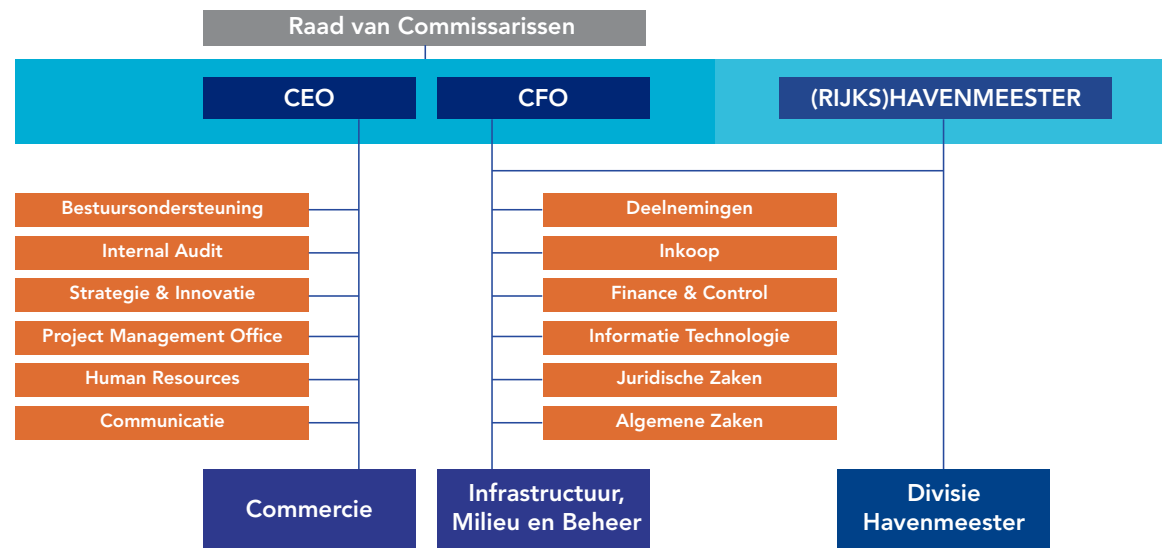
Governance en compliance

Organogram

Op 1 april 2013 is havenbedrijf Port of Amsterdam verzelfstandigd, met de gemeente Amsterdam als enig aandeelhouder. Deze verzelfstandiging leidde destijds tot herinrichting van de organisatie. De Strategie 2017-2021 leidde tot verdere aanpassingen in de structuur met in 2018 de toevoeging van een Project Management Office (PMO).

Het PMO bestaat voornamelijk uit senior projectleiders, die de grotere strategische projecten leiden, waaronder het cybersecurity-programma, de ontwikkeling van de Energiehaven (Velsen) en de vorming van de Gezamenlijke Brandweer Amsterdam (GBA) in het Westelijk Havengebied. Het PMO is opgezet om de bedrijfsstrategie te ondersteunen, substantiële investeringen professioneel te managen en project- en programmakennis te borgen.

Vanuit hetzelfde streven naar kwaliteit, en in het kader van compliance, professionaliseerden we in 2018 de inkoopfunctie. Hiervoor formuleerden we nieuw inkoopbeleid en richtten we een separate afdeling Inkoop in die vanuit een uniform juridisch kader alle inkoopprocessen coördineert en administratief vastlegt.



Betrokken commissarissen

Verslag van de Raad van Commissarissen

Samenstelling en vergaderingen

De Raad van Commissarissen (RvC) bestond in 2018 uit vijf leden. In april is Philip Stibbe door de Algemene Vergadering van Port of Amsterdam (AV) voor een tweede termijn herbenoemd als commissaris bij Port of Amsterdam. De samenstelling bleef in 2018 ongewijzigd.

De RvC heeft zeven keer vergaderd, waarvan één keer in Gent (België). Begin juli waren RvC en directie twee dagen op werkbezoek in Gent, waarbij onder andere een bezoek is gebracht aan North Sea Ports, het nieuwe grensoverschrijdende fusiebedrijf van Havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports.

Een aantal stedelijke en regionale vraagstukken stond ook in 2018 weer op de agenda van de RvC. De plannen voor stedelijke ontwikkeling in Haven-Stad, de Sprong over het IJ en de mogelijke verplaatsing van de Passenger Terminal Amsterdam (PTA) zijn complexe strategische dossiers die blijvend aandacht vragen. Over de voortgang van de bouw van de nieuwe zeeluis in IJmuiden wordt de RvC door de directie goed op de hoogte gehouden.

De rol van Port of Amsterdam bij het stimuleren en faciliteren van de energietransitie in de metropoolregio Amsterdam was afgelopen jaar ook een centraal en terugkerend thema. Aan de orde kwamen onder meer de ontwikkeling van een energiehaven in IJmuiden, de ambitie van Port of Amsterdam om aanlanding van windenergie vanaf de Noordzee in de toekomst in deze regio te realiseren en de samenwerking in het Noordzeekanaalgebied bij het opstellen van een programma in het kader van de klimaat-tafel Industrie Noordzeekanaalgebied.

Belangrijke onderwerpen over de interne organisatie van Port of Amsterdam waren de IT-programma's Digitale Haven en Cybersecurity, het verfijnen van de interne risicobeheersings- en controlesystemen (Basis op Orde II), het nieuwe rooster voor de Divisie Havenmeester en de ontwikkeling van een nieuwe HR-visie.

Evaluatie en herijking profielschets

In het vierde kwartaal van 2018 heeft de RvC, met begeleiding van een extern deskundige, een evaluatie uitgevoerd van zijn functioneren. Behalve met de individuele leden van de RvC zijn hiervoor interviews gehouden met de directieleden, de havenmeester, het hoofd HR en de bestuurssecretaris. De bevindingen hiervan zijn eind 2018 in een aparte sessie door de RvC besproken. De evaluatie is gecombineerd met een herijking van de profielschets van de RvC. Naar aanleiding van deze herijking wordt de huidige profielschets begin 2019 aangepast en geactualiseerd.

Commissies

Auditcommissie

De auditcommissie heeft als doel om de RvC 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 Port of Amsterdam. De bevindingen van de auditcommissie worden gerapporteerd aan en besproken in de reguliere vergaderingen van de RvC.

In 2018 bestond de auditcommissie uit Ingrid Doerga (voorzitter) en Philip Stibbe. De interne auditfunctie is sinds de zomer van 2018 niet meer actief bij het havenbedrijf en de functie zal ook op korte termijn niet opnieuw worden ingevuld.

De commissie vergaderde vier keer waarbij de CFO vier en de CEO twee keer aanwezig was. De externe accountant is aanwezig geweest bij de bespreking van de jaarstukken 2017 en de bespreking van de bevindingen van de interim-controle.

Verslag van de Raad van Commissarissen

In 2018 kwamen onder meer de volgende onderwerpen aan de orde:

- De jaarrekening over 2017, inclusief bevindingen van de externe accountant en het accountantsverslag en de bevindingen van de interim-controle 2018;
- De begroting van 2019;
- Herwaardering van Port of Amsterdam als gevolg van de invoering van de vennootschapsbelasting en de vaststelling van de fiscale openingsbalans;
- De interne control-procedures en het risico-management;
- De maandrapportages en het dividendvoorstel;
- Diverse investeringsvoorstellen;
- Uitgebreide presentaties risicomanagement.

De auditcommissie constateert dat de interne beheersing van het havenbedrijf in 2018 goed op niveau is. Een aantal complexe interne processen verdienen aandacht, maar worden door de organisatie serieus opgepakt. De auditcommissie verwacht dat de stijgende lijn in 2019 verder wordt doorgezet.

Remuneratie-, selectie- en benoemingscommissie

Na de evaluatie van het functioneren van de RvC in 2017 is besloten om in 2018 voor de remuneratiecommissie (weer) vaste leden te benoemen. Op 1 februari is ingestemd met Willemijn Maas als voorzitter en Koos van der Steenhoven als lid van deze commissie. Op 22 maart is het Reglement Remuneratiecommissie Port of Amsterdam N.V. vast-

gesteld. Later in het jaar is de commissie, en ook het reglement, uitgebreid tot remuneratie-, selectie- en benoemingscommissie. De commissie bereidt onder meer de besluitvorming voor op het gebied van bezoldiging en voert de periodieke beoordeling uit van het functioneren van de directie. Ook bereidt de commissie de evaluatie van het eigen functioneren van de RvC voor.

Strategiecommissie

De strategiecommissie adviseert en denkt mee met de directie over de belangrijke strategische issues. De uitdaging ligt vooral in het ondernemen met een maatschappelijke functie en de impact van de energietransitie, waarbij het de uitdaging is om de juiste stappen te nemen in het juiste tempo. De onderwerpen die worden besproken in de strategiecommissie komen terug in de reguliere vergaderingen van de RvC.

De strategiecommissie bestaat uit Jeroen de Haas (voorzitter), Willemijn Maas en Philip Stibbe. In 2018 kwam de strategiecommissie twee keer bijeen.

Koos van der Steenhoven (voorzitter)

Ingrid Doerga

Jeroen de Haas

Willemijn Maas

Philip Stibbe



Van links naar rechts: Ingrid Doerga, Jeroen de Haas, Willemijn Maas, Koos van der Steenhoven en Philip Stibbe.

Hoe wij rapporteren

Over dit verslag

Port of Amsterdam rapporteert elk jaar over zijn resultaten en ontwikkelingen, alsmede over thema's die volgens onze stakeholders relevant zijn. Daarmee informeert Port of Amsterdam zijn stakeholders over de toegevoegde waarde van zijn bedrijfsactiviteiten.

Totstandkoming van dit verslag

Port of Amsterdam wil transparant communiceren over de impact van zijn bedrijfsvoering. Om deze impact voor onze stakeholders goed inzichtelijk te maken is tijdens de samenstelling van dit verslag gekozen voor een geïntegreerde benadering. Met deze benadering geven wij een zo realistisch mogelijk beeld van hoe Port of Amsterdam door stakeholders wordt gezien.

Ten grondslag aan de thema's in dit verslag ligt de materialiteitsmatrix. Deze matrix geeft weer wat de meest materiële thema's zijn. Dit zijn de belangrijkste onderwerpen volgens onze stakeholders en waarvan verwacht wordt dat Port of Amsterdam daarover rapporteert. Deze matrix is de grondslag voor ons verslag (zie pagina 33).

Betrouwbaarheid

Elk kwartaal wordt de voortgang van strategische KPI's gerapporteerd aan onze directieleden en de Raad van Commissarissen. Elk directielid is verantwoordelijk voor niet-financiële data in zijn of haar portefeuilles. Elke KPI heeft een eigenaar die eerste aanspreekpunt is. De business-controllers leveren de gegevens voor deze rapportage aan en borgen de juistheid, de KPI-eigenaar geeft eventueel een toelichting op het resultaat. Overslag wordt bijvoorbeeld maandelijks gemeten. De cijfers komen voort uit het financiële proces 'Zeehavengeld' en worden maandelijks door business control vastgesteld. In de maandrapportage geeft de verantwoordelijke manager eventueel een toelichting.

Voor wie is dit jaarverslag?

In dit verslag informeren wij onze stakeholders. Dit zijn partijen die impact hebben op onze bedrijfsvoering, maar juist ook waar onze bedrijfsvoering impact op heeft. Elke stakeholder heeft een andere relatie met Port of Amsterdam. Port of Amsterdam heeft negen verschillende stakeholdergroepen geïdentificeerd (zie pagina 25):

- Overheden;
- Strategische partners;
- Leveranciers;
- Kennisinstituten;
- Maatschappelijke organisaties;
- Media;
- Klanten;
- Omwonenden;
- Medewerkers Port of Amsterdam.

In dit jaarverslag hebben wij zo veel mogelijk rekening gehouden met de verschillende informatiebehoeften door de 'van-buiten-naar-binnen-benadering' toe te passen en de materialiteitsmatrix als grondslag te nemen.

Richtlijnen

Dit verslag is in lijn met de GRI Standards op het niveau Core opgesteld. Tevens is het framework van de International Integrated Reporting Council (IIRC) gebruikt om het waardecreatiemodel en daarmee de toegevoegde waarde van Port of Amsterdam te verduidelijken.

Andere richtlijnen, codes en akkoorden die wij belangrijk vinden zijn: de Corporate Governance Code, het grondstoffenakkoord, de OESO-richtlijnen, de UN Sustainable Development Goals (SDG's), de United Nations Global Compact (UNGC) en het World Ports Climate Initiative (WPCI).

Scope van dit jaarverslag

Dit verslag omvat de activiteiten van Port of Amsterdam in de periode van 1 januari 2018 tot en met 31 december 2018 en is op 6 mei 2019 gepubliceerd. Het jaarverslag 2017 is gepubliceerd op 26 april 2018.

Feedback

Wilt u iets kwijt of heeft u een vraag naar aanleiding van dit jaarverslag? Dan kunt u in contact komen met ons via: info@portofamsterdam.com.

Verantwoordelijkheid duurzaamheid

Inbedding van duurzaamheid in de organisatie

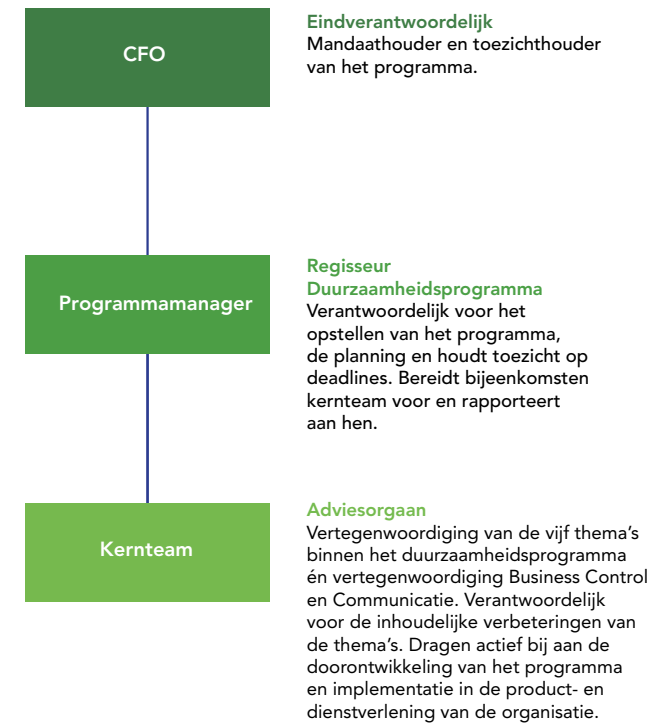
In 2015 heeft onze organisatie een Programmamanager Duurzaamheid aangesteld en is er een portefeuillehouder duurzaamheid aangewezen binnen de directie. Deze ontwikkelingen hebben gezorgd voor een expliciete plaats van duurzaamheid binnen onze organisatie. De Programmamanager Duurzaamheid legt directe verantwoording af aan de CFO, de eindverantwoordelijke vanuit de directie.

De stuurgroep Duurzaamheid – bestaande uit de CFO, de Havenmeester, hoofd Strategie & Innovatie, hoofd Communicatie & Public Affairs en de programmamanager Duurzaamheid – is de afgelopen jaren meerdere keren bijeengekomen. Begin 2018 is echter besloten dat de stuurgroep niet het gewenste effect bewerkstelligde om duurzame ontwikkeling van de organisatie te stimuleren en coördineren. Daarom is de stuurgroep opgeheven. De betreffende collega's komen niet meer samen in de vorm van een stuurgroep maar worden per onderwerp geraadpleegd en betrokken.

Als alternatief voor de stuurgroep is een netwerk van duurzaamheidsambassadeurs aangesteld. Dit netwerk van ambassadeurs – het kernteam duurzaamheid – draagt actief bij aan de ontwikkeling van het duurzaamheidsprogramma.

Zij denken vanuit hun rol en expertise mee met de Programmamanager Duurzaamheid. Zij kijken met een kritische blik naar het programma, geven suggesties ter verbetering en houden elkaar scherp. Dit overleg reflecteert op en evalueert programma's, projecten en initiatieven rondom de meest materiële onderwerpen. Verantwoordelijke collega's worden op de hoogte gesteld en voeren waar nodig veranderingen door. Dit overleg vindt op zes-wekelijkse basis plaats.

Tevens is er in 2018 versterking gekomen voor de Programmamanager Duurzaamheid. Zowel de Programmamanager Duurzaamheid als de ambassadeurs overleggen regelmatig met de CFO, die eindverantwoordelijk is voor het duurzaamheidsbeleid.



Jaarrekening

Jaarrekening

Inhoudsopgave

Balans per 31 december 2018	85
Winst-en-verliesrekening over 2018	86
Kasstroomoverzicht over 2018	87
Grondslagen van waardering en resultaatbepaling	88
Toelichting op de balans	97
Niet in de balans opgenomen rechten, verplichtingen en regelingen	117
Toelichting op de winst-en-verliesrekening	119
Overige gegevens	128

Balans per 31 december 2018

(Voor winstbestemming)

Activa	Toelichting	31-12-2018	31-12-2017
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	1	1.874.343	863.486
Materiële vaste activa	2	533.302.957	502.981.451
Financiële vaste activa	3	284.758.391	321.170.809
Totaal vaste activa		819.935.691	825.015.746
Vlottende activa			
Vorderingen	4	25.353.143	16.270.812
Liquide middelen	5	6.673.255	35.333.279
Totaal vlottende activa		32.026.398	51.604.091
TOTAAL ACTIVA		851.962.089	876.619.837
Passiva			
Eigen vermogen	6		
Geplaatst kapitaal	7	45.000	45.000
Agioreserve	8	300.584.972	300.584.972
Wettelijke en statutaire reserves	9	2.195.479	2.567.525
Overige reserve		318.484.962	22.604.093
Resultaat boekjaar		17.940.069	356.447.395
		639.250.482	682.248.985
Voorzieningen	10	75.382.521	76.501.954
Langlopende schulden	11	59.313.650	63.144.910
Kortlopende schulden	12	78.015.436	54.723.988
TOTAAL PASSIVA		851.962.089	876.619.837

Winst-en-verliesrekening over 2018

	Toelichting	2018	2017
Opbrengsten	13	157.412.776	150.055.980
Personeelskosten	14	34.393.881	33.238.553
Afschrijvingen	15	21.719.023	21.680.629
Overige bedrijfskosten	16	28.855.780	20.852.822
Som der bedrijfskosten		84.968.684	75.772.004
Bedrijfsresultaat		72.444.092	74.283.976
Financiële baten en lasten	17	654.914	796.105
Resultaat uit bedrijfsuitoefening vóór belastingen		73.099.006	75.080.081
Belastingen	18	-56.533.306	281.347.428
Resultaat uit bedrijfsuitoefening na belastingen		16.565.700	356.427.509
Resultaat deelnemingen	19	1.374.369	19.886
NETTORESULTAAT NA BELASTINGEN		17.940.069	356.447.395

Kasstroomoverzicht over 2018

Kasstroom uit operationele activiteiten	2018	2017
Bedrijfsresultaat	72.444.092	74.283.976
Aanpassingen voor:		
Afschrijvingen	21.568.122	21.679.303
Mutatie voorzieningen	-1.148.716	-1.413.532
Mutatie voorziening financiële vaste activa	-	-10.366.281
Afkoop erfpacht	-2.117.436	-2.181.099
	18.301.970	7.718.391
<i>Verandering in werkkapitaal</i>		
Mutatie vorderingen	-3.609.944	34.905
Mutatie kortlopende schulden	14.961.423	631.219
	11.351.479	666.124
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	102.097.541	82.668.491
Ontvangen interest	758.625	692.357
Betaalde interest	-12.346	-51.535
Belastingen	-28.105.000	-
	-27.358.721	640.822
Kasstroom uit operationele activiteiten	74.738.820	83.309.313

Kasstroom uit investeringsactiviteiten	2018	2017
Investerings immateriële vaste activa	-1.201.110	-547.370
Investerings materiële vaste activa	-53.298.564	-31.896.824
Investerings financiële vaste activa	-15.733.683	-3.720.817
Desinvesteringen immateriële vaste activa	-	1.326
Desinvesteringen materiële vaste activa	156.174	-
Bijdragen derden in investeringen	1.443.015	1.930.220
Aflossingen op financiële vaste activa	1.887.720	1.832.533
Ontvangen dividend deelnemingen	1.000.000	-
Kasstroom uit investeringsactiviteiten	-65.746.448	-32.400.932
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		
Betaald dividend	-60.938.572	-50.000.000
Verhoging langlopende schulden	435.408	399.956
Aflossingen langlopende schulden	-2.149.232	-47.056
Mutatie schulden aan kredietinstellingen	25.000.000	-
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	-37.652.396	-49.647.100
Mutatie geldmiddelen	-28.660.024	1.261.281
Verloop mutatie geldmiddelen		
Stand per begin boekjaar	35.333.279	34.071.998
Mutaties in boekjaar	-28.660.024	1.261.281
Stand per eind boekjaar	6.673.255	35.333.279

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 het 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 milieu-verantwoorde 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 Cruis 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 N.V. (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, schattingen, veronderstellingen op basis van de omstandigheden en informatie beschikbaar op het moment van opmaak van de jaarrekening. Schattingen gebaseerd op toekomstige gebeurtenissen (of het zich niet voordoen van verwachte gebeurtenissen) kunnen onderhevig zijn aan toekomstige veranderingen in de markt en omstandigheden buiten de invloedssfeer van de groep. Deze schattingswijzigingen worden prospectief verwerkt. 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

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

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 latente belastingvorderingen

Latente belastingvorderingen worden opgenomen voor zover het waarschijnlijk is dat er toekomstige fiscale winst zal zijn. De voornaamste schatting betreft hierbij de geprognoseerde resultaten op basis van de meerjarenbegroting.

Voorziening dubieuze vorderingen

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. De schattings-elementen betreffen voornamelijk ouderdom van de vorderingen en kredietwaardigheid van de klanten.

Voorziening personeelsregelingen

De schattings-elementen betreffen vooral de te hanteren rentepercentages, verwachte salarisontwikkelingen, ontslag-, blijf- en pensioneringskansen, alsmede de inflatieveronderstellingen en de carriëretabellen.

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.

Voorziening amovering

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

Voorziening woningisolatie

Hiervoor wordt een berekening gemaakt op basis van de huidige bekende isolatiekosten.

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 waarderinggrondslagen zijn de historische kosten en kostprijzen. Activa en passiva

worden gewaardeerd tegen nominale waarde, tenzij een andere waarderinggrondslag 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;
- Het stellige voornemen bestaat om het saldo als zodanig of beide posten simultaan af te wikkelen.

Schattingswijzigingen

Per 1 januari 2017 is Havenbedrijf Amsterdam N.V. belastingplichtig geworden voor de vennootschapsbelasting. Derhalve is er een fiscale openingsbalans opgesteld waarbij de bezittingen en schulden zijn gewaardeerd voor de waarde in het economisch verkeer (WEV). De fiscale waarde (WEV) van de onderneming is hoger dan de commerciële waarde. Op grond van de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving (RJ) dient voor het verschil tussen de

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

fiscale waarde en de commerciële waarde een latente belastingvordering te worden gevormd. In het boekjaar 2017 was de opgenomen belastinglatentie (1 januari 2017: € 300,1 miljoen) de beste inschatting gebaseerd op de gevoerde gesprekken met de Belastingdienst. In 2017 heeft deze eenmalige bate, na aftrek van de reguliere belastinglast 2017 ad € 18,8 miljoen, waarvan de acute vennootschapsbelastinglast € 14,1 miljoen bedraagt, geleid tot een vennootschapsbelasting bate van in totaal € 281,3 miljoen. Deze bate is in de winst- en verliesrekening van 2017 als zodanig verwerkt.

Op 17 januari 2019 is de vaststellingsovereenkomst door Havenbedrijf Amsterdam N.V. en de Belastingdienst ondertekend. Daarin is ondermeer de definitieve fiscale openingsbalans vastgelegd evenals enkele nadere afspraken over de bepaling van de fiscale winst van Havenbedrijf Amsterdam N.V. Volgens de definitieve fiscale openingsbalans in de vaststellingsovereenkomst bestaat er een totaal verschil van € 937 miljoen tussen het fiscale vermogen per 1 januari 2017 van € 1.804 miljoen en het commerciële vermogen per die datum van € 867 miljoen.

Een hogere waardering van de post 'Vooruitbetaalde erfpachtcanon gronden en terreinen' is de belangrijkste oorzaak van het verschil tussen het fiscale vermogen en het commerciële vermogen. De vooruitbetaalde erfpachtcanon wordt in de fiscale openingsbalans

gewaardeerd tegen de reële waarde en in de commerciële jaarrekening op basis van de historische kostprijs.

Als gevolg van het definitief worden van de fiscale openingsbalans dient in 2018 een toevoeging plaats te vinden aan de latente belastingvordering van € 12,6 miljoen.

Het effect van de schattingswijziging is toegelicht bij onderdeel 3 van de toelichting op de jaarrekening.

Foutherstel

Voorziening saneringsverplichtingen

De gemeenteraad heeft op 21 december 2017 ingestemd met de Ontwikkelstrategie van Haven-Stad, hetgeen betekent dat de gemeente Amsterdam vanaf 2029 tussen de 40.000 en 70.000 woningen gaat bouwen. Een gedeelte hiervan wordt gerealiseerd op de haventerreinen rondom de Coen-, Minerva-, Mercurius- en Vlothaven. Naar aanleiding van dit besluit en de mogelijke consequenties voor het gebied Haven-Stad in de nabije toekomst is gedurende 2018 aan een externe partij opdracht gegeven om onderzoek te doen naar de saneringskosten die noodzakelijk zijn om het gebied op norm 'Industrie', zoals gedefinieerd in de Regeling bodemkwaliteit, op te leveren. De extra ingeschatte saneringskosten bedragen € 22,5 miljoen.

De onderzochte haventerreinen in Haven-Stad maken onderdeel uit van de erfpachtovereenkomst tussen de gemeente Amsterdam en Havenbedrijf Amsterdam N.V.

Bij transformatie van het gebied kan de gemeente Amsterdam de gronden weer in volledige eigendom verwerven. De erfpachtovereenkomst, welke is opgesteld ten tijde van de verzelfstandiging in 2013, tussen de gemeente Amsterdam en Havenbedrijf Amsterdam N.V., bepaalt hierover dat de saneringskosten van die gronden tot norm Industrie voor rekening en risico van Havenbedrijf Amsterdam N.V. komen.

Op basis van voorgaande is Havenbedrijf Amsterdam N.V. gedurende het boekjaar 2018 tot de conclusie gekomen dat de saneringsverplichting voor HavenStad reeds was ontstaan op het moment dat de erfpachtovereenkomst met de gemeente Amsterdam werd afgesloten en op dat moment tot een aanvullende dotatie van € 22,5 miljoen aan de voorziening bodemsanering had moeten leiden. De geconstateerde fout is retrospectief verwerkt waarbij het cumulatief effect ten laste is gebracht van het eigen vermogen per 1 januari 2017.

Als gevolg van de geconstateerde fout is de latente belastingvordering met € 5,6 miljoen naar boven bijgesteld. Dit effect is tevens retrospectief verwerkt waarbij de vergelijkende cijfers 2017 zijn aangepast.

Het effect van het foutherstel op de balans per 1 januari 2017, 31 december 2017 en het resultaat 2017 is als volgt:

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

	Balans 1 januari 2017	Effect foutherstel	Herziene balans 1 januari 2017	Balans 31 december 2017	Effect foutherstel	Effect reclassificaties jaarrekening 2018	Herziene balans 31 december 2017
Activa							
Vaste activa	495.011.592	–	495.011.592	503.844.937	–	–	503.844.937
Financiële vaste activa	12.943.525	–	12.943.525	315.538.309	5.632.500	–	321.170.809
Vlottende activa	50.767.325	–	50.767.325	51.634.569	–	–30.478	51.604.091
Totaal activa	558.722.442	–	558.722.442	871.017.815	5.632.500	–30.478	876.619.837
Eigen vermogen en passiva							
Geplaatst aandelenkapitaal	45.000	–	45.000	45.000	–	–	45.000
Agio	300.584.972	–	300.584.972	300.584.972	–	–	300.584.972
Wettelijke en statutaire reserves	397.134	–	397.134	2.567.525	–	–	2.567.525
Algemene reserves	22.970.617	–22.530.000	440.617	45.134.093	–22.530.000	–	22.604.093
Onverdeeld resultaat	74.333.867	–	74.333.867	350.814.895	5.632.500	–	356.447.395
Eigen vermogen	398.331.590	–22.530.000	375.801.590	699.146.485	–16.897.500	–	682.248.985
Voorziening Saneringsverplichting	51.793.237	22.530.000	74.323.237	51.862.416	22.530.000	–	74.392.416
Overige voorzieningen	3.623.028	–	3.623.028	2.109.538	–	–	2.109.538
Langlopende schulden	64.973.109	–	64.973.109	63.144.910	–	–	63.144.910
Kortlopende schulden	40.001.478	–	40.001.478	54.754.466	–	–30.478	54.723.988
Totaal eigen vermogen en passiva	558.722.442	–	558.722.442	871.017.815	5.632.500	–30.478	876.619.837

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Herziene winst- en verliesrekening 2017	Gerapporteerd 2017	Effect fourtherstel	Herziene cijfers 2017
Bedragen x €			
Som der bedrijfsopbrengsten	150.055.980		150.055.980
Lonen, salarissen en sociale lasten	33.238.553		33.238.553
Afschrijvingen op im/materiële vaste activa	21.680.629		21.641.810
Overige bedrijfslasten	20.852.822		20.852.822
Som der bedrijfslasten	75.772.004		75.733.185
Bedrijfsresultaat	74.283.976		74.322.795
Financiële baten en lasten	796.105		796.105
Resultaat voor belastingen	75.080.081		75.118.900
Belastingen	275.714.928	5.632.500	281.347.428
Resultaat na belastingen	350.795.009	5.632.500	356.466.328
Resultaat deelnemingen	19.886	–	19.886
Nettoresultaat	350.814.895	5.632.500	356.447.395

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

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

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 2018 (en 2017) waren er geen verplichtingen naast de betaling van de jaarlijkse aan de pensioenuitvoerder verschuldigde premie.

De dekkingsgraad van het ABP op 31 december 2018 was 97,0% (2017: 104,4%). Deze dekkingsgraad is een momentopname van de financiële situatie op 31 december 2018. 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 2018 was 103,8% (2017: 101,5%). 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 economische voordelen naar de vennootschap zullen vloeien en;
- de kostprijs van het actief betrouwbaar kan worden vastgesteld.

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

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

Een materieel vast actief wordt in de balans opgenomen als:

- het waarschijnlijk is dat economische voordelen naar de vennootschap zullen vloeien en;
- de kostprijs van het actief betrouwbaar kan worden vastgesteld.

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 gebruiksduur 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 boekwaarde 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. In de kostprijs worden de kosten van groot onderhoud opgenomen, zodra deze kosten zich voordoen en aan de activeringscriteria is voldaan. De boekwaarde van de te vervangen bestanddelen wordt dan als gedesinvesteerd beschouwd en ten laste van de winst-en-verliesrekening gebracht.

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

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 aandeelhoudersbelang van meer dan 20% van de aan de aandelen verbonden stemrechten. Deelnemingen met een negatieve nettovermogenswaarde worden op nihil gewaardeerd. Wanneer de vennootschap geheel of ten dele instaat voor de schulden van de desbetreffende deelneming, respectievelijk de feitelijke verplichting heeft de deelneming (voor haar aandeel) tot betaling van haar schulden in staat te stellen, wordt een voorziening gevormd. Bij het bepalen van de omvang van deze voorziening wordt rekening gehouden met reeds op vorderingen op de deelneming in mindering gebrachte voorzieningen voor oninbaarheid.

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

Overige langlopende 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 waardeverminderingverlies wordt direct als last verwerkt in de winst-en-verliesrekening.

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

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

Havenbedrijf Amsterdam N.V. heeft per 1 april 2013, op basis van de erfpachtovereenkomst met de gemeente Amsterdam, de verplichting om de in erfpacht verkregen haventerreinen terug te leveren op basis van de norm 'Industrie' uit de Regeling Bodemkwaliteit. Deze verplichting geldt bij beëindiging van het voortdurende erfpacht-

contract. Een uitzondering op de verplichting tot bodemsanering wordt gemaakt voor vervuiling die is ontstaan als gevolg van oorlogshandelingen die zich in de Tweede Wereldoorlog hebben voorgedaan. Volgens de Havenovereenkomst vrijwaart de gemeente Amsterdam Havenbedrijf Amsterdam N.V. voor milieuschade die is ontstaan in die periode.

Om de gronden tot de norm 'Industrie' op te kunnen leveren is het van belang dat beheersbaarheid bestaat over de verontreinigingen die nieuw ontstaan, maar ook die al bekend/aanwezig waren vóór 1 april 2013 omdat Havenbedrijf Amsterdam N.V. ook voor deze 'oudere' verontreinigingen verantwoordelijk is. In het kader van de (latente) herstelverplichting uit de erfpachtovereenkomst met de gemeente Amsterdam, heeft Havenbedrijf Amsterdam N.V. in het contract met haar huurder of erfpachter een standaard clause opgenomen, waarin is vastgelegd dat het haventerrein moeten worden teruggegeven in de staat waarin zij het hebben gekregen. De (latente) verplichting van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is derhalve verlegd naar de erfpachter of huurder(s) van het haventerrein. Indien er sprake is van een nieuwe vervuiling dan ligt de saneringsverplichting in eerste instantie op basis van de wet bodembescherming (Wbb) bij de veroorzaker van de vervuiling en in tweede instantie op basis van de herstelverplichtingsclause bij de gebruiker van het haventerrein, mits het terrein niet vóór uitgifte al verontreinigd was.

Bij beëindiging van het huur- of erfpachtcontract kan het voorkomen dat bedrijven niet (volledig) kunnen voldoen aan de saneringsverplichting of waarbij het volharden hierin zou leiden tot een onverantwoorde kapitaalvernietiging (amoveren van opstallen om de bodemverontreiniging te kunnen verwijderen). Havenbedrijf Amsterdam N.V. biedt dan ook haar huurder of erfpachter de mogelijkheid om de saneringsverplichting af te kopen.

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, prijsindexeringen en verwachte effecten op de hoogte van saneringskosten door technologische ontwikkelingen.

Voorziening voor amoveringsverplichtingen

De voorziening voor amoveringsverplichtingen is gewaardeerd tegen de nominale waarde van de verwachte amoveringsuitgaven rekening houdend met risico's, onzekerheden, prijsindexeringen en verwachte effecten op de hoogte van amoveringskosten door technologische ontwikkelingen. De kosten van herstel worden verantwoord via de opbouw van een voorziening gedurende de verwachte gebruikersduur van het actief ter grootte van het bedrag dat noodzakelijk is van de afwikkeling van de verplichting van herstel. Jaarlijks zal een bedrag ten laste van de winst-en-verliesrekening aan de voorziening worden toegevoegd.

Toelichting op de balans

Voorziening voor personeel

Overige uitgestelde personeelsbeloningen zijn beloningen wegens jubilea en wegens voormalig personeel dat recht heeft 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.

Voorziening voor woningisolatie

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 vooruitontvangen 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 worden 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.

Toelichting op de balans

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 waardeberekening.

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-aftrekbaar kosten. Tevens wordt rekening gehouden met wijzigingen die optreden in de latente belastingvorderingen en latente belastingsschulden 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

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 gepresen-

teerd als aflossingen van schulden voor het aflossingsbestanddeel en als betaalde interest voor het interestbestanddeel.

Toelichting op de balans

1 Immateriële vaste activa

	Kosten van onderzoek en ontwikkeling	Concessies, vergunningen en intellectuele eigendommen	Activa in aanbouw	Totaal
<i>Stand per 1 januari 2018</i>				
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 1 januari 2018	138.972	196.917	527.597	863.486
<i>Mutaties</i>				
Investerings	–	1.000	1.200.110	1.201.110
Afschrijvingen	-96.498	-93.755	–	-190.253
Desinvesteringen aanschaffingswaarde	–	-49.803	–	-49.803
Desinvesteringen cumulatieve afschrijvingen	–	49.803	–	49.803
Saldo mutaties	-96.498	-92.755	1.200.110	1.010.857
<i>Stand per 31 december 2018</i>				
Aanschaffingswaarde	1.139.367	1.353.941	1.727.707	4.221.015
Cumulatieve afschrijvingen	-1.096.893	-1.249.779	–	-2.346.672
Boekwaarde per 31 december 2018	42.474	104.162	1.727.707	1.874.343
Afschrijvingspercentages	33%	33%	–	

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 N.V. In deze post zijn licenties begrepen met een boekwaarde ultimo 2018: € 37.350 (2017: € 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 binnenhavengeldapplicatie.

De activa in aanbouw hebben voornamelijk betrekking op het nieuwe plannings- & reserveringssysteem voor riviercruise, de cloudtransitie en datamanagement.

Toelichting op de balans

2 Materiële vaste activa

	Vooruitbetaalde erfpachtcanon gronden en terreinen	Grond-, weg- en waterwerken	Overige materiële vaste activa	Activa in aanbouw	Totaal
<i>Stand per 1 januari 2018</i>					
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 1 januari 2018	270.307.416	192.094.393	28.293.805	12.285.837	502.981.451
<i>Mutaties</i>					
Investeringsen	-	335.919	10.802.150	42.160.495	53.298.564
Ingebruikname	-	7.661.028	2.107.136	-9.768.164	-
Afschrijvingen	-6.013.062	-11.604.441	-3.760.366	-	-21.377.869
Desinvesteringen aanschaffingswaarde	-	-252.181	-259.832	-	-512.013
Desinvesteringen cumulatieve afschrijvingen	-	106.205	249.634	-	355.839
Bijdrage derden	-	-	-	-1.443.015	-1.443.015
Saldo mutaties	-6.013.062	-3.753.470	9.138.722	30.949.316	30.321.506
<i>Stand per 31 december 2018</i>					
Aanschaffingswaarde	300.354.830	256.531.511	58.227.580	43.235.153	658.349.074
Cumulatieve afschrijvingen	-36.060.476	-68.190.588	-20.795.053	-	-125.046.117
Boekwaarde per 31 december 2018	264.294.354	188.340.923	37.432.527	43.235.153	533.302.957
Afschrijvingspercentages	2%	0-10%	2-20%	-	

Toelichting op de balans

Indeling verloopoverzicht

Vanwege de aard van de bedrijfsactiviteiten wijken de categorieën in het mutatieoverzicht af van de wettelijk bepaalde categorieën. Dit is toegestaan omdat de opgenomen categorieën beter inzicht geven in de samenstelling van de boekwaarde en geïnvesteerde bedragen.

Toepassing componentenbenadering

Voor de verzelfstandiging (1 april 2013) van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is op de materiële vaste activa geen componentenbenadering toegepast. Na de verzelfstandiging is, door voortschrijdend inzicht, de componentenbenadering wel toegepast. De componentenbenadering wordt toegepast bij de activacategorieën in grond-, weg- en waterwerken alsmede enkele subcategorieën binnen de overige materiële vaste activa. De boekwaarde van de activacategorieën 'Grond-, weg- en waterwerken' van voor en na de verzelfstandiging bedragen ultimo 2018 respectievelijk € 133,2 miljoen en € 55,2 miljoen.

De boekwaarde van de subcategorieën binnen de 'Overige materiële vaste activa' van voor en na de verzelfstandiging bedragen ultimo 2018 respectievelijk € 16,3 miljoen en € 21,1 miljoen.

Vooruitbetaalde erfpachtcanon gronden en terreinen

Bij de oprichting heeft de vennootschap de haventerreinen in erfpacht verkregen. De gemeente Amsterdam bezit het juridische eigendom van de haventerreinen. De jaarlijkse canonbetalingen in het eerste tijdvak van 50 jaar worden geacht te zijn afgekocht, zoals is bepaald tussen de gemeente Amsterdam en Havenbedrijf Amsterdam N.V. Bij het einde van het eerste tijdvak (op 31 maart 2063) 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 N.V. 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.

De belangrijkste investeringen en ingebruiknames in 2018 zijn groot onderhoud aan de kade Katoen Natie (€ 1,3 miljoen) en groot onderhoud aan de Radarweg en omliggende wegen (€ 0,7 miljoen).

Overige materiële vast activa

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

De belangrijkste investeringen en ingebruiknames in 2018 zijn de aanschaf van de opstallen aan de Koprweg (€ 10,8 miljoen) en de renovatie van twee loodsen (€ 0,8 miljoen).

Activa in aanbouw

De grootste posten in de activa in aanbouw betreffen de projecten met betrekking tot de uitbreiding van de kade Afrikahaven (€ 8,9 miljoen), de aanleg van kade Hoogtij en bijbehorende inrichting (€ 8,2 miljoen) alsmede het realiseren van wachtplaatsen aan de Afrikahaven (€ 4,4 miljoen). Het resterende deel bestaat uit diverse activa in aanbouw van kleinere omvang.

Toelichting op de balans

3 Financiële vaste activa

	Deelnemingen in groepsmaat- schappijen	Latente belasting- vorderingen	Overige langlopende vorderingen	Totaal
Boekwaarde per 1 januari 2018	8.571.672	295.508.823	17.090.314	321.170.809
Verstrekingen	–	–	15.733.683	15.733.683
Dotatie	–	12.553.858	–	12.553.858
Mutatie ten gevolge van tariefwijziging	–	–51.554.115	–	–51.554.115
Aandeel resultaat deelnemingen met invloed van betekenis	1.374.369	–	–	1.374.369
Ontvangen dividend deelnemingen	–1.000.000	–	–	–1.000.000
Rente	–	–	436.232	436.232
Kortlopend deel	–	–	–1.678.032	–1.678.032
Aflossingen	–	–	–729.942	–729.942
Realisatie	–	–11.548.471	–	–11.548.471
Boekwaarde per 31 december 2018	8.946.041	244.960.095	30.852.255	284.758.391

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	100,00
Hallum Cruise B.V., Amsterdam	100,00
Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied N.V., Amsterdam	33,33

Toelichting op de balans

Deelnemingen in groepsmaatschappijen	31-12-2018	31-12-2017
Bouw- en handelsmaatschappij Hallum B.V.	2.967.212	2.903.527
Hallum Cruise B.V.	4.875.496	4.056.670
Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied N.V.	1.103.333	1.611.475
Totaal deelnemingen in groepsmaatschappijen	8.946.041	8.571.672

<i>Bouw- en handelsmaatschappij Hallum B.V.</i>	2018	2017
Boekwaarde per 1 januari	2.903.527	2.790.435
Resultaat	63.685	113.092
Boekwaarde per 31 december	2.967.212	2.903.527

<i>Hallum Cruise B.V.</i>	2018	2017
Boekwaarde per 1 januari	4.056.670	3.761.351
Resultaat	818.826	295.319
Boekwaarde per 31 december	4.875.496	4.056.670

<i>Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied N.V.</i>	2018	2017
Boekwaarde per 1 januari	1.611.475	2.000.000
Resultaat	491.858	-388.525
Ontvangen dividend deelneming	-1.000.000	-
Boekwaarde per 31 december	1.103.333	1.611.475

Latente belastingvorderingen	2018	2017
Stand per 1 januari	295.508.823	-
Dotatie wegens start belastingplicht	12.553.858	300.130.368
Mutatie ten gevolge van tariefwijziging	-51.554.115	-
Mutatie wegens fouterstel	-5.632.500	-
Wijziging in tijdelijke verschillen gedurende 2018	-5.915.971	-4.621.545
Stand per 31 december	244.960.095	295.508.823

Toelichting op de balans

Met ingang van 1 januari 2017 is Havenbedrijf Amsterdam N.V. onderworpen aan vennootschapsbelasting. In 2017 is de fiscale openingsbalans door Havenbedrijf Amsterdam N.V. opgesteld. In het boekjaar 2017 was de opgenomen belastinglatentie (1-1-2017: € 300,1 miljoen) de beste inschatting gebaseerd op de gevoerde gesprekken met de Belasting-dienst. In 2017 heeft deze eenmalige bate, na aftrek van realisatie en acute vennootschapsbelasting (€ 18,8 miljoen), waarvan de acute vennootschapsbelastinglast € 14,1 miljoen bedraagt, geleid tot een eenmalige bate van per saldo € 281,3 miljoen. Deze eenmalige bate is in de winst-en-verliesrekening van 2017 als zodanig verwerkt. De gevormde latentie is naar verwachting in 2063 volledig afgewikkeld.

Op 17 januari 2019 is de vaststellingsovereenkomst door Havenbedrijf Amsterdam N.V. en de Belastingdienst ondertekend. Daarin is onder meer de definitieve fiscale openingsbalans vastgelegd evenals enkele nadere afspraken over de bepaling van de fiscale winst van Havenbedrijf Amsterdam N.V.

Effect schattingswijziging

Volgens de definitieve fiscale openingsbalans in de vaststellingsovereenkomst bestaat er een totaalverschil van € 937 miljoen tussen het fiscale vermogen per 1 januari 2017 van € 1.804 miljoen en het commerciële vermogen per die datum van € 867 miljoen. Een hogere waardering van de post 'Vooruitbetaalde erfpachtcanon gronden en terreinen'

is de belangrijkste oorzaak van het verschil tussen het eigen en het fiscale vermogen. De vooruitbetaalde erfpachtcanon wordt in de fiscale openingsbalans gewaardeerd tegen de reële waarde en in de commerciële jaarrekening op basis van de historische kostprijs. Als gevolg van het definitief worden van de fiscale openingsbalans dient in 2018 een dotatie plaats te vinden aan de latente belastingvordering van € 12,6 miljoen.

Effect tariefwijzigingen

Per 19 december 2018 zijn de vennootschapsbelastingtarieven gewijzigd. Volgens de Richtlijnen van de Jaarverslaggeving dienen wijzigingen betrokken te worden bij de waardering van belastinglatenties. Vanaf 2020 gaat het toptarief van de vennootschapsbelasting stapsgewijs omlaag. In 2019 is het toptarief 25%, in 2020 daalt het toptarief naar 22,55% en vanaf 2021 zal het toptarief 20,5% zijn. Als gevolg van de deze toekomstige tariefdalingen wordt de latente belastingvordering naar beneden aangepast met € -51,6 miljoen.

Van de latente belastingvordering zal een bedrag van € 6,9 miljoen vermoedelijk binnen een jaar worden gerealiseerd.

De latente belastingvordering is in 2017 herzien vanwege een fourtherstel. Voor een nadere toelichting naar de aard en omvang van het fourtherstel verwijzen wij naar de grondslagen.

Toelichting op de balans

Overige langlopende vorderingen	31-12-2018	31-12-2017
Langlopende leningen	12.093.324	10.643.428
Vooruitbetaalde reductie- en ingroeiregelingen	18.758.931	6.446.886
Totaal overige langlopende vorderingen	30.852.255	17.090.314

Onder de langlopende leningen is een uitgestelde betalingsverplichting opgenomen van € 9,8 miljoen (2017: € 10,3 miljoen).

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 contractduur.

De toename wordt verklaard door een bedrag van € 8,9 miljoen dat is betaald voor een erfachtrecht.

4 Vorderingen

	31-12-2018	31-12-2017
Handelsdebiteuren	9.474.544	8.132.595
Vorderingen op groepsmaatschappijen	1.810.603	1.421.233
Belastingen en premies sociale verzekeringen	–	2.236.938
Vennootschapsbelasting	7.620.372	–
Overlopende activa	6.447.624	4.480.046
Totaal vorderingen	25.353.143	16.270.812

Toelichting op de balans

Op het totaal aan handelsdebiteuren is een voorziening voor dubieuze vorderingen ad. € 886.997 in mindering gebracht (2017: € 923.659). De vorderingen op groepsmaatschappijen betreffen reguliere handelsvorderingen en nog te factureren of te verrekenen bedragen.

In 2017 had Havenbedrijf Amsterdam N.V. onder de 'Belastingen en premies sociale verzekeringen' een belastingvordering welke werd veroorzaakt door een grondaankoop.

Overlopende activa	31-12-2018	31-12-2017
Vooruitbetaalde reductie- en ingroeiregelingen	1.306.358	1.062.933
Nog te factureren bedragen	3.248.814	1.981.825
Vooruitbetaalde kosten	1.122.594	877.568
Nog te ontvangen subsidies	100.652	–
Overige vorderingen	669.206	557.720
Totaal overlopende activa	6.447.624	4.480.046

De toename in de nog te factureren bedragen komt voornamelijk door meer openstaande opgaven zeehavengeld die nog gefactureerd moeten worden (€ 0,4 miljoen) alsmede een incidentele contractopbrengst die nog gefactureerd dient te worden (€ 0,4 miljoen).

De overige vorderingen betreffen met name het kortlopende deel van de langlopende leningen (€ 0,4 miljoen).

5 Liquide middelen

	31-12-2018	31-12-2017
Banktegoeden	6.673.255	35.333.279

Toelichting op de balans

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

	Geplaats kapitaal	Agioreserve	Wettelijke en statutaire reserves	Overige reserve	Resultaat boekjaar	Totaal
Stand per 1 januari 2018	45.000	300.584.972	2.567.525	22.604.093	356.447.395	682.248.985
Mutatie uit resultaatverdeling	–	–	–	–	-356.447.395	-356.447.395
Resultaat boekjaar	–	–	–	–	17.940.069	17.940.069
Resultaatverdeling voorgaand jaar	–	–	–	356.447.395	–	-356.447.395
Mutatie wettelijke reserve	–	–	– 372.046	372.046	–	–
Dividenduitkering	–	–	–	-60.938.572	–	-60.938.572
Stand per 31 december 2018	45.000	300.584.972	2.195.479	318.484.962	17.940.069	639.250.482

Het eigen vermogen is per 1 januari 2017 herzien vanwege een fourtherstel.

Voor een nadere toelichting naar de aard en omvang van het fourtherstel verwijzen wij naar de grondslagen.

Toelichting op de balans

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 N.V. Op basis van de economische realiteit van de transactie heeft de gemeente Amsterdam een vermogensstorting gedaan ter hoogte van de afkoopsom en is de afkoopsom geactiveerd als 'Vooruitbetaalde erfpachtcanon gronden en terreinen' met agio als tegenhanger op de balans.

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 2018 bedraagt de wettelijke reserve € 42.475 (2017: € 138.972).

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 N.V. in de rechtstreekse vermogensvermeerderingen en -verminderingen van de deelnemingen wordt in de wettelijke reserve opgenomen. Ultimo 2018 bedraagt de wettelijke reserve € 2.153.004 (2017: € 2.428.553).

Toelichting op de balans

Bestemming van het resultaat over voorgaand boekjaar

De jaarrekening 2017 is vastgesteld in de algemene vergadering gehouden op 26 april 2018. De algemene vergadering heeft de bestemming van het resultaat vastgesteld conform het daartoe gedane voorstel.

10 Voorzieningen

	31-12-2018	31-12-2017
Saneringsvoorzieningen	72.567.346	73.978.916
Amoveringsvoorzieningen	1.320.027	413.500
Personeelsvoorzieningen	1.495.148	1.763.588
Woningisolatievoorziening	–	345.950
Totaal overige voorzieningen	75.382.521	76.501.954

Saneringsvoorzieningen	2018	2017
Stand per 1 januari	73.978.916	74.323.237
Dotaties	908.500	41.317
	74.887.416	74.364.554
Vrijval	–11.500	–35.525
Onttrekkingen	–2.308.570	–350.113
Stand per 31 december	72.567.346	73.978.916

De voorziening is gewaardeerd tegen de nominale waarde van de verwachte saneringsuitgaven op de locaties waarbij enerzijds de huurder of erfpachter de saneringsverplichting heeft afgekocht of anderzijds op basis van gebeurtenissen uit het verleden het Havenbedrijf Amsterdam N.V. zichzelf verantwoordelijk acht voor het saneren van de grond. Omdat er op de meeste locaties ten aanzien van de hoeveelheid te verwerken grond en toe te passen technieken onzekerheden bestaan wordt er gewerkt met een risico-opslag ten aanzien van de situatie waarop de voorziening is berekend. De door Havenbedrijf Amsterdam N.V. gehanteerde risico-opslag varieert tussen 0 en 25%, afhankelijk van de mate van onzekerheid ten aanzien van de te verwachten saneringskosten. Ultimo 2018 heeft HbA enkel saneringsprojecten met een

Toelichting op de balans

risico-opslag van 0% of 15%. Bij de beoordeling welke risico-opslag van toepassing is wordt rekening gehouden met de (on)zekerheid ten aanzien van de omvang en locatie van de verontreiniging. Daarnaast weegt de observatie of de verontreiniging mobiel of immobiel is mee. Er zijn geen locaties waar het opslagpercentage 25% is. Het gewogen gemiddelde van de risico-opslagen betreft 15%. Ultimo 2018 is een bedrag van € 10,3 miljoen euro aan risico-opslag in de saneringsvoorziening opgenomen.

Ultimo 2018 is 237 hectare grond niet door Havenbedrijf Amsterdam N.V. verhuurd of in ondererfpacht uitgegeven en draagt Havenbedrijf Amsterdam N.V. als gevolg daarvan de verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de bodem. Het betreft voornamelijk terreinen waar nog nooit bedrijfsactiviteiten hebben plaatsgevonden. Hoewel van het grootste gedeelte geen bodemrapporten beschikbaar zijn is op basis van historische informatie niet te verwachten dat deze nieuwe terreinen vervuild zijn. Het gedeelte van de uitgeefbare terreinen welke zijn teruggenomen van voormalige klanten zijn alle op bodemverontreiniging onderzocht door externe, gespecialiseerde bureaus. Waar nodig is de grond gesaneerd of is de vervuiling afgekocht door de voormalige klant en in de saneringsvoorziening opgenomen.

Onder de saneringsvoorzieningen zijn een aantal terreinen opgenomen waarbij de afkoop meer dan drie jaar geleden heeft plaatsgevonden en waarbij ultimo 2018 geen vernieuwd onderzoek is ingesteld naar de huidige bodemgesteldheid omdat de immobiliteit van de verontreiniging daarvoor geen aanleiding geeft. Bij mobiele verontreinigingen vindt periodieke (3-5 jaar) monitoring plaats. De voorziening heeft een kortlopend karakter (< 1 jaar) van € 7.198.824 en een langlopend karakter (> 5 jaar) van € 64.295.288.

De gemeenteraad heeft op 21 december 2017 ingestemd met de ontwikkelstrategie van Haven-Stad, hetgeen betekent dat de gemeente Amsterdam vanaf 2029 tussen de 40.000 en 70.000 woningen gaat bouwen. Een gedeelte hiervan wordt gerealiseerd op de haventerreinen rondom de Coen-, Minerva-, Mercurius- en Vlothaven. Naar aanleiding van dit besluit en de mogelijke consequenties voor het gebied Haven-Stad in de nabije toekomst is gedurende 2018 aan een externe partij opdracht gegeven om onderzoek te doen naar de saneringskosten die noodzakelijk zijn om het gebied op norm 'Industrie', zoals gedefinieerd in de Regeling bodemkwaliteit, op te leveren. De extra ingeschatte saneringskosten betreffen € 22,5 miljoen.

De onderzochte haventerreinen in Haven-Stad maken onderdeel uit van de erfpachtovereenkomst tussen de gemeente Amsterdam en Havenbedrijf Amsterdam N.V. Bij transformatie van het gebied kan de gemeente Amsterdam de gronden

Toelichting op de balans

weer in volledige eigendom verwerven. De erfpachtovereenkomst, welke is opgesteld ten tijde van de verzelfstandiging in 2013, tussen de gemeente Amsterdam en Havenbedrijf Amsterdam N.V., bepaalt hierover dat de saneringskosten van die gronden tot norm Industrie voor rekening en risico van Havenbedrijf Amsterdam N.V. komen.

Op basis van voorgaande is Havenbedrijf Amsterdam N.V. gedurende het boekjaar 2018 tot de conclusie gekomen dat de saneringsverplichting voor Haven-Stad reeds was ontstaan op het moment dat de erfpachtovereenkomst met de gemeente Amsterdam werd gesloten. De geconstateerde fout is retrospectief verwerkt waarbij het eigen vermogen van boekjaar 2017 is herrekend. Voor een nadere toelichting naar de aard en omvang van het fouterstel verwijzen wij naar de grondslagen.

Amoveringsvoorzieningen	2018	2017
Stand per 1 januari	413.500	360.000
Dotatie ten laste van resultaat	915.000	53.500
	1.328.500	413.500
Afname ten gunste van resultaat	-8.473	-
Stand per 31 december	1.320.027	413.500

De voorziening voor amoveringen heeft betrekking op:

Amovering windmolens

Havenbedrijf Amsterdam N.V. heeft een erfpachtcontract waarbij de erfpachter aan Havenbedrijf Amsterdam N.V. een jaarlijkse canon verschuldigd is van maximaal € 725.000 waarvan € 125.000 zal dienen voor de amoveringskosten van het windpark in de Afrikahaven. Het windpark bestaat uit negen windturbines en zal aan het einde van de technische levensduur geamoveerd moeten worden. Het saldo van de voorziening bedraagt per 31 december 2018 € 250.000 (2017: €-) en heeft een geheel langlopend karakter.

Amovering funderingen

De voorziening voor amovering funderingen heeft betrekking op door Havenbedrijf Amsterdam N.V. geaccepteerde verplichting inzake het amoveren van de toegepaste 'AVI slakken' als funderingslaag op een terrein in het havengebied. De kosten van het verwijderen van de funderingslaag worden ingeschat op € 4,75 miljoen.

Toelichting op de balans

Het saldo van de voorziening bedraagt per 31 december 2018 € 665.000 (2017: €-) en heeft een geheel langlopend karakter.

Amovering gebouwen

De amovering van gebouwen heeft betrekking op door Havenbedrijf Amsterdam N.V. 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 en prijsindexeringen. Het saldo van de voorziening bedraagt per 31 december 2018 € 405.027 (2017: € 413.500) en heeft een kortlopend karakter van € 50.000.

Personeelsvoorzieningen	2018	2017
Stand per 1 januari	1.763.588	2.384.540
Dotaties	130.837	167.795
Rente	29.278	-30.778
	1.923.703	2.521.557
Vrijval	-131.669	-501.831
Onttrekkingen	- 296.886	-256.138
Stand per 31 december	1.495.148	1.763.588

Personeelsvoorzieningen zijn getroffen in het kader van bovenwettelijke werkloosheidsuitkeringen aan voormalig personeel en uitkeringen voor toekomstige jubilea. Aan de personeelsvoorzieningen wordt jaarlijks rente toegevoegd. De voorzieningen hebben een kortlopend karakter van € 383.259.

De voorziening voor voormalig personeel bedraagt per 31 december 2018 € 926.962 (31 december 2017: € 1.178.166).

De voorziening voor jubilea bedraagt per 31 december 2018 € 568.186 (31 december 2017: € 585.422).

Woningisolatievoorziening	2018	2017
Stand per 1 januari	345.950	878.488
Vrijval	-289.347	-
Onttrekkingen	-56.603	-532.538
Stand per 31 december	-	345.950

Toelichting op de balans

De voorziening woningisolatie heeft betrekking op het reduceren van geluid in woningen als gevolg van verruiming geluidszone Westpoort. Deze post is in 2018 volledig afgewikkeld.

11 Langlopende schulden

	31-12-2018	31-12-2017
Vooruitontvangen erfpacht	56.726.064	60.495.724
Overige schulden	2.587.586	2.649.186
Totaal	59.313.650	63.144.910

114

Langlopende schulden	Stand per 31 december 2018	Resterende looptijd > 1 jaar	Resterende looptijd > 5 jaar
Vooruitontvangen erfpacht	56.726.064	56.726.064	48.592.635
Overige schulden	2.587.586	2.587.586	2.587.586
Totaal	59.313.650	59.313.650	51.180.221

Vooruitontvangen erfpacht

De vooruitontvangen 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 2018 is verantwoord onder de kortlopende schulden, ad. € 2.102.790 (2017: € 2.172.042).

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.

Toelichting op de balans

12 Kortlopende schulden

	31-12-2018	31-12-2017
Schulden aan kredietinstellingen	25.000.000	–
Handelscrediteuren	1.396.135	1.499.675
Vooruitontvangen contractopbrengsten	25.272.197	20.442.496
Belastingen en premies sociale verzekeringen	3.114.677	16.335.795
Schulden ter zake van pensioenen	398.997	374.106
Overige schulden en overlopende passiva	22.833.430	16.071.916
Totaal kortlopende schulden	78.015.436	54.723.988

Schulden aan kredietinstellingen

Havenbedrijf Amsterdam N.V. beschikt over een zogenaamde 'Revolving facilities agreement' ter grootte van € 110 miljoen. € 50 miljoen van deze faciliteit kan pas worden aangesproken bij aanvang van de bouw van de nieuwe zeesluis bij IJmuiden. De faciliteit kent marktconforme condities en kan periodiek benut worden voor 1, 3 of 6 maands kasgeld tegen een rente van 1-, 3- of 6-maands-euribor + 0,5%. Daarnaast is met de kredietverstrekker een convenant overeengekomen waarbij het gecorrigeerd eigen vermogen minimaal 30% van het totaal vermogen dient te bedragen. Aan deze voorwaarde is in 2018 ruimschoots voldaan. Zekerheden voor deze lening zijn niet gesteld. Bij de waardering van deze financiering is rekening gehouden met bijkomende kosten.

Per 31 december 2018 is deze faciliteit benut voor € 25 miljoen (2017: € -).

Toelichting op de balans

Overige schulden en overlopende passiva	31-12-2018	31-12-2017
Nog te ontvangen facturen	10.633.706	5.947.897
Nog te betalen kortingen	3.346.730	3.038.259
Nog te betalen overige belastingen	3.024.051	1.290.064
Vakantiegeld/-dagen	2.612.704	2.647.604
Vooruitontvangen subsidies	919.973	577.892
Vooruitontvangen opbrengsten	312.676	450.018
Overig	1.983.590	2.120.182
Totaal overige schulden en overlopende passiva	22.833.430	16.071.916

De toename in de post nog te ontvangen facturen worden met name veroorzaakt door enkele grote facturen met betrekking tot de investeringen.

De toename in de overige belastingen betreft de onroerendezaakbelasting. De toename wordt veroorzaakt door een achterstand in het ontvangen van deze aanslagen.

De post overig heeft met name betrekking op het nazorgplan voor baggerlocaties (€ 1,4 miljoen) en de reclassificatie van de creditsaldi in de debiteuren (€ 0,4 miljoen).

Niet in de balans opgenomen rechten, verplichtingen en regelingen

Informatieverschaffing over niet in de balans opgenomen regelingen

Transformatie gebied

In de Transformatiestrategie Haven-Stad, vastgesteld in de raadsvergadering van juli 2013, is besloten dat de gemeente Amsterdam inzet op een geleidelijke transformatiestrategie, te beginnen met de niet-haventerreinen. De gemeenteraad heeft op 21 december 2017 ingestemd met de Ontwikkelstrategie van Haven-Stad: vanaf 2029 gaat Amsterdam tussen de 40.000 en 70.000 woningen bouwen, waarvan een gedeelte wordt gerealiseerd op de haventerreinen rondom de Coen-, Minerva-, Mercurius- en Vlothaven.

De financiële consequenties voor Havenbedrijf Amsterdam N.V. zijn afhankelijk van verdere besluitvorming en daardoor nog onzeker. In het coalitieakkoord 2014 heeft het College besloten dat de bestaande bedrijven in de haven-terreinen binnen de ring in ieder geval tot 2040 kunnen blijven. In de ontwikkelstrategie is vastgelegd dat nieuwe woningen geleidelijk worden gerealiseerd tussen de huidige bedrijven. De overige afspraken zijn gelijk gebleven.

De volgende afspraken zijn nu van kracht:

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

- Alle huidige activa worden op het moment van transformatie door de stad vergoed aan Havenbedrijf Amsterdam N.V. 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 N.V. wordt vergoed;
- De grond moet schoon opgeleverd worden, waarbij schoon het niveau 'industrie' is.

Convenant Houthavens

Havenbedrijf Amsterdam N.V. 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 maximumbedrag van € 9 miljoen beschikbaar gesteld. De maximale bijdrage van Havenbedrijf Amsterdam N.V.

bedraagt € 3 miljoen. De resterende verplichting ultimo 2018 bedraagt € 1,9 miljoen (2017: € 1,9 miljoen).

Project HoogTij

Havenbedrijf Amsterdam N.V. 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 eerste 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 Havenbedrijf Amsterdam N.V. met € 1,3 miljoen gecompenseerd voor ieder volledig kalenderjaar dat de beschikbaarheidsdatum na 31 oktober 2019 ligt en met een

Niet in de balans opgenomen rechten, verplichtingen en regelingen

evenredig gedeelte voor een deel van een volledig kalenderjaar dat de beschikbaarheidsdatum na 31 oktober 2019 ligt. De verwachte opleverdatum is momenteel januari 2022.

Informatieverschaffing over niet in de balans opgenomen verplichtingen

Ultimo 2018 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 € 115,5 miljoen. Hiervan heeft € 22,2 miljoen een looptijd van 1-5 jaar en € 85,8 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 2018 is Havenbedrijf Amsterdam N.V. voor een bedrag van € 17,5 miljoen (2017: € 65,9 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 € 2.450 miljoen waarvan € 92,3 miljoen in het komende jaar.

In 2018 is een totaalbedrag van € 84,8 miljoen aan ontvangsten in de winst-en-verliesrekening verwerkt. De overeenkomsten hebben een looptijd van 20-50 jaar waarbij de opbrengst een vast bedrag per jaar is en jaarlijks wordt geïndexeerd.

Gebeurtenissen na balansdatum

Een eigenaar van havenwater binnen het Amsterdams havengebied stelt een vordering op Havenbedrijf Amsterdam te hebben vanwege gebruik van het water door binnenvaartschepen en andere vaartuigen zonder toestemming van deze eigenaar. De grondslag en hoogte van de vordering zijn vooralsnog onbekend. Verder 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.

Voorstel resultaatverwerking

Het nettoresultaat over 2018 bedraagt € 17.940.069. De omvang van het dividend is ter besluitvorming aan de algemene vergadering.

Toelichting op de winst-en-verliesrekening

13 Opbrengsten

	2018	2017
Huur en erfpacht	84.875.740	79.327.591
Zeehavengelden	57.223.266	55.974.696
Binnenhavengelden	7.470.131	7.266.074
Opbrengsten ligplaatsreserveringen	2.675.043	2.284.581
Overige opbrengsten	5.168.596	5.203.038
Totaalopbrengsten	157.412.776	150.055.980

Huur en erfpacht

De opbrengsten voor huur en erfpacht zijn toegenomen door nieuwe uitgiftes en reguliere prijsstijgingen. In 2018 is in totaal netto 45,1 hectare terrein uitgeven. In 2017 was dit 18 hectare. Grote havengebonden uitgiftes waarvoor door Havenbedrijf Amsterdam N.V. ook een kade wordt aangelegd/danwel gerenoveerd waren Katoennatie, Commodity Centre Netherlands en Paro. Ook in het Atlaspark werden ten behoeve van de grootschalige logistiek diverse terreinen uitgeven. Onder andere Fetim, en ontwikkelaars Delin en Borghese Real Estate. Tot slot is in de Minervahaven gestart met de bouw van een studentenhotel en worden er diverse panden ontwikkeld op reeds eerder uitgegeven posities.

Zeehavengelden

De opbrengsten uit zeehavengeld zijn in 2018 met € 1,2 miljoen toegenomen als gevolg van 1% stijging in de overslag, alsmede prijsindexaties. Het tonnage in droge bulk is substantieel afgenomen, met name door een daling van 17% in de kolen ten opzichte van 2017. Agri producten en bouwmaterialen deden het daarentegen goed. Het totaalvolume in liquid bulk heeft deze daling gecompenseerd, als gevolg van een gunstige situatie in de handelsmarkt voor brandstoffen in de periode van september tot november 2018. General Cargo is toegenomen met 28%, wat grotendeels toe te rekenen is aan toegenomen containervolumes. Deze toename is tevens terug te zien in het aantal aanlopen, dat tegen de langjarige trend in met 7,5% is toegenomen. Daar general cargo doorgaans op kleinere schepen wordt aangevoerd is de gemiddeld scheepsgrootte afgenomen. Door deze reden en het afgenomen aandeel van de 'relatief goedkope' kolen in het geheel is het zeehavengeld per overgeslagen ton met 1,6% toegenomen.

Toelichting op de winst-en-verliesrekening

Opbrengsten ligplaatsreserveringen

De opbrengsten uit ligplaatsreserveringen zijn in 2018 toegenomen als gevolg van het feit dat in 2017 een deel van de ligplaatsen aan de De Ruyterkade West buiten gebruik was, welke in 2018 weer operationeel zijn. Verder heeft de ingebruikname van een nieuw reserveringssysteem ertoe geleid dat ligplaatsen optimaler bezet kunnen worden.

Overige opbrengsten

De overige opbrengsten betreffen voornamelijk opbrengsten uit het Havenafvalplan (€ 2,4 miljoen), een vergoeding voor het beheer en onderhoud van de gebieden die onder het Ontwikkelbedrijf Gemeentelijk Amsterdam vallen (€ 0,7 miljoen), opbrengsten uit werken voor derden (€ 0,6 miljoen), opbrengsten uit baggerdepot (€ 0,6 miljoen), en de walstroom-opbrengsten (€ 0,8 miljoen).

14 Personeelslasten

	2018	2017
Lonen en salarissen	23.377.021	22.919.882
Sociale lasten en pensioenlasten	7.099.571	6.906.713
Overige personeelslasten	3.917.289	3.411.958
Totaal personeelslasten	34.393.881	33.238.553

Op de lonen en salarissen is een bedrag van € 1.212.815 in mindering gebracht als gevolg van doorbelaste lonen en salarissen (2017: € 1.278.549).

De post lonen en salarissen is toegenomen door reguliere periodieke salarisstijgingen en een cao-verhoging. Daarnaast is aan de medewerkers van Havenbedrijf Amsterdam N.V. een eenmalige compensatie voor een nieuw werkrooster uitgekeerd van € 112.754 en eenmalige gratificaties van € 310.250 als gevolg van cao-afspraken die in april zijn gemaakt.

De overige personeelskosten zijn toegenomen met € 505.331, voornamelijk omdat in 2017 een vrijval van een reservering voor reorganisatiekosten is gepresenteerd.

Toelichting op de winst-en-verliesrekening

Sociale lasten en pensioenlasten	2018	2017
Sociale lasten	3.573.684	3.545.123
Pensioenlasten	3.525.887	3.361.590
Totaal sociale lasten en pensioenlasten	7.099.571	6.906.713

Aantal werknemers

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

Aantal werknemers per activiteit	2018	2017
Nautische activiteiten	162,6	165,7
Exploitatie haventerreinen en overhead	193,2	192,0
Totaal	355,8	357,7

Bezoldiging bestuurders

Het in 2018 van toepassing zijnde beloningsbeleid voor de directieleden van Havenbedrijf Amsterdam N.V. 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 mogelijke variabele beloning en een bijdrage in de pensioenpremie. Het nieuwe beloningsbeleid voor de directie is conform het vigerende gemeentelijk beloningsbeleid voor haar deelnemingen.

Naam	Aanvang termijn	Einde termijn	Vaste beloning	Variabele beloning	Bijdrage pensioenpremie	Totaal
K.J. Overtoom	06-12-2016	06-12-2020	149.916	-	19.564	169.480
M.R. de Brauw	01-11-2015	01-11-2019	138.375	-	19.122	157.497

Toelichting op de winst-en-verliesrekening

Vaste beloning

De vaste beloning van de directieleden is in 2018 t.o.v. 2017 verlaagd (Overtoom) respectievelijk gelijk gebleven (De Brauw). 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. Deze is mede gerelateerd aan de waardecreatie op lange termijn. Over het boekjaar 2018 is geen variabele bonus toegekend.

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 Havenbedrijf Amsterdam N.V.

Bezoldiging commissarissen

De vergoeding voor de leden van de Raad van Commissarissen is gerelateerd aan het maximum dat geldt voor de meestverdienende bestuurder, in lijn met de WNT. Voor de leden betekent dit 10% van de algemene WNT-norm in 2018. Voor de voorzitter is dit 15%.

Naam	Aanvang termijn	Einde termijn	2018	2017
K. van der Steenhoven	01-08-2016	01-08-2020	28.050	27.150
R.I. Doerga	03-05-2017	03-05-2021	18.700	20.975
J.F.J.M. de Haas	15-12-2015	08-12-2019	18.700	20.975
W.J. Maas	03-05-2017	03-05-2021	18.700	20.975
P.G. Stibbe	26-04-2018	26-04-2022	18.700	20.975
R.M. Smit	06-03-2013	01-04-2017	-	6.250
			102.850	117.300

Philip Stibbe is per 26 april 2018, op voordracht van de Raad van Commissarissen, door de Algemene Vergadering van de aandeelhouder voor een tweede periode herbenoemd als commissaris.

Toelichting op de winst-en-verliesrekening

15 Afschrijvingen

	2018	2017
Afschrijvingen immateriële vaste activa	190.253	275.462
Afschrijvingen materiële vaste activa	21.528.770	21.405.167
Totaal afschrijvingen	21.719.023	21.680.629

Onder de afschrijvingen op materiële vaste activa is tevens een boekverlies op een desinvestering ad. € 150.901 verantwoord (2017: € 1.326). Dit betreft met name de afboeking van de boekwaarde van de steigers aan de De Ruyterkade welke zijn vervangen.

16 Overige bedrijfskosten

	2018	2017
Huisvestingskosten	2.616.288	2.657.911
Beheer- en onderhoudskosten	6.418.017	5.849.407
ICT-kosten	6.051.851	6.262.217
Milieu en Ruimte	3.609.071	1.244.040
Communicatie, Marketing en Acquisitie	2.827.135	2.700.235
Huur- en erfpachtkosten	2.285.012	2.249.491
Onderzoek- en advieskosten	2.099.309	2.104.021
Overige kosten	2.949.097	-2.214.500
Totaal overige bedrijfskosten	28.855.780	20.852.822

De toename in beheer- en onderhoudskosten wordt voornamelijk veroorzaakt door de inhuur van extra sleepdiensten alsmede door hogere kosten voor afvalinzameling (Havenafvalplan).

Toelichting op de winst-en-verliesrekening

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.

Honoraria externe accountant

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

	2018	2017
Controle van de jaarrekening	160.000	212.035
Overige controleopdrachten	3.900	5.294
Overige niet-controleopdrachten	13.260	9.740
Totaal	177.160	227.069

Havenbedrijf Amsterdam N.V. heeft de totale honoraria van de externe accountant, die betrekking hebben op het boekjaar 2018, als kosten in de winst-en-verliesrekening verwerkt.

17 Financiële baten en lasten

	2018	2017
Rentebaten	696.543	808.013
Rentelasten	-41.629	-11.908
Totaal financiële baten en lasten	654.914	796.105

Rentebaten	2018	2017
Rente op uitstaande leningen	509.851	484.637
Rente personeelsvoorzieningen	-	30.777
Rente wegens uitgestelde betaling debiteuren	186.692	292.599
	696.543	808.013

Toelichting op de winst-en-verliesrekening

Rentelasten	2018	2017
Rente kredietfaciliteit	6.669	-
Rente personeelsvoorzieningen	29.283	-
Rente wegens te late betaling crediteuren	5.677	11.908
	41.629	11.908

18 Belastingen

	2018	2017
Vennootschapsbelasting	-6.739.658	-14.161.395
Vennootschapsbelasting voorgaande jaren	755.080	-
Mutatie belastinglatentie	-50.548.728	295.508.823
	-56.533.306	281.347.428

De aanpassingen in verband met belastingen vorige boekjaren (€ 755.080) hebben betrekking op het verschil tussen de verwerkte verschuldigde vennootschapsbelasting 2017 (€ -14.161.395) en de ingediende aangifte over 2017 (€ 13.406.315).

De mutatie in de belastinglatentie is in 2017 herzien vanwege een fouterstel. Voor een nadere toelichting naar de aard en omvang van het fouterstel verwijzen wij naar de grondslagen.

Toelichting op de winst-en-verliesrekening

Mutatie belastinglatentie

Realisatie tijdelijke verschillen in boekjaar	-11.548.471
Verhoging latentie a.g.v. definitieve fiscale openingsbalans	12.553.858
Wijziging latentie i.v.m. daling belastingtarieven vanaf 2020	-51.554.115
Totaal	-50.548.728

De verhoging van de latente belastingvordering (€ 12.553.858) heeft plaatsgevonden als gevolg van het definitief worden van de fiscale openingsbalans, welke voortvloeit uit de getekende vaststellingsovereenkomst.

De aansluiting tussen het nominale (top)belastingtarief en het effectieve belastingtarief volgens de winst-en-verliesrekening is als volgt:

	2018 in %	2017 in %
Nominaal tarief	25	25
Activering latente belastingvordering	-	-399,7
Minder af te dragen belasting voorgaand jaar wegens vaststellingsovereenkomst	-1,0	-
Aanvullende activering latente belastingvordering wegens aanpassing fiscale openingsbalans 1-1-2017	-17,2	-
Afname latente belastingvordering wegens daling VpB-tarieven	70,5	-
Effectief tarief	77,3	-374,7

19 Resultaat deelnemingen

	2018	2017
Resultaat Hallum Cruise B.V.	818.826	295.319
Resultaat Hallum B.V.	63.685	113.092
Resultaat RON N.V.	491.858	-388.525
Totaalresultaat deelnemingen	1.374.369	19.886

Tekenblad

Amsterdam, 4 april 2019
Havenbedrijf Amsterdam N.V.:

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

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

Amsterdam, 4 april 2019
Ondertekening 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

Overige gegevens

Statutaire regeling omtrent de bestemming van de winst

Het dividendbeleid, zoals in 2013 bij verzelfstandiging in artikel 9 van de Havenovereenkomst werd vastgelegd, is op 9 januari 2018 gewijzigd. In de statuten van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is nu een bepaling opgenomen dat voortaan het dividendbeleid, op voorstel van raad van commissarissen en directie, wordt vastgesteld door de aandeelhouder. Hiermee is artikel 9 van de Havenovereenkomst komen te vervallen.

Het door de aandeelhouder vastgestelde dividendbeleid volgt idealiter de vierjaartermijn van het strategisch plan van Havenbedrijf Amsterdam N.V. Het huidige dividendbeleid is door de aandeelhouder 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 2018

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2018 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 2018 en van het resultaat over 2018 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW).

De jaarrekening bestaat uit:

- balans per 31 december 2018;
- winst-en-verliesrekening over 2018;
- kasstroomoverzicht over 2018;
- grondslagen van waardering en resultaatbepaling;
- toelichting op de balans;
- niet in de balans opgenomen rechten, verplichtingen en regelingen; en
- toelichting op de winst-en-verliesrekening.

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; en
- de overige gegevens.

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;

Overige gegevens

- 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.

Amsterdam, 4 april 2019

Ernst & Young Accountants LLP

w.g. drs. M.H. de Hair RA

GRI-tabel

Categorie	Standaard	Verwijzing	Toelichting
Organisatieprofiel	102-01 Naam van de organisatie Profiel	Titelblad	
	102-02 Voornaamste merken, producten en/of diensten Profiel: Hoe we waarde creëren	Profiel, visie en missie Waardecreatie	
	102-03 Locatie van het hoofdkantoor van de organisatie Colofon	Colofon	
	102-04 Aantal landen waarin de onderneming opereert	Havenkaart Bijlage 2	
	102-05 Eigendomsstructuur en de rechtsvorm Strategische prestaties: Onze organisatie	Governance en compliance Organogram	
	102-06 Afzetmarkten (geografische verdeling, sectoren die worden bediend en soorten klanten/begunstigden)	Profiel, visie en missie Strategische roadmaps Waardecreatie Stakeholderdialoog	
	102-07 Omvang van de verslaggevende organisatie	Profiel, visie en missie Waardecreatie Scheepvaart en nautische veiligheid Onze medewerkers Financiële resultaten Economische betekenis Noordzeekanaalgebied Jaarrekening	
	102-08 Samenstelling medewerkersbestand	Onze medewerkers Over dit verslag	102-8b en 102-8e: Port of Amsterdam heeft geen werknemers buiten de regio Amsterdam gestationeerd en geen seizoensgebonden werknemers. Omissie voor 102-8a, 102-8b en 102-8d. Op het moment van publicatie is deze informatie niet voorhanden. In het jaarverslag 2019 zal met terugwerkende kracht de 2018 data, indien dan wel beschikbaar, alsnog worden gepubliceerd.

GRI-tabel

Categorie	Standaard	Verwijzing	Toelichting
	102-09 Beschrijving waardeketen	Profiel, visie en missie Waardecreatie Strategische roadmaps	
	102-10 Significante veranderingen tijdens de verslagperiode: Omvang, structuur, eigendom of leveringsketen van de organisatie	Organogram	In 2018 hebben er geen wijzigingen plaatsgevonden op het gebied van locaties en operaties.
	102-11 Voorzorgsprincipe Risicomanagement	Risicomanagement	
	102-12 Onderschreven extern ontwikkelde economische, milieu gerelateerde en sociale handvesten, principes of andere initiatieven	Over dit verslag	
	102-13 Lidmaatschappen van verenigingen en nationale en internationale belangenorganisaties	Bijlage 2	
Strategie	102-14 Verklaring van de hoogste beslissingsbevoegde over de relevantie van duurzame ontwikkeling voor de organisatie en haar strategie	Bericht van de directie	
Ethiek en integriteit	102-16 Waarden, principes, standaarden en gedragsnormen van de organisatie	Governance en compliance	
Governance	102-18 Bestuursstructuur van de organisatie	Organogram Verantwoordelijkheid duurzaamheid	
Stakeholder-betrokkenheid	102-40 Belanghebbenden die betrokken zijn bij de organisatie	Stakeholderdialoog	
	102-41 Percentage medewerkers dat onder een cao valt	Onze medewerkers	
	102-42 Inventarisatie en selectie van de betrokken belanghebbenden	Stakeholderdialoog	

GRI-tabel

Categorie	Standaard	Verwijzing	Toelichting
Verslaggeving	102-43 Aanpak van betrekken van belanghebbenden	Stakeholderdialoog	
	102-44 De belangrijkste onderwerpen en vraagstukken die uit overleg met belanghebbenden naar voren zijn gekomen en hoe de organisatie hierop heeft gereageerd	Waardecreatie Strategische roadmaps Stakeholderdialoog Materialiteit Over dit verslag	
	102-45 Entiteiten die zijn opgenomen in de geconsolideerde jaarrekening	Jaarrekening Bijlage 1	
	102-46 Proces voor bepalen inhoud en afbakening jaarverslag.	Materialiteit Over dit verslag	
	102-47 Overzicht van materiële onderwerpen t.b.v. het bepalen van de inhoud van verslag	Materialiteit	
	102-48 Herformuleringen van in eerdere jaarverslagen verstrekte informatie	Over dit verslag	Er zijn geen herformuleringen t.o.v. eerder verstrekte jaarverslagen van toepassing.
	102-49 Veranderingen in de rapportage	Materialiteit	
	102-50 Verslagperiode	Over dit verslag	
	102-51 Datum van het meest recente verslag	Over dit verslag	
	102-52 Verslaggevingscyclus	Over dit verslag	
	102-53 Contactinformatie	Over dit verslag	
	102-54 Vermelding in de tekst dat er wordt gerapporteerd volgens GRI-richtlijnen	Over dit verslag	
	102-55 GRI-Referentietabel	Bijlage: GRI-tabel	
	102-56 Beleid en huidige praktijk met betrekking tot het verkrijgen van externe assurance van het verslag		Port of Amsterdam zorgt dat het jaarverslag conform GRI-Standard (Core) is. De externe accountant heeft geen assurance verleend over de niet-financiële informatie in dit verslag.

GRI-tabel

Thema	Standaard	Verwijzing	Toelichting
Milieu en leefomgeving	103-1 Toelichting op de materialiteit en afbakening	Materialiteit	
	103-2 Managementbenadering	Materialiteit: Milieu en leefomgeving	
	103-3 Evaluatie van de managementbenadering	Materialiteit: Milieu en leefomgeving Verantwoordelijkheid duurzaamheid	
	203-1 Ontwikkeling, (verwachte) impact en aard van investeringen in infrastructuur en diensten	Bericht van de directie Bericht Voorzitter Raad van Commissarissen Strategische roadmaps Investeren en markt Materialiteit: Milieu en leefomgeving, Verantwoorde handelsketen	
	203-2 Inzicht in en beschrijving van significante indirecte economische gevolgen	Materialiteit: Milieu en leefomgeving Investeren en markt Economische betekenis Noordzeekanaalgebied	
	302-1 Energieverbruik in de organisatie	Bijlage 3	Omissie voor 302-1d. Deze informatie is niet van toepassing.
	302-4 Energiebesparing	Materialiteit: Milieu en leefomgeving Bijlage 3	
	305-1 Directe emissie van broeikasgassen (scope 1)	Materialiteit: Milieu en leefomgeving Bijlage 3	
	305-2 Indirecte emissie van broeikasgassen door opwekking van elektriciteit (scope 2)	Materialiteit: Milieu en leefomgeving Bijlage 3	

GRI-tabel

Thema	Standaard	Verwijzing	Toelichting
	305-7 Andere significante luchtmissies naar type en gewicht	Materialiteit: Milieu en leefomgeving	Omissie voor 307-2a. Informatie niet beschikbaar over: iii. Persistent organic pollutants (POP), iv. Volatile organic compounds (VOC) etc. Harazdous air pollutants (HAP) omdat deze informatie niet wordt gemeten.
	413-1 Impact bedrijfsvoering op de directe omgeving	Stakeholderdialoog Materialiteit: Milieu en leefomgeving Economische betekenis Noordzeekanaalgebied Scheepvaart en nautische veiligheid	
	413-2 Significat en potentieel risico van bedrijfs-activiteiten op de directe omgeving	Risicomanagement	
Schone en veilige scheepvaart	103-1 Toelichting op de materialiteit en afbakening	Materialiteit	
	103-2 Managementbenadering	Materialiteit: Schone en veilige scheepvaart	
	103-3 Evaluatie van de managementbenadering	Materialiteit: Schone en veilige scheepvaart Verantwoordelijkheid duurzaamheid	
	306-3 Totaal aantal en volume van significante lozingen	Materialiteit: Schone en veilige scheepvaart Bijlage 4	Omissie voor 306-3bi, 306-3bii en 306-3c. Informatie over omvang, soort en impact van de waterverontreiniging is niet beschikbaar.
	403-1 Management voor gezondheid en veiligheid op het werk	Materialiteit: schone en veilige scheepvaart Scheepvaart en nautische veiligheid	
Werk en Kennis	103-1 Toelichting op de materialiteit en afbakening	Materialiteit	
	103-2 Managementbenadering	Materialiteit: Werk en kennis	
	103-3 Evaluatie van de managementbenadering	Materialiteit: Werk en kennis Verantwoordelijkheid duurzaamheid	
	Port of Amsterdam criteria, kennis: Kennisdeling	Materialiteit: Werk en kennis	
	Port of Amsterdam criteria, werk: Duurzame inzetbaarheid	Onze medewerkers: Werken aan wendbaarheid	

GRI-tabel

Thema	Standaard	Verwijzing	Toelichting
Energietransitie en circulaire economie	103-1 Toelichting op de materialiteit en afbakening	Materialiteit	
	103-2 Managementbenadering	Materialiteit: Energietransitie en circulaire economie	
	103-3 Evaluatie van de managementbenadering	Materialiteit: Energietransitie en circulaire economie Verantwoordelijkheid duurzaamheid	
	Port of Amsterdam criteria	Materialiteit: Energietransitie en circulaire economie	
Verantwoorde handelsketen	103-1 Toelichting op de materialiteit en afbakening	Materialiteit	
	103-2 Managementbenadering	Materialiteit: Verantwoorde handelsketen	
	103-3 Evaluatie van de managementbenadering	Materialiteit: Verantwoorde handelsketen Verantwoordelijkheid duurzaamheid	
	205-3 Aard en aantal meldingen van corruptie	Materialiteit: Verantwoorde handelsketen	
	308-1 Percentage nieuwe leveranciers dat gescreend is op het toepassen van milieucriteria	Materialiteit: Verantwoorde handelsketen	
	414-1 Percentage nieuwe leveranciers dat gescreend is op het toepassen van sociale criteria	Materialiteit: Verantwoorde handelsketen	

Bijlage 1

Overzicht van deelnemingen

	Deelneming
Bouw en Handelsmaatschappij Hallum B.V.	100%
Port of Amsterdam Activities B.V.	100%
Port of Amsterdam International B.V.	100%
Windpark Ruigoord B.V.	50%
Sail Beheer B.V.	47,5%
Portbase B.V.	25%
Mainport Innovation Fund II B.V.	23,03%
Bin2Barrel Holding B.V.	10%
Hallum Cruise B.V.	100%
Waterkant B.V.	100%
Waterkant C.V.	100%
Regionale Ontwikkelingsmaatschappij N.V.	33,33%

Bijlage 2

Overzicht van strategische partnerships en lidmaatschappen

AIVP (The worldwide network of port cities)

Amports

Amsterdam Airport Area

Amsterdam Cruise Port

Amsterdam IJmuiden Offshore Ports (AYOP)

Amsterdam Logistics Board

Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied (NZKG)

Bettercoal

Branche Organisatie Zeehavens (BOZ)

Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied

Eigen Vervoerders Organisatie (EVO)

Emma at Work

European Sea Ports Organisation (ESPO)

International Association of Ports and Harbors (IAPH)

International Harbour Masters Association (IHMA)

Nederland Distributieland (NDL)

Nederland Maritiem Land (NML)

Nederlandse WindEnergie Associatie (NWEA)

Network Council Amsterdam Economic Board

Pantar

Warmte Koude programma MRA

Bijlage 3

Toelichting CO₂-footprint

Directe CO₂-emissie (scope 1)

Jaar	2018	2017	2016
Totaal	1.140 ton CO ₂ -uitstoot	1.290 ton CO ₂ -uitstoot	1.420 ton CO ₂ -uitstoot
Specificatie	- Gas: 89.496 m³ - Brandstof: 385.110 liter - Biodiesel voor vaartuigen: 355.921 liter - Diesel voor vaartuigen: n.v.t. - Benzine voor bedrijfsauto's: 22.456 liter - Diesel voor bedrijfsauto's: 6.643 liter	- Gas: 113.524 m³ - Brandstof: 404.750 liter - Biodiesel voor vaartuigen: 316.560 liter - Diesel voor vaartuigen: 54.095 liter - Benzine voor bedrijfsauto's: 26.199 liter - Diesel voor bedrijfsauto's: 7.896 liter	- Gas: 110.788 m³ - Brandstof: 377.862 liter - Biodiesel voor vaartuigen: n.v.t. - Diesel voor vaartuigen: 346.240 liter - Benzine voor bedrijfsauto's: 24.569 liter - Diesel voor bedrijfsauto's: 7.053 liter

Indirecte CO₂-emissie door elektriciteitsverbruik (scope 2)

Jaar	2018	2017	2016
Totaal	440 ton CO ₂ -uitstoot	370 ton CO ₂ -uitstoot	390 ton CO ₂ -uitstoot
Specificatie	Elektriciteitsverbruik: 899.257 kWh, waarvan 162.331 kWh groen	Elektriciteitsverbruik: 1.020.413 kWh, waarvan 298.399 kWh groen	Elektriciteitsverbruik: 890.619 kWh, waarvan 147.570 kWh groen

Bijlage 3

Indirecte CO₂-emissie door zakelijk vervoer (scope 3)

Jaar	2018	2017	2016
Totaal	480 ton CO ₂ -uitstoot	500 ton CO ₂ -uitstoot	580 ton CO ₂ -uitstoot
Specificatie	- Gedeclareerd eigen auto: 1.775.406 km - Vliegreizen: 522.896 km	- Gedeclareerd eigen auto: 1.862.882 km - Vliegreizen: 528.010 km	- Gedeclareerd eigen auto: 2.174.713 km - Vliegreizen: 645.072 km

Totale CO₂-emissie Port of Amsterdam (scope 1,2 en 3 gecombineerd)

Jaar	2018	2017	2016
Totaal	2.060 ton CO ₂ -uitstoot	2.140 ton CO ₂ -uitstoot	2.390 ton CO ₂ -uitstoot

140

Scope 1: omvat directe emissies door gebruik natuurlijk gas en brandstof van operationele voertuigen.

Scope 2: omvat indirecte emissies uit elektriciteitsverbruik.

Scope 3: omvat indirecte emissies uit zakelijk gedeclareerd vervoer met de auto en vliegtuig.

Berekening

Wij maken gebruik van de applicatie Smarttrackers (voorheen www.co2managementsysteem.nl) en hanteren de lijst op www.co2emissiefactoren.nl op het niveau van SKAO aan de hand van de prestatieladdermethodiek. De emissiefactoren worden in gram CO₂ per gemeten eenheid berekend.

Bijlage 4

Waterverontreinigingen in het beheergebied van Port of Amsterdam

Jaar	2018	2017	2016
Aantal waterverontreinigingen	17	30	30

Locatiespecificatie 2018

Locatie	Aantal waterverontreinigingen
Westsluis IJmuiden	2
NZK-sluis Houtrak	1
Amerikahaven	3
Centrum	2
Oostelijk havengebied	2
Westhaven	4
Mercurius-/Coenhaven	1
Afrikahaven	1
Oliehavens	1

Bron: Rapportage publieke taken van de Divisie Havenmeester.

Colofon

Uitgave

Port of Amsterdam

Tekst

Port of Amsterdam

C&F Report

Design en realisatie

C&F Report

Port of Amsterdam
De Ruijterkade 7
1013 AA Amsterdam
www.portofamsterdam.com/nl

Gepubliceerd op 6 mei 2019