



Port of
Amsterdam

Jaarverslag 2019

De kracht
van water

Sneller

Innovatie in
stroomversnelling

Slimmer

Bron van
duurzame groei

Schoner

Inhoudsopgave

Kerncijfers

3

Voorwoord

5

Visie en missie

8

Onze omgeving

12

Strategie

18

Waardecreatie

21

Resultaten

25

Onze medewerkers

44

Governance

50

Risicomanagement

53

Verslag van de rvc

63

Over dit jaarverslag

67

Jaarrekening

77

GRI-tabel

127

Bijlagen

135

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 waar onze CEO Koen Overtoom in een [video](#) zijn visie schetst op de ontwikkeling van de haven.

* De online publicatie is niet door de accountant gecontroleerd.

Kerncijfers 2019

Schone scheepvaart

(% schepen met ESI-korting)



31 ²⁷
2018

Opgeleverde zonnepanelen

(cumulatief in m²)



91.453 ^{50.024}
2018

CO₂-uitstoot

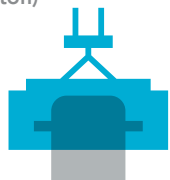
(x 1.000 ton)



1,97 ^{2,06}
2018

Overslag in Amsterdam

(in mln. ton)



87,0 ^{82,3}
2018

Opbrengsten

(in € mln.)



169,4 ^{157,4}
2018

Resultaat*



61,4 ^{68,5}
2018

Klanttevredenheid

(rapportcijfer op een schaal van 0-10)



7,8 ^{7,7}
2018

* Betreft het resultaat na verschuldigde vennootschapsbelasting en exclusief belastinglatentie.

Amsterdam, maandag 23 maart 2020

Beste lezer,

Het afronden van ons jaarverslag 2019 valt midden in de coronacrisis die Nederland treft. Vandaar deze gezamenlijke mededeling van de directie en raad van commissarissen van Port of Amsterdam.

Door het coronavirus en de maatregelen om verdere verspreiding te voorkomen leven we op dit moment in een onzekere wereld, voor sommigen een beangstigende tijd. Ons leven wordt sterk beïnvloed en toch proberen we door te gaan met onze activiteiten. Onze winkels moeten bevoorraad blijven zodat er geen tekorten ontstaan, onze vuilnis moet worden opgehaald en verwerkt, energie moet worden geleverd en ons drinkwater gezuiverd. De haven blijft dan ook open.

De impact van het virus is ook voor de haven – en al de mensen die daar werkzaam zijn – onmiskenbaar. Om veilig te kunnen werken, zijn strikte gezondheidsmaatregelen nodig, discipline en een gezamenlijk doel: zorgen dat de maatschappij zo goed mogelijk blijft functioneren. Dat doen we samen met de bedrijven in de haven, de partners en natuurlijk onze eigen mensen. Wij zijn ongelooflijk trots op alle mensen, die met man en macht werken om de haven en daarmee ook de samenleving draaiende te houden. Dit kunnen wij alleen maar doen door samen op te trekken, door samen voorzichtig te zijn en door samen de schouders er onder te zetten.

Alleen een veilige haven is een open haven. Onze inzet, energie en aandacht gaan hier de komende tijd naar uit. Wij willen dan ook de mensen die dit alles mogelijk maken hartelijk danken.

Directie en raad van commissarissen van Port of Amsterdam

Voorwoord

Bericht van de directie

Voor Port of Amsterdam is 2019 een sterk jaar geweest. In de Amsterdamse haven is meer overgeslagen dan ooit tevoren. Als vierde haven van Noordwest-Europa blijven we een toonaangevende speler in de wereld van transport, logistiek en energie.

We hebben ons geprofileerd als doorvoerhaven naar het achterland en als internationale hub. Verder hebben we ongeveer zeven miljard euro aan waarde toegevoegd. Daarmee hebben we een bijdrage geleverd aan de werkgelegenheid en innovatie in Amsterdam en de regio.

Haven van en voor de stad

Geleidelijk verandert de focus van Port of Amsterdam. Naast onze traditionele taken spelen we een actieve rol in het samenspel tussen stad, industrie en scheepvaart. In het havengebied zetten wij stappen op het vlak van energietransitie en circulariteit.

Ook dacht Port of Amsterdam met de gemeente mee over het vervoer van afval en bouwmaterialen over het water, zodat in de toekomst veel minder vrachtwagens de stad in en uit hoeven te rijden. En in de zomer bedachten we samen met Waternet en de Omgevingsdienst een oplossing toen het waterzuiveringsslib van RWZI Westpoort niet kon worden verbrand door de problematiek bij het Afval Energie Bedrijf (AEB).

"Naast onze traditionele taken spelen we een actieve rol in het samenspel tussen stad, industrie en scheepvaart."



Michiel de Brauw,
CFO

Koen Overtoom,
CEO

Bericht van de directie

“In 2019 heeft Port of Amsterdam belangrijke stappen gezet op het vlak van waterstof.”

Bijdragen aan een schonere toekomst

In juni presenteerde het Nederlandse kabinet het Klimaatakkoord, dat als doel heeft om in 2030 bijna de helft minder broeikasgassen uit te stoten dan in 1990. In dat akkoord staan vijf thema's centraal: landbouw, elektriciteit, industrie, bebouwde omgeving en mobiliteit. Op al deze vlakken moeten de stad en metropoolregio gaan verduurzamen. Wij voelen ons verantwoordelijk om een belangrijke bijdrage te leveren aan deze opgave.

Zo hebben we in ons strategisch plan 2017-2021 vastgelegd dat in de Amsterdamse haven vanaf 2030 geen steenkolen meer worden overgeslagen. Bovendien hebben we de ambitie om tot de belangrijkste circulaire hotspot van Europa uit te groeien. We ontwikkelen duurzame activiteiten in de haven en werken intensief samen met partners om nieuwe markten te verkennen en meer diverse klantgroepen te bedienen.

Waterstof als duurzame energiedrager

In 2019 heeft Port of Amsterdam belangrijke stappen gezet op het vlak van waterstof. We werken samen met Nouryon en Tata Steel om een fabriek voor groene waterstof te realiseren en we zijn een samenwerkingsverband aangegaan met Groningen Seaports en Port of Den Helder. Onder de naam Hydroports willen we een waterstofcluster vormen met boven- en ondergrondse infrastructuur.

Verder heeft Holthausen Energy Points groen licht gekregen om een waterstoftankstation in het havengebied te bouwen. Tevens zijn we onderdeel van Missie H₂, een consortium van strategische partners waarmee we tijdens de Olympische Zomerspelen 2020 in Tokio Nederland als waterstofland op de kaart willen zetten. Deze activiteiten sluiten mooi aan bij ons streven om in de energietransitie een voortrekkersrol te vervullen.



Dit jaar hebben we de ambitie om een efficiënte, duurzame haven te realiseren, geïntensiveerd en ons gericht op de toegevoegde waarde die de haven heeft voor de stad en regio.

Bericht van de directie

Belangrijke gebeurtenissen in het havengebied

In de haven vonden verschillende noemenswaardige gebeurtenissen plaats. Zo nam ICL Fertilizers een nieuwe installatie voor fosfaatrecycling in gebruik, werd de scheepswerf in de Achtersluispolder door zeiljachtenbouwer Royal Huisman in gebruik genomen en werd de nieuwe werf met droogdok voor superjachten van Royal van Lent/Feardship officieel geopend door koningin Máxima. Op het nieuwe bedrijventerrein HoogtIJ werden de containerterminal van CTVrede en de vestiging van logistiek dienstverlener Gam Bakker in gebruik genomen.

Ook is de eerste paal geslagen van de nieuwe brandweerkazerne. In de toekomst is de Gezamenlijke Brandweer Amsterdam (GBA) daardoor sneller ter plaatse. Ook beschikt de brandweer dan over speciaal materieel voor calamiteiten die zich bij havenbedrijven kunnen voordoen. Verder is in december de Hemwegcentrale gesloten. Het is de eerste Nederlandse kolencentrale die haar deuren sluit. In de toekomst wordt het terrein van de centrale gebruikt voor productie van duurzame brandstoffen.

Helderheid in politieke dossiers

We zijn blij met de herbevestiging van het college over Haven-Stad. De bedrijven in de Coen- en Vlothaven hebben nu de zekerheid gekregen dat ze tot 2040 op hun huidige plek kunnen blijven.

De gemeente en het Rijk bevonden zich in een impasse over de Sprong over het IJ. Een onafhankelijke adviescommissie heeft de opdracht gekregen om een oplossing te vinden. We zijn onder de indruk van de tussenrapportage en kijken met belangstelling uit naar het definitieve advies, dat de commissie naar verwachting medio 2020 uitbrengt.

Daarnaast hebben we intensieve gesprekken gevoerd met het Rijk over de Averijhaven bij IJmuiden, waar Port of Amsterdam samen met partners een energiehaven wil bouwen die windparken voor de kust kan faciliteren. Zoals het er nu naar uitziet, kunnen we over twee tot drie jaar beginnen met de bouw van deze haven.

Samen op weg naar een duurzame samenleving

Het klimaat is de komende jaren bepalend voor wat we doen. Dat geldt voor de samenleving en dus ook voor Port of Amsterdam. Vorig jaar spraken wij de ambitie uit om een efficiënte, duurzame haven te realiseren die steeds sneller, slimmer en schoner te werk gaat. Dit jaar hebben we die ambitie geïntensiveerd en ons gericht op de toegevoegde waarde die de haven heeft voor de stad en regio.

In 2020 blijven we onze activiteiten toegewijd en vol energie in praktijk brengen. Dat doen we niet alleen, maar in samenwerking met alle betrokken partijen – als *Port of partnerships*.

Koen Overtoom, CEO

Michiel de Brauw, CFO



Visie en missie

Grensverleggend waarde creëren

Ontvankelijk voor verandering

Visie, profiel en missie

Deze tijd kenmerkt zich door een aantal grote maatschappelijke veranderingen, zoals de klimaatcrisis, verstedelijking en digitalisering. Onze visie stelt ons in staat mee te bewegen met deze ontwikkelingen. We maken deze visie concreet in de vorm van onze missie en strategische roadmaps.

Stakeholders

Klanten
Overheden
Aandeelhouders
Strategische partners
Leveranciers
Media
Omwonenden
Medewerkers
Maatschappelijke organisaties
Kennisinstituten

Visie

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.

Profiel

- 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.
- 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).

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 werkterreinen, binnen én buiten het Noordzeekanaal-gebied, nationaal en internationaal. Daarom is onze missie: *Grensverleggend waarde creëren.*

Strategische roadmaps



Energietransitie



Logistiek & bereikbaarheid



Circulaire economie



Digitalisering

Grensverleggend waarde creëren

Verbinding

Door de verbinding te leggen tussen de drie kernen zorgen we voor kruisbestuiving, synergie en innovatie. En het maakt dat we snel kunnen inspelen op ontwikkelingen. Juist op de snijvlakken tussen sterke sectoren liggen de unieke kansen voor de haven. Dáár ligt de toekomstige waarde.

Sneller

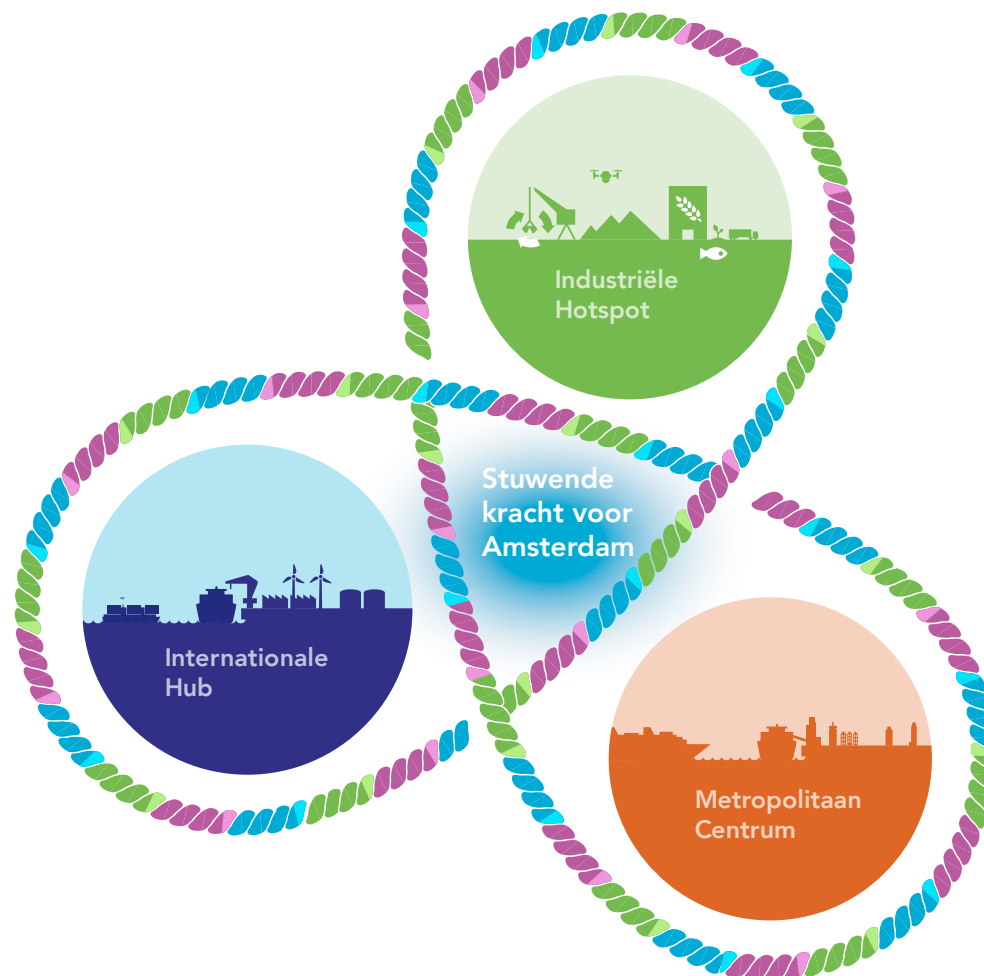
Sneller is beter voor de logistiek. Door de kracht van het lokale te verbinden aan de schaal van het regionale en mondiale kunnen kansen beter worden benut; of het nu gaat om transport, op- en overslag, het verkeer, het opvangen en faciliteren van stedelijke dynamiek of het aantrekken en vestigen van specifieke industrieën op het strategische kruispunt van afzet- en kapitaalmarkten.

Slimmer

Nieuwe technologie en digitalisering in de Amsterdamse haven dragen bij aan verduurzaming. Op het kruispunt van verladingen, logistiek, technologie en digitalisering ontstaan talloze kansen en mogelijkheden voor een circulaire economie. De haven biedt ruimte voor opwekcapaciteit en nieuwe energiebronnen. Met slimme oplossingen en groene energie draagt Port of Amsterdam substantieel bij aan verduurzaming van de Amsterdamse metropoolregio.

Schoner

In de transitie van fossiele naar duurzame energie ontwikkelt Port of Amsterdam innovatieve oplossingen en faciliteiten die bijdragen aan de vergroening en het schoner worden van de stad. Duurzame energieopwekking en nieuwe groene ladingstromen vormen middel en doel voor de circulaire economie. De haven van morgen kan fungeren als basis voor de **circulaire metropool Amsterdam**.





Stakeholders en materialiteit

Continu de impact op onze
omgeving monitoren

Onze omgeving

Port of Amsterdam zoekt actief contact met de stakeholders. Wij willen weten wat zij van ons verwachten en hoe zij over onze activiteiten denken, zodat we hier rekening mee kunnen houden. We hebben oog voor de impact van de haven, treden in discussie over onze dilemma's en staan open voor mogelijke kritiek.

Om de verwachtingen, wensen en belangen van onze omgeving in kaart te brengen, voeren we jaarlijks een materialiteitsanalyse uit. Een onderdeel daarvan is dat we gesprekken voeren met onze stakeholders (zie bijlage 5). Zo organiseren we regelmatig events en bijeenkomsten. Bij onverwachte gebeurtenissen informeren we stakeholders over de stand van zaken en lichten we het beleid toe dat we voeren. Ook kunnen stakeholders telefonisch en online melding maken van zaken die ze storend vinden. Hieronder beschrijven we enkele voorbeelden van initiatieven die we hebben ontplooid om in verbinding te blijven met onze stakeholders.

Stakeholdersdialogoog



Lijsttrekkersdebat in De Balie

In de aanloop naar de Provinciale Statenverkiezingen organiseerde Port of Amsterdam op 19 februari 2019 het Noord-Hollands Lijsttrekkersdebat. De belangstelling van de politieke partijen was groot. Onder het publiek bevonden zich vertegenwoordigers van overheden en maatschappelijke organisaties, bedrijven uit de regio en burgers. Het debat ging over groei en ruimte, bereikbaarheid en mobiliteit en het energielandschap van de toekomst.

Bijeenkomst in Pakhuis de Zwijger: de Omgevingswet

Op 10 september 2019 vond in Pakhuis de Zwijger de eerste werkconferentie plaats over de relatie tussen de Omgevingswet en de ontwikkelingsruimte van zeehavengebieden. Zeehavens, gemeenten, provincies, omgevingsdiensten en het Rijk zaten bij elkaar om hun licht te laten schijnen op de ingewikkelde materie van de Omgevingswet en de Nationale omgevingsvisie (NOVI). De NOVI-directeur heeft de concept-NOVI toegelicht en verteld wat de gevolgen hiervan zijn voor zeehavens. Verder is gesproken over thema's als geluid, natuur en luchtkwaliteit. De interactie tussen de verschillende regio's en overheden heeft ons op deze thema's nieuwe inzichten gegeven.



Onze omgeving



Havendebat 2019: versnelling in energietransitie

Op 10 oktober vond het jaarlijkse Havendebat plaats. Het thema van deze editie was de energietransitie. Vertegenwoordigers van bedrijven gingen met bestuurders in debat over de rol van Port of Amsterdam in de energietransitie. Daarnaast hield TU-professor Future Energy Systems Ad van Wijk een pleidooi voor waterstof en presenteerde Vattenfall-directeur Warmte en Productie Alexander van Ofwegen een plan om de Hemwegcentrale tussen 2020 en 2050 tot fossielvrij productiepark om te vormen.

Cacaomissie naar Ghana en Ivoorkust

In het voorjaar bracht een vertegenwoordiging van de cacao-industrie uit Amsterdam en Zaanstad, op initiatief van Port of Amsterdam, een bezoek aan Ghana en Ivoorkust. Port of Amsterdam maakte deel uit van de delegatie, samen met verschillende ngo's, overheidsinstellingen, bedrijven en banken. De delegatie heeft de ambitie om initiatieven te ontplooiën en te stimuleren die de handelsrelatie met Ivoorkust en Ghana en de duurzame ontwikkeling van de cacaoketen versterken. Tijdens dit bezoek kwamen de prioriteiten van de Ghanese en Ivoriaanse autoriteiten op het gebied van cacao aan de orde. Het Nederlandse cacaocluster wil hieraan bijdragen door kennis en ervaring te delen met de Ghanese en Ivoriaanse partners. Port of Amsterdam en Port Autonome d'Abidjan hebben een letter of intent getekend om een nadere invulling aan deze samenwerking te geven.



Bijeenkomst in Pakhuis de Zwijger: is waterstof het nieuwe gas?

Samen met Nouryon en Tata Steel onderzoekt Port of Amsterdam de mogelijkheden om een waterstoffabriek in het Noordzeekanaalgebied te bouwen. In het kader van dit project, dat H₂ermes is genaamd, hebben we op 26 november een bijeenkomst georganiseerd over de vraag of waterstof het nieuwe gas is. In het bijzijn van meer dan honderd stakeholders en andere geïnteresseerden spraken deskundigen in Pakhuis de Zwijger over het klimaatakkoord, de energietransitie en de toekomst van waterstof.

Onze omgeving

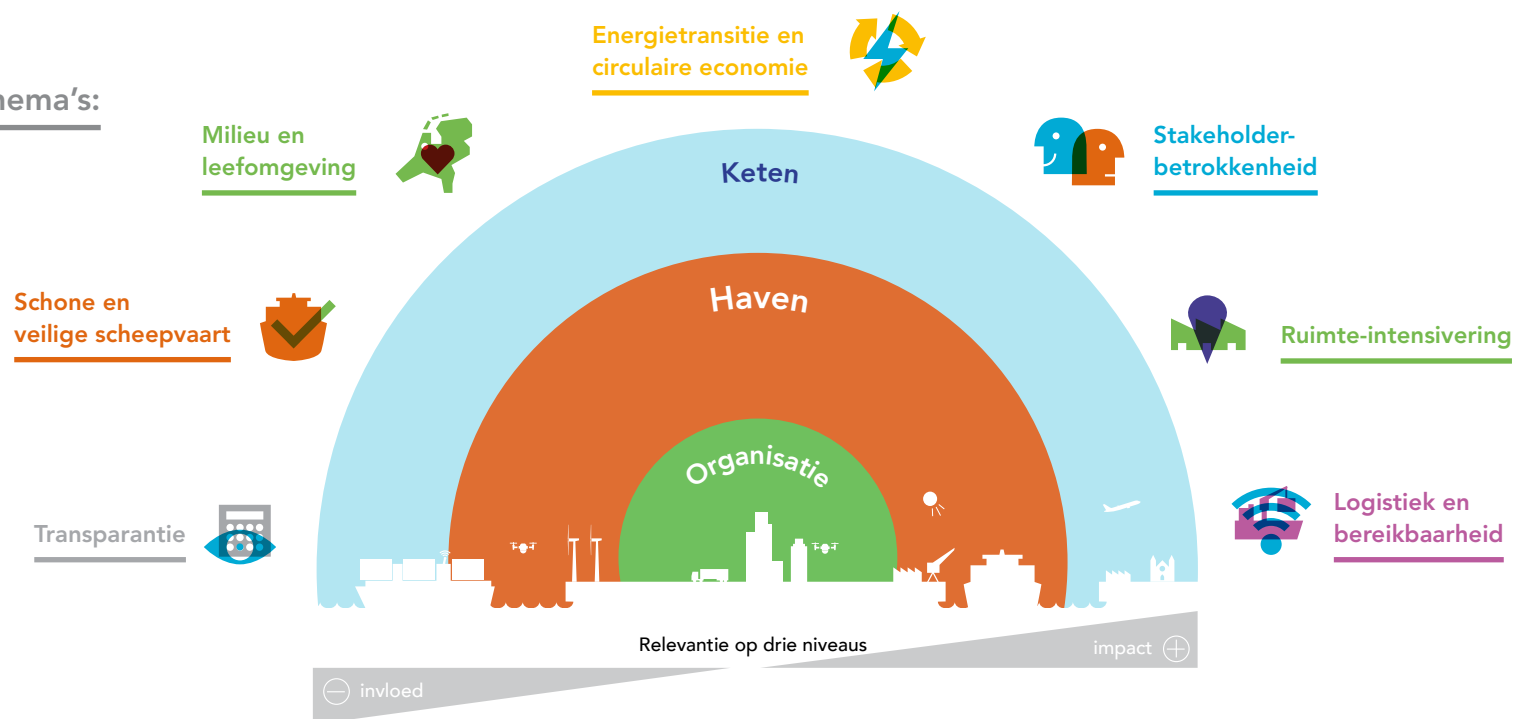
Thema's die ertoe doen

Zoals elke twee jaar heeft Port of Amsterdam in 2019 opnieuw zijn materiële thema's bepaald. Dat zijn de thema's die er voor ons en onze stakeholders het meest toe doen. We hebben de onderwerpen en de matrix uit het jaarverslag van 2018 als uitgangspunt genomen. Die onderwerpen hebben we herijkt aan de hand van verschillende analyses en een reputatieonderzoek.

De uitkomsten daarvan hebben we zowel intern als extern getoetst, onder meer door open gesprekken te voeren met een vertegenwoordiger van elke stakeholdergroep. Bijlage 6 bevat een uitgebreide uitleg van dit proces, dat heeft geleid tot onze materialiteitsmatrix waarin alle thema's worden weergegeven. Wij bespreken in dit jaarverslag de meest materiële thema's.

Op al deze onderwerpen heeft Port of Amsterdam een bepaalde invloed en een bepaalde impact. Port of Amsterdam heeft bijvoorbeeld veel invloed op de eigen organisatie, maar weinig impact op de buitenwereld. In de keten hebben we juist een hoge impact, maar daar kan Port of Amsterdam relatief weinig invloed op uitoefenen.

De materiële thema's:



Onze omgeving



Energietransitie en circulaire economie

Als energiehaven voelt Port of Amsterdam zich verantwoordelijk om een voortrekkersrol op zich te nemen in de energietransitie. In 2019 hebben we samen met onze partners en klanten hard gewerkt om de transitie naar schonere energie te bespoedigen. Op het vlak van circulariteit hebben we eveneens veel progressie geboekt.

Een circulair onderkomen aan de Capriweg

In het najaar hebben we opdracht gegeven om te beginnen met de bouw van een nieuw onderkomen voor een aantal operationele diensten van de Divisie Havenmeester. Het betreft een circulair, BREEAM 4-gecertificeerd gebouw aan de Capriweg, dat onder meer zijn eigen energie opwekt, een eigen bodemenergiesysteem heeft en opgevangen regenwater hergebruikt voor de toiletgroepen.



Milieu en leefomgeving

Port of Amsterdam is zich bewust van de impact die onze activiteiten op het milieu en de leefomgeving hebben. Wij zetten ons in voor een schonere haven. Dat doen we niet alleen omdat de omgeving ons onze license to operate verleent, maar ook omdat we naar een snellere, slimmere en schonere haven streven.

Geluidshinder verminderen met Neptunes

De afgelopen jaren zijn de klachten over het geluid van afgemeerde schepen toegenomen. Port of Amsterdam neemt deel aan een project waarin we dit probleem samen met Port of Rotterdam en tien grote internationale havens aanpakken. Het accent ligt daarbij op vrachtschepen en cruiseschepen. Door de geluidshinder van zeeschepen te reduceren, dragen we bij aan duurzamere scheepvaart en een betere leefomgeving.



Schone en veilige scheepvaart

De Divisie Havenmeester waarborgt de veiligheid in de haven. Daar gaan we in het hoofdstuk 'Resultaten' dieper op in. Bij Port of Amsterdam loopt al enkele jaren het programma Schone Scheepvaart. We dragen onder meer bij aan de verduurzaming van de scheepvaart-sector en stimuleren de komst van schepen met schonere motoren en brandstoffen.

Eerste LNG-bunkerponton van Europa

LNG is vloeibaar aardgas. Schepen die op LNG varen zijn schoner en stiller dan schepen die op conventionele brandstoffen varen. In de zomer vond de doop plaats van de FlexFueller, een bunkerponton die het mogelijk maakt om in de haven LNG te bunkeren. Port of Amsterdam en de Divisie Havenmeester zijn enthousiast over de ingebruikname van deze ponton, die bijdraagt aan de realisatie van ons doel om een van de schoonste en duurzaamste havens ter wereld te zijn. De ponton wordt in zowel de haven van Amsterdam als Rotterdam ingezet. Binnenkort neemt de Antwerpse haven de tweede ponton in gebruik.

Onze omgeving



Transparantie

Voor een goede relatie met onze stakeholders is het essentieel om open en eerlijk te zijn over onze activiteiten en de impact daarvan op onze omgeving. Wij streven naar maximale transparantie.



Stakeholder-betrokkenheid

Wij hebben te maken met uiteenlopende groepen belanghebbenden (zie bijlage 5). Daarmee voeren wij op structurele basis open gesprekken over doelstellingen en ontwikkelingen op de korte en lange termijn. Die gesprekken zijn gebaseerd op gelijkwaardigheid en vertrouwen.

Eervolle vermelding Jaarverslag 2018

Wij vinden het belangrijk om onze maatschappelijke verslaglegging te verbeteren en transparant te zijn over ons beleid en ons handelen. Daarom hebben wij met ons jaarverslag van 2018 voor het eerst meegedaan met de Transparantiebenchmark van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat. Aan de benchmark namen 487 partijen deel. Met een score van 63% zijn wij geëindigd op een gedeelde 43ste plek. In de sector transport zijn we op de vijfde plaats terechtgekomen. De jury gaf ons een eervolle vermelding als best scorende nieuwkomer.

Deze waardering betekent veel voor ons. Ze motiveert ons om nog transparanter te worden. Voor komend jaar hebben wij onder andere de volgende twee doelen gesteld:

- wij scoren meer punten dan vorig jaar op de Transparantiebenchmark;
- wij zetten stappen om assurance over het hele jaarverslag te verkrijgen. Voor 2019 houdt dit in dat wij vier KPI's laten controleren door onze accountant.

Wij willen ons verhaal vertellen aan onze stakeholders. We hebben te maken met een kritische maatschappij die haar onvrede eenvoudig kan uiten. Het is essentieel dat onze belanghebbenden ons perspectief kennen, zodat zij hopelijk begrijpen waarom wij bepaalde standpunten innemen en beslissingen nemen.

Open en constructief in gesprek gaan

In het najaar zijn we met afgevaardigden van al onze stakeholdergroepen in gesprek gegaan. Wij hebben ze de ruimte gegeven om hun meningen te ventileren en we hebben ze bijvoorbeeld gevraagd hoe ze tegen ons aankijken, wat we goed doen en beter moeten doen en welke kansen en risico's ze zien. De input die zij leveren helpt ons bij onze besluitvorming.

Om de opvattingen van onze stakeholders mee te nemen in de organisatie hebben wij een structureel proces ingericht. We voeren om het jaar met vertegenwoordigers van elke stakeholdergroep een open en constructief gesprek. Hiermee voorkomen wij een blinde vlek voor de zorgen, visies en perspectieven van partijen om ons heen.

Onze omgeving



Ruimte-intensivering

Port of Amsterdam wil efficiënt omgaan met de ruimte in het havengebied, zeker nu die ruimte schaarser wordt. Wij zijn hier voortdurend over in gesprek met onze stakeholders en dragen waar mogelijk oplossingen aan voor dit probleem.

Vijflaagse parkeergarage in het Westelijk Havengebied

Bij het nieuwe distributiecentrum van Albert Heijn in het Westelijk Havengebied is begonnen met de bouw van een vijflaagse parkeergarage. Daarmee hebben Port of Amsterdam en Ahold een oplossing gevonden voor het ruimteprobleem dat de auto's van de werknemers zouden veroorzaken. We hebben gekozen voor een meerlaagse garage om het gebied rondom het distributiecentrum te ontzien. Als de parkeergarage af is, biedt ze plaats aan 500 auto's.



In 2019 is de North West Central Corridor opgericht, een samenwerkingsverband van containerterminals in het Noordzeekanaalgebied, Noord-Nederland, Utrecht, Flevoland en Zuid-Holland.



Logistiek en bereikbaarheid

De haven draagt bij aan een positief vestigingsklimaat van de stad en is een belangrijke toegangspoort tot Europa. Port of Amsterdam wil ervoor zorgen dat de haven goed bereikbaar blijft en dat Nederland zijn positie als efficiënte en betrouwbare logistieke hub behoudt.

De North West Central Corridor

In 2019 is de North West Central Corridor opgericht, een samenwerkingsverband van containerterminals in het Noordzeekanaalgebied, Noord-Nederland, Utrecht, Flevoland en Zuid-Holland. Het doel is om op vaste tijden meer containers via het water te vervoeren en met grote hoeveelheden de deepsea-terminals in Rotterdam te bedienen. De corridor leidt tot een betrouwbaarder binnenvaartproduct, duurzamer transport en minder vertraging bij de afhandeling aan de terminals. Port of Amsterdam ondersteunt dit initiatief, want een goede afhandeling van de containerbinnenvaart is belangrijk voor onze positie als voorkeurshaven en de ontwikkeling van Nederland als logistieke hub in Europa.



Strategie

Stuwende kracht voor de energietransitie
en circulaire economie

18

Strategie

In 2017 heeft Port of Amsterdam zijn strategische initiatieven en projecten ondergebracht in vier roadmaps. Ook in 2019 hebben we daar verdere invulling aan gegeven. We liggen daarmee op koers met de bedrijfsstrategie. Verder zijn we dit jaar begonnen om voor de periode 2021-2025 een nieuwe strategie te ontwikkelen.

De Amsterdamse haven behoort tot de belangrijkste energiehavens van Europa. Port of Amsterdam ontwikkelt de haven de komende jaren tot duurzaam energieknooppunt. Dat heeft gevolgen voor ons businessmodel. Het huidige model is gebaseerd op havengelden en grondopbrengsten. Daarmee versterken we de werkgelegenheid in en de economische groei van de metropoolregio. Omdat we die belangrijke functie ook in de toekomst willen vervullen, verkennen we voor bestaande klanten de mogelijkheden om nieuwe markten te betreden en gebruiken we een deel van de haven als broedplaats voor innovatieve bedrijven en start-ups die duurzame toepassingen weten op te schalen.

Verder werken we aan een optimale inrichting van het havengebied en de haven, om een situatie te creëren waarin klanten van elkaars aanwezigheid kunnen profiteren. Zo kan het afval van de ene klant bruikbaar zijn voor het productieproces van de andere. Op die manier stimuleren wij de circulaire economie. Daarnaast bekijken we of en hoe klanten samen gebruik kunnen maken van faciliteiten als kades en stoomnetwerken. Overigens willen we dat onze haven niet alleen via het water, maar ook online optimaal toegankelijk is. We digitaliseren om scheepvaartverkeer sneller en slimmer te verwerken, onze assets optimaal te benutten en processen efficiënter te maken voor de klant en onszelf.

Voorkeurshaven voor het achterland

Dankzij de strategische ligging en unieke faciliteiten is Amsterdam op veel gebieden de ideale doorvoerhaven voor Noord- en Oost-Nederland en delen van Duitsland. Wij blijven

ons inzetten om de Amsterdamse haven tot voorkeurshaven te ontwikkelen. Om ons vestigingsklimaat op peil te houden willen we een belangrijke rol spelen in de waterstofontwikkeling en -promotie. Ook richten we ons steeds meer op de containerlogistiek, waarbij we ons positioneren als shortsea-haven.

Om de dienstverlening te verbeteren, luisteren we goed naar onze klanten, denken we mee, werken we nauw met hen samen en stellen we ons flexibel op. Als we bij vestigings-trajecten bijvoorbeeld uitgaan van de typen klanten die we willen aantrekken, kunnen we een aantal zaken al inrichten voordat zij zich hier vestigen. We doen bovendien ons best om ervoor te zorgen dat vergunningen, contracten en financieringen niet meer tijd kosten dan noodzakelijk.

Een bereikbare en voorspelbare haven

De haven moet goed te bereiken zijn. Nu het personen- en goederenvervoer in de metropoolregio toenemen, moeten we inventief omgaan met de bereikbaarheid van het havengebied. Dat doen we door infrastructuur te optimaliseren en aan te leggen, in regionale infrastructurele projecten te participeren en klanten te adviseren over de infrastructuur op hun eigen terrein. Ook ontplooiën we initiatieven om de nautische dienstverlening te verbeteren en logistieke processen te optimaliseren. Zo voeren we projecten uit om ligplaatsen effectiever te benutten en helpen we klanten hun lading slimmer te bundelen.

Port of Amsterdam streeft er ook naar de haven zo voorspelbaar te maken. We werken onder meer aan digitale innovaties die de logistiek optimaliseren. Die stellen ons bijvoorbeeld in staat de scheepsbewegingen in de haven te meten en de havengelden digitaal te innen en te factureren. Wij proberen deze voorspelbaarheid niet alleen te bewerkstelligen omdat wij daar zelf baat bij hebben, maar omdat onze klanten aangeven daar behoefte aan te hebben.

Strategie

De reststroom van de één als grondstof voor de ander

In het havengebied komen verschillende materiaal- en reststromen samen en zijn tal van bedrijven gevestigd die daar nieuwe waarde aan kunnen geven. Port of Amsterdam ziet hierin een kans om de haven tot een circulaire hotspot te laten uitgroeien. In dit proces vervullen we drie rollen: we zijn marktmeester, matchmaker en co-creator. Zo sturen we aan op circulaire clusters, brengen we klanten met elkaar in contact en ondersteunen we innovatieve bedrijven en start-ups, bijvoorbeeld door kennis met ze te delen of ze van een financiële impuls te voorzien.

Samen op weg naar een klimaatneutraal Amsterdam

De Amsterdamse haven is een onmisbare schakel in de energievoorziening van de stad en de metropoolregio. Port of Amsterdam wil een voortrekkersrol spelen in energietransitie. De Amsterdamse haven is tevens een belangrijke haven voor de internationale handel in brandstoffen. Als we een bijdrage willen leveren aan de energietransitie, dan moeten we de overslag van duurzame producten stimuleren en faciliteren, zodat we in de keten een positief effect teweegbrengen.

Zo wordt de kolenoverslag in de Amsterdamse haven in ruim tien jaar tijd afgebouwd, bereiden we de komst van hernieuwbare energie en biobrandstoffen voor en investeren we in zonne- en windenergie. Die veranderingen hebben ingrijpende gevolgen voor onze manier van denken en werken. Daarom formuleren we in samenwerking met klanten antwoorden op de technologische, operationele en economische vragen van de toekomst. Ook zetten we gezamenlijk onze kennis en kunde in om een schonere scheepvaart en een schonere stad te realiseren.

Hoe wij op koers blijven

Port of Amsterdam geeft invulling aan de strategie met behulp van vier strategische roadmaps: Energietransitie, Circulaire Economie, Digitalisering en Logistiek & Bereikbaarheid. Met deze roadmaps voeren we concrete projecten uit om onze



De overheid werkt samen met het bedrijfsleven om de Nederlandse economie in 2050 volledig te laten draaien op herbruikbare grondstoffen. In 2019 heeft Port of Amsterdam een bijdrage geleverd aan deze ambitie.

langetermijndoelen te realiseren. Elke roadmap heeft een eigenaar die aan het hoofd staat van een team dat de projecten uitvoert. De eigenaren voeren elke maand een strategisch businessoverleg met onder meer het directieteam en het hoofd Strategie over de voortgang van de projecten. Tijdens de overleggen wordt ook besproken welke aanpassingen gewenst zijn. In het hoofdstuk 'Resultaten' komen de resultaten van de roadmaps aan de orde.



Waardecreatie

Onze toegevoegde waarde
voor de maatschappij

Shortsea-
bestemmingen:Scandinavië
Baltische staten
Verenigd Koninkrijk

▼ Miljoen ton

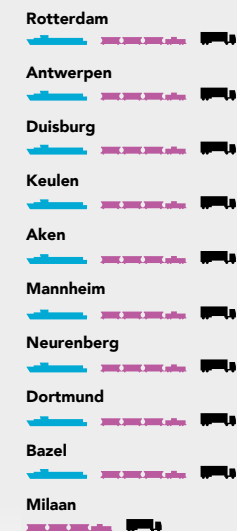


12 mijl zone

OVERSLAG
(in mln. ton)

Totaal	87,1	▲ +5,8%
Import haven	53,39	▲ +6,0%
Export haven	33,66	▲ +5,6%

Voornaamste bestemmingen:



22

Havenkaart

Ons werkgebied

Exploitatiegebied

Beheergebied CNB

Beheergebied



Locaties

1. Haven Operatie Centrum (HOC), Seinpostweg, IJmuiden
2. Havengebouw, De Ruijterkade, Amsterdam
3. Agidalex, Petroleumhavenweg, Amsterdam
4. Technisch Coördinatie Centrum (TCC), Capriweg, Amsterdam

372
Aantal medewerkers



Onze toegevoegde waarde

Input	Output	2018
 Uitgeefbaar terrein Haveninfrastructuur Internationale achterlandverbindingen Energie-infrastructuur Producten en diensten	Biobased en circulaire activiteiten Geïnvesteerd in haveninfrastructuur Overslag Amsterdamse haven Aanlopen cruise Amsterdam 4,0 ha. € 47,2 mln. 87 mln. ton 117 ▼ ▼ ▲ ▼	
 Grond en water Flora en fauna Natuurlijk	Aandeel schone schepen CO₂-uitstoot Biodiversiteitsprojecten* Investerings innovatie Schone Scheepvaart 31% 1.970 6 € 0,7 mln. ▲ ▼ ○ ○	
 Kapitaal Geïnvesteerd vermogen Financieel	Opbrengsten Kasstroom uit investeringsactiviteiten Toegevoegde waarde NZKG (2017) € 169,4 mln. € -52,8 mln. 7,2 mrd.** ▲ ▼ ○	
 Informatiesystemen Opgeleide medewerkers Kennispartners Intellectueel en menselijk	Werkgelegenheid NZKG (2017) Persoonlijke ontwikkeling medewerkers Sessies duurzame inzetbaarheid 68.399** € 287.000 4 ○ ○ ○	
 Samenwerking stakeholders Duurzame relaties Sociaal en relaties	Klanttevredenheid Start-ups Prodock (cumulatief) Nieuwe consortia / nieuwe strategische samenwerking 7,8 23 7 ▲ ▲ ▲	

Impact en koppeling SDG's



23

Ambitie

Amsterdam Metropolitan Port

een dynamische metropoolhaven

Als Amsterdam Metropolitan Port zijn we een logistiek knooppunt van wereldformaat, met een hoogwaardige industriële regio en een veelzijdige dienstverlener voor de stad.

Strategische roadmaps



* Projecten ter verbetering of bescherming biodiversiteit.

** Meest recente cijfer uit havenmonitor.

○ Nieuw

Waardecreatie

Toelichting op SDG's

Met ons handelen proberen wij een bijdrage te leveren aan de realisatie van de Sustainable Development Goals. Maar als we realistisch zijn, hebben havenactiviteiten ook een negatieve impact op deze werelddoelen. Onze strategie draagt positief bij en mitigeert en reduceert onze impact. Wij kunnen niet op alle 17 doelen evenveel bijdrage leveren, daarom hebben wij gekozen om te focussen op die doelen waar wij de meeste impact kunnen maken of waarvan wij erg afhankelijk zijn.

Focus Port of Amsterdam



Bouw veerkrachtige infrastructuur, bevorder inclusieve en duurzame industrialisering en stimuleer innovatie.



Maak steden en menselijke nederzettingen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam.



Versterk de implementatiemiddelen en revitaliseer het wereldwijd partnerschap voor duurzame ontwikkeling.



Neem dringend actie om klimaatverandering en haar impact te bestrijden.



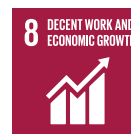
Behoud en maak duurzaam gebruik van de oceanen, de zeeën en de maritieme hulpbronnen.



Bescherm, herstel en bevorder het duurzaam gebruik van ecosystemen, beheer bossen duurzaam, bestrijd woestijnvorming en landdegradatie en draai het terug en roep het verlies aan biodiversiteit een halt toe.



Verzeker toegang tot betaalbare, betrouwbare, duurzame en moderne energie voor iedereen.



Bevorder aanhoudende, inclusieve en duurzame economische groei, volledige en productieve tewerkstelling en waardig werk voor iedereen.



Verzeker duurzame consumptie-, en productiepatronen.



Resultaten

Voorspelbaarheid van onze activiteiten

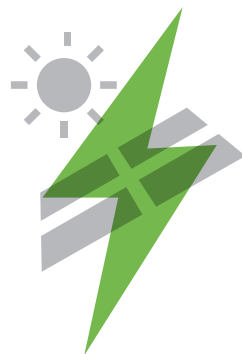
25

Resultaten

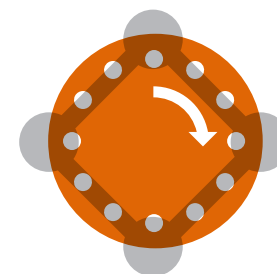
Strategische roadmaps

De activiteiten in de haven voegen substantiële waarde toe aan de maatschappij en de economie, maar zijn ook belastend voor het milieu. Port of Amsterdam gebruikt het positieve bedrijfsresultaat om het havengebied zo goed mogelijk te beheren en te investeren in innovaties. Ook dragen we met onze projecten bij aan een schonere haven en een beter bereikbaar havengebied.

We zijn ons er uiteraard van bewust dat de industrie en scheepvaart nog steeds emissies uitstoten die negatieve gevolgen hebben voor het milieu. Port of Amsterdam voelt zich op dit onderdeel verantwoordelijk, zeker met het oog op de klimaatdoelstellingen van Parijs. Met ons prijsbeleid en onze infrastructuur, die schone industrie en scheepvaart in toenemende mate stimuleert, proberen we een substantiële bijdrage te leveren aan een schonere keten.



Energietransitie



Circulaire economie



Digitalisering



Logistiek & bereikbaarheid

Resultaten



Energietransitie

Port of Amsterdam is voortdurend op zoek naar mogelijkheden om klanten naar de haven te trekken die zich op duurzame activiteiten richten. Daarnaast betrekken we bestaande klanten in het transitieproces, door samen met hen de mogelijkheden te verkennen om nieuwe groei-markten te betreden en aanpassingen te maken in bestaande processen en producten.

“Port of Amsterdam doet er alles aan om bij te dragen aan de acceptatie van waterstof als noodzakelijke energiedrager om de klimaatdoelstellingen van Amsterdam, Nederland en Europa te behalen.”



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

Ontlasting van het elektriciteitsnet

Samen met de provincie, de gemeente en drie netbeheerders is Port of Amsterdam tot de conclusie gekomen dat investeringen in waterstof en warmtenetten nodig zijn om het elektriciteitsnet in Noord-Holland substantieel te ontlasten. Om de betrouwbaarheid van het energiesysteem te garanderen is een nauwe samenwerking nodig tussen alle partijen die bij de elektriciteits- en gasinfrastructuur zijn betrokken. Port of Amsterdam stelt zich proactief op om er met de andere partijen voor te zorgen dat de energietransitie optimaal blijft verlopen.

Waterstof als katalysator van een klimaatneutrale stad

Ook in 2019 zijn we actief bezig geweest met de ontwikkeling en promotie van waterstof als duurzaam alternatief voor fossiele brandstoffen. Nouryon, Tata Steel en Port of Amsterdam werken samen in project H₂ermes om de haalbaarheid van een groen waterstofcluster in Amsterdam te realiseren. We zijn onder de naam Hydroports gaan samenwerken met Groningen Seaports en Port of Den Helder om een waterstofcluster te ontwikkelen in Noordwest-Nederland. In de energietransitie zien de havens alle drie een belangrijke rol weggelegd voor groene waterstof. Ook werd in de zomer Missie H₂ gelanceerd, een coalitie waarin we samenwerken met onder andere Gasunie en Groningen Seaports. Missie H₂ is bedoeld om in de aanloop naar en tijdens de Olympische Spelen 2020 in Tokio waterstof als nieuwe en duurzame energiedrager te promoten. Door dit soort initiatieven te ontplooiën doet Port of Amsterdam er alles aan om waterstof als nieuwe energiedrager maatschappelijk geaccepteerd te krijgen als noodzakelijke energiedrager om de klimaatdoelstellingen van Amsterdam, Nederland en Europa te behalen.

Zonne- en windenergie

De totale oppervlakte aan zonnepanelen in het havengebied bedraagt inmiddels ruim 90.000 m². De laatste maanden ging de toename minder hard. De subsidieregeling van het Rijk voor duurzame energie (SDE+) wordt vaak flink overtekend en er moet ruimte worden gevonden op het elektriciteitsnet. Daarover zijn we in overleg met Liander en de gemeentes.

Enkele jaren geleden heeft de provincie Noord-Holland vergunningen verleend om de bestaande lijnopstellingen van windmolens in het havengebied te vergroten. In 2019 zijn er lijnopstellingen met molens van 0,66 MW verwijderd om komende jaren te worden vervangen door molens van 2,2 MW. Daarmee wordt in Westpoort 75 MW aan opgesteld vermogen gerealiseerd. In het kader van de op te stellen Regionale Energie Strategie (RES) onderzoeken wij de mogelijkheden om nieuwe windmolens te plaatsen.

Resultaten



Circulaire economie

De overheid werkt samen met het bedrijfsleven om de Nederlandse economie in 2050 volledig te laten draaien op herbruikbare grondstoffen. In 2019 heeft Port of Amsterdam een bijdrage geleverd aan deze ambitie. Naast de activiteiten rondom de plastic-hub bespraken we met klanten hoe ze reststromen hoogwaardig kunnen benutten en onderzochten we mogelijkheden om in het havengebied circulaire clusters te bouwen.

“We groeien hard in circulaire bedrijvigheid.”

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



De Amsterdamse haven als circulaire plastic-hub

Vorig jaar schreven we over de circulaire plastic-hub in de Amsterdamse haven. Een van de aanjagers van die hub is Plastic Recycling Amsterdam (PRA), een bedrijf dat de impact van plastic afval op de ecologische voetafdruk van de mens wil verminderen. PRA heeft in 2019 de bouw

gerealiseerd van een geavanceerde installatie om plastics met 99% zuiverheid te scheiden. Verder hebben we een film gemaakt waarin PRA, Plastic Whale en Integrated Green Energy Solutions vertellen hoe zij van plastic afval een lucratieve business maakten.

Concurrerende biobased chemicals

Een andere belangrijke speler op het vlak van circulariteit is ChainCraft, een organisatie die technologieën ontwikkelt voor concurrerende biobased chemicals. In 2019 heeft ChainCraft zijn eerste demoplant in bedrijf genomen. Daarin wordt biomassa omgezet in vetzuren die worden verwerkt in diervoeding. Doorgaans worden die vetzuren uit palmolie en fossiele olie gehaald, maar door de techno-

logie van ChainCraft kunnen ze volledig circulair worden geproduceerd. Daarnaast is in 2019 GBN Artificial Grass Recycling (GBN-AGR) opgericht. Dat bedrijf wil een kunstgrasrecyclingfabriek bouwen in het Westelijk Havengebied. In de fabriek wordt oud kunstgras verwerkt tot nieuwe hoogwaardige grondstoffen. De fabriek brengt dus een circulair systeem tot stand.

Niet alles lukt

We groeien hard in circulaire bedrijvigheid. Desondanks kregen we dit jaar ook een grote teleurstelling te verwerken. Een bedrijf dat autobanden op een milieuvriendelijke manier recyclet, liet ons na een lang en intensief aanbestedingstraject weten toch te kiezen voor de

Rotterdamse haven. Aangezien ons havengebied met Granuband en GBN twee ondernemingen huisvest die zich met verwante activiteiten bezighouden, was dit het ideale bedrijf geweest om dit cluster compleet te maken.

Resultaten



Digitalisering

Samen met onze stakeholders onderzoeken we voortdurend hoe we de processen in het havengebied kunnen optimaliseren, zodat de haven efficiënter en veiliger wordt. In 2019 zijn twee belangrijke IT-systemen verder ontwikkeld en zijn eerder gestarte programma's rondom cybersecurity succesvol voortgezet.

“Een strategische doelstelling van Port of Amsterdam is om de digitale weerbaarheid te vergroten omdat digitalisering steeds meer toe-neemt.”

Arjan Kampman,
hoofd IT & Digital,
Port of Amsterdam



Poseidon verschaft inzicht in duwbakken

In het havengebied nemen duwbakken een aanzienlijk wateroppervlak in beslag. Het is van belang om zicht te houden op hun aanwezigheid en beschikbaarheid. Daarom hebben we Poseidon ontwikkeld, een platform om de aanwezigheid van duwbakken met trackers in havengebieden digitaal in kaart te brengen. Het platform is een voorbeeld van een win-winsituatie waar Port of Amsterdam naar streeft. Het biedt zowel de duwbak-exploitanten als onszelf voordelen. Het gebruik van de

duwbakken, die zijn voorzien van een tracker, kan voortaan automatisch naar verblijftijd worden afgerekend. Klanten hoeven dus geen handmatige opgave meer te doen. De trackers helpen ons zicht te krijgen en houden op de bezettingsgraad, zodat we klanten constant van adequate, actuele informatie kunnen voorzien. Als open platform is Poseidon bovendien geschikt voor andere havens.

Infrastructuur voor API-management

In 2019 heeft Port of Amsterdam de basis gelegd voor een infrastructuur voor API-management. API staat voor Application Programming Interface en biedt andere systemen en software een ingang tot het eigen systeem. Met deze ingang kunnen verschillende systemen met elkaar communiceren en gegevens uitwisselen. Deze

technologie stelt ons in staat intensiever en eenvoudiger te ontwikkelen met de partners in ons ecosysteem. Inmiddels zijn diverse API's opgeleverd. Deze bevatten onder andere operationele informatie, ligplaatsinformatie en aankomsten en vertrektijden. Binnenkort stellen we de API's open, zodat wij deze met onze partners kunnen doorontwikkelen.

Cybersecurity en de digitale weerbaarheid van de haven

Door de digitalisering neemt de gegevensuitwisseling met klanten en ketenpartners toe. Dat biedt veel kansen, maar maakt ons ook kwetsbaarder voor verstoringen van informatie. Een strategische doelstelling van Port of Amsterdam is om de digitale weerbaarheid te vergroten. Daarom voeren we samen met een aantal publieke en private partijen het programma Cyber Security Noordzeekanaalgebied uit. In dit kader hebben we een meldpunt ingericht voor incidenten die een grote impact kunnen hebben op de omgeving, integreren we cyberresponseprocessen in de

huidige crisisbeheersingsafspraken in het Noordzeekanaalgebied en proberen we cyber onderdeel te maken van de ISPS-certificering. Er loopt ook een intern securityprogramma om de beveiliging en continuïteit van onze digitale dienstverlening te kunnen blijven garanderen. In 2019 hebben we invulling gegeven aan deze programma's en in 2020 bouwen we die invulling verder uit. We blijven investeren in security-awareness en blijven technische en procesmatige maatregelen treffen om te voldoen aan de geldende wet- en regelgeving.

Resultaten



Logistiek & bereikbaarheid

Port of Amsterdam is betrokken bij de infrastructuur in en rondom het havengebied. In dit verband spraken we al over de North West Central Corridor. Ook in de haven zelf hebben we aansprekende resultaten geboekt.

"Port of Amsterdam erkent het belang van spoorverbindingen van en naar de Amsterdamse havenregio."

Rob Smit,
commercieel manager
Achterland, Port of Amsterdam



Wachtplaatsen in de Afrikahaven

In het voorjaar zijn nieuwe kegel-wachtplaatsen in gebruik genomen in de monding van de Afrikahaven. De kegel-wachtplaatsen zijn bedoeld voor binnenvaarttankers. Tevens hebben we ligplaatsen voor coasters gerealiseerd. Langs de randen van de monding komt de oorspronkelijke, natuurlijke begroeiing op termijn deels terug, wat het

gebied een aantrekkelijke uitstraling geeft. Bovendien is een deel van de vrijgekomen grond gebruikt voor de aanleg van de Markerwadden langs de Houtribdijk, tussen Lelystad en Enkhuizen. De wachtplaats komt dus niet alleen ten goede aan de havenontwikkeling in Amsterdam, maar ook aan de natuurontwikkeling op het Markermeer.

Overeenkomst over multimodale terminal

In dezelfde periode heeft Port of Amsterdam een overeenkomst gesloten met Global Petro Storage (GPS) om de terminal aan te sluiten op het spoor, zodat deze bereikbaar wordt voor goederentreinen. GPS wil met de spooraansluiting de aan- en afvoermogelijkheden voor zijn klanten uitbreiden. Port of Amsterdam erkent het belang van

spoorverbindingen van en naar de Amsterdamse havenregio, zeker omdat spoortransport over het algemeen een veilige en duurzame vervoerswijze is voor markten die niet voor binnenvaart of vervoer per truck in aanmerking komen. Daarmee sluit deze ontwikkeling naadloos aan op de strategie van Port of Amsterdam om een logistieke hub te zijn voor de regio en het achterland.

Resultaten

Andere resultaten

Visie schone scheepvaart

In 2017 heeft Port of Amsterdam een visie op schone scheepvaart ontwikkeld. Op dit vlak zijn we actief geweest. Eerder noemden we de komst van de LNG-ponton. Vanaf volgend jaar wordt de Sento Liner in gebruik genomen, een hybride containerschip waarvan de motoren op zowel diesel als elektriciteit kunnen draaien. Dit schip is deels gefinancierd door Port of Amsterdam.

Divisie Havenmeester verduurzaamt de vloot

In het kader van schone scheepvaart is de Divisie Havenmeester bezig om de eigen vloot te verduurzamen. We onderzoeken of we de patrouillevaartuigen zo kunnen aanpassen dat ze minimaal uitstoten en we laten een nieuw representatievaartuig bouwen dat op waterstof en elektriciteit gaat varen.

Verbetering van het walstroomgebruik

In 2019 heeft de directie van Port of Amsterdam ingestemd met een programma om het walstroomgebruik te verbeteren. We willen vraag en aanbod met elkaar in overeenstemming brengen, zodat elk schip dat de Amsterdamse haven bezoekt in de toekomst gebruik kan maken van walstroom. Met Alliander zijn we in gesprek over uitbreiding van walstroom op de De Ruijterkade West, de Westerdoksdijk en bij de Passenger Terminal Amsterdam (PTA). Verder hebben we de risico's van walstroom in kaart gebracht, zoals de beperkte beschikbaarheid van stroom op onderstations en de acties die we kunnen ondernemen om daarop te anticiperen.

Verantwoord ontgassen

In Noord-Holland, Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Brabant geldt een verbod op varende ontgassen van benzeen en benzeenhoudende ladingen. Port of Amsterdam werkt aan een ontgassingsinstallatie die de dampen verantwoord verwerkt. Daarmee dragen we bij aan



Vraag en aanbod met elkaar in overeenstemming brengen waarmee elk schip dat de Amsterdamse haven bezoekt in de toekomst gebruik kan maken van walstroom.

een schonere scheepvaart, emissiereductie en de leefbaarheid in het havengebied. Met de faciliteit verbeteren we bovendien het vestigingsklimaat in Amsterdam. Op dit moment is in de Amsterdamse haven geen ontgassingsfaciliteit aanwezig. We zijn met verschillende partijen in gesprek over een geschikte locatie en de vergunningsvoorwaarden.

Nieuwe stappen in de ontwikkeling van een ketenaanpak

Sinds 2018 implementeren wij de OESO-richtlijnen voor multinationale ondernemingen. Hierbij werken we onder andere samen met de andere Nederlandse zeehavens.

Resultaten

Intern hebben we besloten onze visie op ketenverantwoordelijkheid praktisch toe te passen in ons beleid, onze processen en ons management. Daar zijn we in 2019 actief mee aan de slag gegaan.

Eerder noemden we de cacao commissie die we in het voorjaar georganiseerd hebben (zie hoofdstuk 'Onze omgeving'). Verder hebben we samen met een strategisch adviesbureau een analyse gemaakt van de sociale, ethische en milieugerelateerde risico's voor negen goederenketens. Deze MVO-risicoanalyse heeft geresulteerd in een prioritering van ketens in ons MVO-beleid. Voor alle ketens ontwikkelen we op dit moment een specifieke MVO-agenda.

Om die agenda's te laten aansluiten bij de wensen en verwachtingen van de Nederlandse overheid en ngo's, zijn we met verschillende betrokken partijen in gesprek gegaan. Die gesprekken hebben ons een scherper beeld gegeven van de verwachtingen van onze rol in de handelsketen en de invloed die wij kunnen aanwenden om verandering teweeg te brengen.

De MVO-agenda's vormen de basis van de ketenaanpak van Port of Amsterdam. Ze zijn sinds 2019 ook onderdeel van de afdelingsjaarplannen, waarmee we de ketenaanpak nog concreter in onze strategie verankerd hebben. In de nabije toekomst ondernemen we een aantal concrete acties. Zo gaan we onze bedrijfsvoering op deze ketens verduurzamen, organiseren we kennissessies voor collega's, agenderen we ketenverantwoordelijkheid in de Brancheorganisatie Zeehavens (BOZ) en treden we in gesprek met klanten en brancheorganisaties van verschillende ketens.

Duurzame inkoop

In het kader van de inkoopprofessionalisering heeft Port of Amsterdam in december 2018 een inkoopmanager aangesteld. De manager heeft de taak het decentrale bestelproces te vervangen door een proces waarin we centraal gecoördineerd inkopen en aanbesteden. In 2019 hebben we een centraal inkoopteam geworven, dat bestaat uit de inkoopmanager, twee inkoopadviseurs en een inkoop-assistent. Voor 2020 staat de vervanging van de inkoopsystemen op de planning, zodat de centrale inkoop grip krijgt op alle inkoopstromen van Port of Amsterdam.

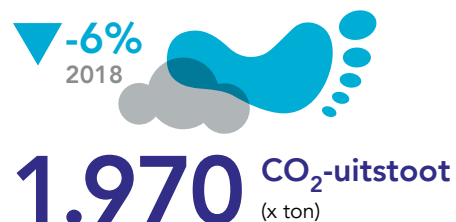
Door inkoop stapsgewijs te professionaliseren, is Port of Amsterdam beter in staat om in te zetten op duurzaam inkopen. Voor 2019 bedraagt het percentage duurzame inkopen 68. De komende jaren streven wij naar een percentage van 100 én naar een duidelijker definitie van de term duurzame inkoop (zie Definitietabel KPI's op pagina 69 voor de huidige definitie).

CO₂-footprint

In 2019 bedroeg onze CO₂-footprint naar schatting 1.970 ton CO₂-equivalent. Dit is een daling van 6% (circa 130 ton) ten opzichte van 2018. Onze doelstelling uit 2014 om binnen vijf jaar onze emissie met 25% te verlagen was in 2018 reeds gerealiseerd. Ten opzichte van 2014 is onze uitstoot in 2019 met ongeveer 26,7% afgenomen. Die afname is vooral gerealiseerd door de overstap van onze patrouillevaartuigen van B30 (30% plantaardige gasolie) op B50 (50% plantaardige gasolie). De in het jaarverslag van 2018 gerapporteerde uitstoot van 2.060 ton is als gevolg van een marginale bijstelling na publicatiedatum aangepast naar 2.100 ton.

Resultaten

Milieu en leefomgeving



CO₂-footprint van organisatie Port of Amsterdam*

2019	2018	2017	2016	2015	2014
CO ₂ -footprint Port of Amsterdam (CO ₂ x 1.000 ton)					
1,97	2,06	2,14	2,39	2,52	2,69
Ontwikkeling CO ₂ -footprint in %					
-4,4%	-3,8%	-10,2%	-5,4%	-6,2%	–
Totale ontwikkeling CO ₂ -footprint ten opzicht van 2014					
-26,8%	-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 pagina 69 'Definitietabel KPI's en 'Toelichting CO₂-footprint en energieverbruik.

Andere emissies in de haven

Naast het monitoren van onze CO₂-uitstoot houden wij de ontwikkeling van andere emissies ook in gaten. Zo meet de Gemeentelijke Gezondheidsdienst (GGD) jaarlijks de emissies in en rond het havengebied. Deze emissiemetingen geven ons een beeld van trends en ontwikkelingen in de luchtkwaliteit van de haven. Ten opzichte van vorig jaar zien we een lichte afname in de uitstoot van fijnstof, stikstof en zwavel.

Emissies in haven

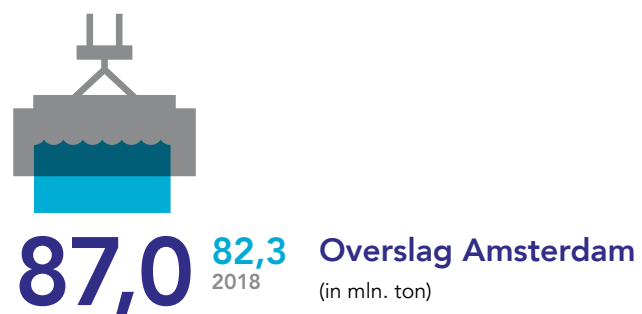


2019	2018	2017	2016
PM10 fijnstof (in ug/,3)			
18,7	20,0	19,4	20,4
NO ₂ stikstof (in ug/,3)			
23,5	24,0	24,7	25,3
SO ₂ zwavel (in ug/,3)			
0,7	0,9	1,1	1,1

Resultaten

Overslag, gronduitgifte en cruisevaart

In 2019 is in het gehele Noordzeekanaalgebied een groei in de overslag genoteerd, behalve in Zaanstad. Er is een groei in kolen zichtbaar, terwijl we minder kolen hadden verwacht. Dat komt doordat de vraag naar kolen in Europa laag is, onder andere vanwege het hoge aanbod van gas en renewables. Het gevolg is dat de kolen die al in Amsterdam waren opgeslagen weer worden geëxporteerd naar markten buiten Europa. De overslag van olieproducten is toegenomen met 8%. Deze groei is te danken aan de volatiele markt,



Overslagcijfers per gebied	2019	2018
Overslag Amsterdam (in mln. ton)	87,0	82,2
Groei overslag NZKG (in %)	4,5	3,3
Groei overslag Amsterdam (in %)	7,0	2,4
Overslag Velsen/IJmuiden (in mln. ton)	17,5	18,5
Overslag Beverwijk (in mln. ton)	0,6	0,8
Overslag Zaanstad (in mln. ton)	0,2	0,3

die veel mogelijkheden biedt om te handelen. Voorts is de overslag van agribulk stabiel gebleven en die van bouwmaterialen licht gestegen. Zie bijlage 3 voor de overslagcijfers per ladingstroom.

Terreinuitgifte en bouwactiviteiten

In totaal hebben we 17 hectare grond uitgegeven. In recordjaar 2018 kwamen we op een veel hoger cijfer uit, doordat toen veel lange trajecten werden afgerond. Ten opzichte van dat jaar zien we dus dat de uitgifte genormaliseerd is. Port of Amsterdam blijft op deze manier de mogelijkheid behouden om de juiste partijen te vestigen.



Terreinuitgifte Amsterdamse haven	2019	2018
In hectaren		
Bruto terreinuitgifte	20,3	50,1
Teruggenomen terreinen	3,1	5,0
Netto terreinuitgifte	17,2	45,1
Uitgegeven terrein voor biobased en circulaire activiteiten	4,0	9,1

Resultaten

Zee- en riviercruise

In de zeehavengelden voor de zee- en riviercruise doet zich een flinke daling voor. De inkomsten dalen van € 2,5 miljoen naar € 1,5 miljoen, als gevolg van de introductie van de toeristenbelasting. Naar aanleiding daarvan is het aantal calls in Amsterdam afgenomen. In de riviercruise valt een lichte groei in omzet te noteren.



Zee- en riviercruisebezoek	2019	2018
In aantal schepen		
Aantal aanlopen zee- en riviercruise Amsterdam	117	180
Aantal aanlopen zee- en riviercruise IJmuiden	62	30
Aantal aanlopen zee- en riviercruise Amsterdam en IJmuiden	179	210
Aantal aanlopen riviercruise Amsterdam	1.913	2.007
Aantal aanlopen riviercruise Zaanstad	235	245
Aantal aanlopen riviercruise Amsterdam en Zaanstad	2.148	2.252

De veiligheid in de havenregio

Regionale havenverordening

De havenmeester handhaaft internationale, nationale en lokale wet- en regelgeving om de veiligheid van de havenregio te borgen. In 2019 hebben we samen met de Divisie Havenmeester van Port of Rotterdam een onderdeel van de lokale wet- en regelgeving vastgesteld in de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2019. Deze verordening bevat de huisregels voor het hele gebied en geldt dus niet alleen voor de gemeentes Amsterdam, Beverwijk, Velsen/IJmuiden en Zaanstad, maar ook voor Rotterdam en de Drechtsteden.

Regelgeving, toezicht en handhaving

Divisie Havenmeester is toezichthouder van nationale wet- en regelgeving, ook met betrekking tot de milieueffecten van de scheepvaart. Meestal is 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 2019 zijn er bij Divisie Havenmeester 34 verontreinigingen gedetecteerd dan wel gemeld, tegen zeventien in 2018 en dertig in 2017 en 2016, zie bijlage 4 voor de specificatie.

Een veilig SAIL Amsterdam 2020

In augustus 2020 vindt de tiende editie van SAIL Amsterdam plaats. In 2019 zijn we gestart met de voorbereidingen. Port of Amsterdam heeft de verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat het evenement nautisch veilig verloopt. Zo leiden we de scheepsparade op het IJ in goede banen en zorgen we ervoor dat de beroepsvaart zo min mogelijk last heeft van SAIL. De binnenvaartschepen worden per konvooi door de massa geleid, begeleid door patrouillevaartuigen van diverse toezichthouders. Tijdens het evenement richten we op een verdieping van het Havengebouw een verkeerspost in om die konvooien bij te staan.

Resultaten

Just culture

Met het programma Just culture proberen we een cultuur te creëren waarin medewerkers zich veilig voelen om incidenten en bijna-incidenten te bespreken en daarvan te leren. In 2019 hebben we onder meer de incidentregistratie geëvalueerd en elke maand diverse leerzame situaties geanalyseerd. Uit die evaluaties en analyses kwamen punten naar voren om het proces rondom incidenten voor 2020 te verbeteren. Ten eerste is verbetering mogelijk in de systematiek waarmee we onze incidenten registreren en de applicatie die we daarvoor gebruiken. Ten tweede kunnen we bijna-incidenten gestructureerder delen en bespreken. Ten derde kunnen we meer informatie rondom incidenten en bijna-incidenten delen met onze nautische ketenpartners. In 2020 gaan we aan de slag met deze verbeterpunten, zodat het Noordzeekanaalgebied in de toekomst nog veiliger wordt.

Scheepsbewegingen	2019	2018
In aantal schepen		
Scheepsbezoeken Amsterdam	5.081	5.087
Geschutte schepen	37.080	38.845
Aanlopen binnenvaart	37.203	41.242
Nautische incidenten	2019	2018
In aantal schepen		
Nautische ongevallen	43	49
Waarvan significant	4	8
Waarvan aan de grond lopen*	10	5

* Er is sprake van dodelijke of zwaargewonde slachtoffers, grote vaarweg-, scheeps-, lading- of milieuschade of als er een stremming is geweest van een uur of langer.

Veiligheid van de medewerkers in de haven

Port of Amsterdam vindt het belangrijk dat alle medewerkers veilig hun werk kunnen uitvoeren. Dit geldt zeker ook voor de medewerkers in de haven omdat deze meer risico lopen door de soort werkzaamheden die zij uitvoeren. Hiervoor worden verschillende acties ondernomen:

De HR-afdeling is verantwoordelijk voor het controleren van het navolgen van het Arbobeleid. Hiervoor is een preventiemedewerker aangesteld in een coördinerende rol. Deze functionaris werkt behalve voor Divisie Havenmeester ook voor rest van de organisatie waar ook het Arbobeleid voor geldt. De preventiemedewerker heeft periodiek overleg met de Arbocommissie vanuit de OR, waarin signalen worden gedeeld en de voortgang van lopende casussen wordt besproken. Deze Arbocommissie bestaat voornamelijk uit Divisie Havenmeester-medewerkers, waardoor eventuele situaties bij Divisie Havenmeester daar zeker op tafel komen. Daarnaast is de HR Business Partner voor Divisie Havenmeester nauw betrokken bij Arbozaken.

Om de veiligheid te waarborgen worden havenbeambten periodiek gekeurd door de bedrijfsarts om te beoordelen of zij nog fit genoeg zijn alle facetten van hun functie veilig te kunnen uitoefenen. Verder hebben de medewerkers binnen Divisie Havenmeester beschikking over, minimaal, de wettelijke beschermingsmiddelen. Vanuit de rol die de Divisie Havenmeester-medewerkers hebben, is er ook speciale aandacht voor EHBO/levensreddend handelen om in voorkomende gevallen adequaat op te kunnen treden. Verder worden de medewerkers periodiek bijgeschoold op inhoudelijke vaardigheden waardoor zij zich blijven ontwikkelen en capabel en bevoegd blijven om hun werk goed te kunnen uitoefenen.

Resultaten

Vanuit de Arbeidstijdenwet worden de wettelijke kaders gevolgd voor de wisselende diensten. Met daarnaast de aanvullingen vanuit de cao bij het inroosteren van medewerkers en het eventueel meenemen van overwerk of roosterwijzigingen. Arbeids- en rusttijden worden zodoende goed in de gaten gehouden. Ook wordt werkinhoudelijk gekeken naar een goede balans tussen (piek)belasting en rust, om zo de scherpste van de medewerkers zo goed mogelijk te borgen en overbelasting van medewerkers te voorkomen. Bij de verkeersleiding wordt er bijvoorbeeld na vier uur gerouleerd over de verschillende vaargebieden, aangezien het ene gebied drukker is dan het andere.

We zijn voorbereidende gesprekken aan het voeren met een externe partij die ons gaat ondersteunen bij het actualiseren van de Risico Inventarisatie & Evaluatie (RI&E). Daarbij is speciale aandacht voor de vaartuigen waar dan ook een RI&E voor wordt opgesteld. Ook is het mogelijk om een functiespecifieke RI&E op te stellen, als de situatie daar om vraagt.



Vraag en aanbod met elkaar in overeenstemming brengen waarmee elk schip dat de Amsterdamse haven bezoekt in de toekomst gebruik kan maken van walstroom.



Financiële resultaten

Gezonde financiële positie

38

Financiële kerncijfers

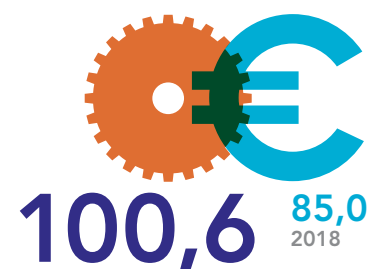
Opbrengsten

(in € mln.)



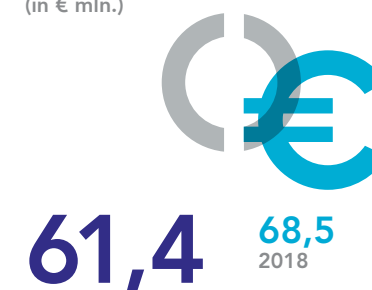
Bedrijfskosten

(in € mln.)



Resultaat*

(in € mln.)



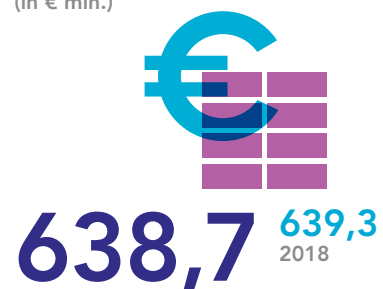
Solvabiliteit

(in %)



Eigen vermogen

(in € mln.)



* Betreft het resultaat na verschuldigde vennootschapsbelasting en exclusief belastinglatentie.

** Bij de bepaling van de solvabiliteit is rekening gehouden met een voorgesteld dividend over 2019. Het dividend is ter besluitvorming aan de algemene vergadering.

Financiële resultaten

Ondanks de hogere omzet is het bedrijfsresultaat van Havenbedrijf Amsterdam N.V. in 2019 lager dan in 2018. Dat komt doordat de bedrijfskosten zijn toegenomen. De belangrijkste oorzaken zijn een dotatie aan de saneringsvoorziening en de hogere personeelslasten als gevolg van nieuwe cao-afspraken. Verder is een aantal grote ontwikkelprojecten gestart, wat leidt tot hogere afschrijvingslasten.

Kerncijfers	2019	2018
Bedragen in €		
Opbrengsten	169.370.887	157.412.776
Personeelslasten	-36.755.331	-34.393.881
Afschrijvingen	-23.972.927	-21.719.023
Overige bedrijfskosten	-39.872.152	-28.855.771
Bedrijfsresultaat	68.770.477	72.444.092
Financiële baten	905.700	654.914
Resultaat deelnemingen	1.146.276	1.374.369
Resultaat voor verschuldigde vennootschapsbelasting	70.822.453	74.473.375
Verschuldigde vennootschapsbelasting	-9.454.812	-5.984.578
Resultaat na verschuldigde vennootschapsbelasting	61.367.641	68.488.797
Mutatie belastinglatentie	6.168.035	-50.548.728
Nettoresultaat	67.535.676	17.940.069

Opbrengsten	2019	2018
Contractinkomsten	90.041.916	84.875.740
Zeehavengelden	61.591.669	57.223.266
Binnenhavengelden	6.884.951	7.470.131
Opbrengsten ligplaatsreserveringen	3.580.182	2.675.043
Overig	7.272.169	5.168.596
Totaal opbrengsten	169.370.887	157.412.776

De opbrengsten zijn met € 12,0 miljoen (7,6%) toegenomen tot € 169,4 miljoen. Met € 151,6 miljoen leveren contractinkomsten (huur en erfpacht) en zeehavengelden zoals ieder jaar de hoogste bijdrage aan onze opbrengsten. In 2018 was dit € 142,1 miljoen. De contractinkomsten stegen met 6,1% en de zeehavengelden met 7,6%. Deze toenames worden voornamelijk veroorzaakt door een stijging van 5% in de overslag en uitgifte van 20,3 hectare aan nieuwe terreinen. Daarnaast stegen de prijzen als gevolg van de reguliere tariefindexatie.

Personeelslasten

De personeelslasten stegen in 2019 met € 2,4 miljoen (6,9%) als gevolg van de periodieke salarisstijgingen (2%) en een cao-verhoging (3,25%). Daarnaast zijn de premies voor sociale lasten en pensioenen met 2% toegenomen.

Overige bedrijfskosten

De overige bedrijfskosten zijn in 2019 toegenomen met € 11,0 miljoen. De belangrijkste oorzaak is de dotatie van € 6,2 miljoen aan de saneringsvoorziening als gevolg van wijzigingen in schatting van omvang en kosten van toekomstige saneringen. Van dit bedrag betreft € 4,7 miljoen dotaties met betrekking op het transformatiegebied Haven-Stad en € 1,5 miljoen buiten dit gebied. Bovendien is een bijdrage van € 1,1 miljoen gedaan voor de aanleg van een busbaan in de Houthaven en € 0,6 miljoen ten behoeve van de totstandkoming van de gezamenlijke brandweerpost in de haven. Verder hebben we € 0,4 miljoen uitgegeven aan de inzet van sleepboten tijdens de stremming van de Noordersluis.

Financiële resultaten

Overige bedrijfskosten	2019	2018
Bedragen in €		
Milieu en Ruimte	9.073.436	3.609.071
Beheer en onderhoudskosten	7.154.539	6.418.017
ICT-kosten	6.791.690	6.051.851
Communicatie, Marketing en Acquisitie	3.748.987	2.827.135
Huisvestingskosten	3.049.023	2.616.288
Onderzoeks- en advieskosten	3.029.485	2.099.300
Huur en erfpachtkosten	2.027.052	2.285.012
Overige kosten	4.997.941	2.949.097
Totaal overige bedrijfskosten	39.872.152	28.855.771

Resultaat deelnemingen

De daling van het resultaat in geassocieerde deelnemingen wordt grotendeels veroorzaakt door Portbase en Waterkant CV. Portbase boekte een negatief resultaat als gevolg van systeemaanpassingen voor de brexit. Het resultaat van Waterkant CV wordt negatief beïnvloed door een terugval in cruiseaanlopen (117 in 2019 tegen 180 in 2018). Het resultaat van Windpark Ruigoord, een 50%-deelneming op het gebied van windenergie, is ten opzichte van 2018 gedaald. Voor een volledige lijst van deelnemingen verwijzen we naar bijlage 1.

Vennootschapsbelasting

Port of Amsterdam is sinds 1 januari 2017 onderworpen aan vennootschapsbelasting. Als gevolg daarvan hebben we in overleg met de Belastingdienst in januari 2019 een fiscale openingsbalans per 1 januari 2017 vastgesteld. Het eigen vermogen in die balans is € 923 miljoen hoger dan het eigen vermogen in de commerciële balans op dezelfde datum. De belangrijkste oorzaak van dit verschil tussen het eigen vermogen en het fiscale vermogen is een hogere waardering van de post 'Vooruitbetaalde erfpachtcanon gronden en terreinen'. De verschuldigde vennootschapsbelasting bedraagt 9,4 miljoen (in 2018 was dat € 6,7 miljoen).

Ontwikkeling van de balans

De aangepaste solvabiliteit van Havenbedrijf Amsterdam N.V. bedraagt 57,0% (ultimo 2018: 60,4%). In deze berekening, die is gebaseerd op de afspraken met de bank, hebben we onder andere de belastinglatentie en de 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 2019. Havenbedrijf Amsterdam N.V. voldoet aan deze eis. De solvabiliteit is relatief hoog als gevolg van de agioreserve die we met de verzelfstandiging hebben gevormd.

Verloop liquiditeit

Nadat het bedrijfsresultaat wordt gecorrigeerd voor afschrijvingen, mutaties in de activa en passiva, ontvangen rente en betaalde vennootschapsbelasting blijft er per saldo een positieve kasstroom over van € 85,2 miljoen uit operationele activiteiten. In 2019 is er voor € 52,8 miljoen geïnvesteerd, dit betrof met name waterwerken en de verwerving van een terrein op Hoogtij in Zaanstad. Tevens is er in 2019 € 68,5 miljoen dividend uitgekeerd aan de aandeelhouder. Het verschil tussen de operationele kasstroom en de investeringen en dividenduitkering werd deels gedekt door het banksaldo ultimo 2019 (afname € 5,5 miljoen) en door het inroepen van additionele financiering van € 31,2 miljoen. Naast de tot haar beschikbare financieringsfaciliteiten maakt Havenbedrijf Amsterdam N.V. geen gebruik van financiële instrumenten om operationele of financiële risico's af te dekken.

Onderzoek en ontwikkeling

In 2019 is € 0,6 miljoen besteed aan kosten voor onderzoek en ontwikkeling. Deze investeringen hadden met name betrekking op een upgrade van verschillende financiële systemen zoals Binnenhavengeld (BHG). Onder de activa in aanbouw is € 0,5 miljoen uitgegeven aan de vernieuwde Haven Afvalplan (HAP) applicatie die in 2020 in gebruik zal worden genomen. In de nabije toekomst zal het inspelen op klimaatverandering en energietransitie specifieke inspanningen van het bedrijf vergen op het gebied van onderzoek en ontwikkeling. Hiervoor is in de investeringsagenda voldoende ruimte ingericht.

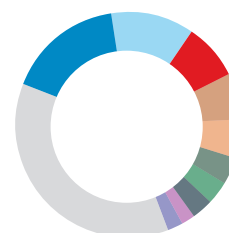
Financiële resultaten

Verwachtingen voor 2020

De primaire functies van Port of Amsterdam bieden een solide basis om ook in de toekomst aan alle financiële verplichtingen te voldoen. Er is voorzien dat het personeelsbestand in 2020 zal uitbreiden naar ca. 367 fte om naast de continuatie van de primaire processen aan alle overige ambities richting te kunnen geven. De investeringsagenda geeft naast behoud en verbetering van de bestaande infrastructuur invulling aan onze visie op de toekomst. Om dit te integreren in de bestaande operatie, is in het verslagjaar extra financiering uit de bestaande faciliteiten aangewend. In 2020 is een uitgebreidere financieringsfaciliteit verkregen van € 65 miljoen, waardoor Havenbedrijf Amsterdam N.V. operationeel en financieel toekomstbestendig blijft.



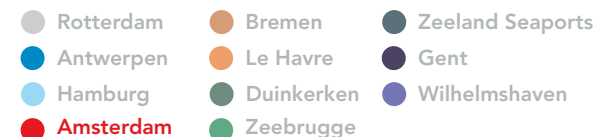
In de nabije toekomst zal het inspelen op klimaatverandering en energietransitie specifieke inspanningen van het bedrijf vergen op het gebied van onderzoek en ontwikkeling.



8%

Marktaandeel Hamburg-Le Havre-range 2018

8%
2018



Kerncijfers Noordzeekanaalgebied

	2019	2018	2017
Import (in mln. ton)	53,40	50,37	50,55
Export (in mln. ton)	37,70	31,89	30,72
Ranking haven van West-Europa (in tonnage)	4de	4de	4de
Marktaandeel Hamburg-Le Havre-range	8,0%	8,0%	8,0%

Financiële resultaten

Corona (Covid-19) virus

De ontwikkeling van het Corona (Covid-19) virus in het 1^e kwartaal in 2020 heeft aanzienlijke impact op de mondiale industrie, nationale economieën komen naar het zich laat aanzien in een recessie terecht, die vergelijkbaar is met de recessie uit 2008. Voor Nederland wordt voor 2020 een economische krimp verwacht. Voor de Duitse economie, een belangrijke afzetmarkt, wordt tevens voor 2020 een krimp verwacht. Het wegvallen van de vraag in verschillende sectoren gaat waarschijnlijk invloed hebben op de overslag van verschillende stromen in de haven. Wanneer industrieën voor langere tijd stil komen te liggen gaan bedrijfsactiviteiten in de haven mogelijk stil vallen en dan is het de vraag in hoeverre klanten aan hun verplichtingen kunnen blijven voldoen. De volledige impact van Corona (Covid-19) op het haventransport en de marktsituatie kan op dit moment niet goed worden ingeschat.

Havenbedrijf Amsterdam monitort de ontwikkelingen in deze situatie en implementeert en volgt de richtlijnen en maatregelen van de Wereldgezondheidsorganisatie, het RIVM, de Nederlandse overheid en de Port Health Authority op waarbij Havenbedrijf Amsterdam vitale bedrijfsonderdelen zoveel als mogelijk operationeel houden. Alle zeevaart levert een 'Medical Declaration of Health (MDH)' aan. Indien er mensen aan boord ziek zijn wordt in overleg met de GGD actie ondernomen. Medewerkers in de operatie hebben zo min als mogelijk fysieke wachtwissels en er worden geen externen op het HOC, TCC en de sluizen toegelaten. De medewerkers die niet in de operatie werkzaam zijn werken vanuit huis. Daarnaast zijn scenario's uitgewerkt die ingezet kunnen worden bij een toename van het aantal besmettingen. Een opgezet crisisteam bespreekt dagelijks de risico's en te nemen acties binnen de organisatie.

De crisis als gevolg van de COVID-19 uitbraak raakt de deelnemingen van Port of Amsterdam op vele fronten. De negatieve financiële impact voor Port of Amsterdam lijkt op dit moment met name veroorzaakt te worden doordat Port of Amsterdam het te verwachten verlies moet dekken van Passenger Terminal Amsterdam (PTA). PTA zal zeer waarschijnlijk over 2020 verlies maken als gevolg van de recente beslissing dat tot nader order geen cruise schepen naar Amsterdam mogen komen.

Per datum van de jaarrekening zijn er geen bedrijfsonderdelen die stilstaan. Er zijn per heden geen materiële gebeurtenissen na balansdatum voor het havenbedrijf die effect hebben op de interpretatie van het jaarverslag en/of de operationele en financiële prestaties van het Havenbedrijf en haar deelnemingen. Er worden geen ingrijpende aanpassingen verwacht op het personeelsbestand en op de investeringsagenda.



Onze medewerkers

Marktgericht, innovatief en betrokken

HR-kerncijfers

Aantal medewerkers



Onbepaalde tijd: 336
Bepaalde tijd: 36

372 ³⁶⁷₂₀₁₈ Onbepaalde tijd: 342
Bepaalde tijd: 25
2018

Aantal fte's



361 ³⁵⁶₂₀₁₈

% man-vrouwverhouding

(op basis van fte's)

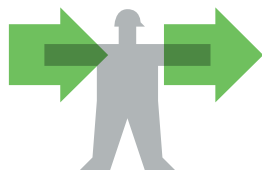


70[♂] 30[♀] ^{69 31}₂₀₁₈

45

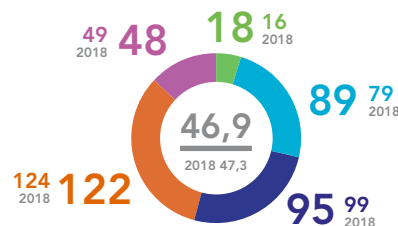
Instroom/uitstroom

(aantal)



38^{IN} 30^{UIT} ^{27^{IN} 36^{UIT}}₂₀₁₈

Leeftijdverdeling



● <30 ● 30-40 ● 40-50 ● 50-60 ● >60
— gemiddelde leeftijd

Aantal en % medewerkers fiets en openbaar vervoer



217⁺ 58% ^{210⁺ 57%}₂₀₁₈

Onze medewerkers

In lijn met de langetermijnstrategie heeft Port of Amsterdam in 2018 een visie ontwikkeld om de organisatie wendbaar en toekomstbestendig te maken. In 2019 hebben wij gewerkt aan de impact van deze visie op de wijze waarop wij onze werkzaamheden uitvoeren.

De nieuwe visie op de organisatie heeft consequenties voor de manier waarop we bij Port of Amsterdam werken. Zo mogen medewerkers waar mogelijk zelf bepalen waar en wanneer ze werken en hoe ze het persoonlijk ontwikkelbudget besteden. Zoals verwacht zien we dat iedereen op zijn of haar eigen manier omgaat met die vrijheid. Verder stimuleren we medewerkers om interdisciplinair samen te werken. We willen dat ze zich minder laten leiden door de afdelingsstructuur en meer door de vaardigheden die projecten van ze vergen.

Maatschappelijke dynamiek

In samenwerkingsverbanden zoals de Alliance for YOUth, waarin Port of Amsterdam met overkoepelende organisaties jeugdwerkloosheid tegengaat, komt onze passie voor de maatschappelijke dynamiek tot uiting. In januari vond op het World Economic Forum in Davos de wereldwijde lancering plaats van dit initiatief. Samen met JINC, een organisatie die deel uitmaakt van deze alliantie, geven we sollicitatietrainingen op middelbare scholen in Amsterdam en lichten we jongeren voor over werken bij Port of Amsterdam. Ook zijn we een werkgroep diversiteit begonnen, om ervoor te zorgen dat onze eigen organisatie de maatschappij beter weerspiegelt.



Onze medewerkers

Performancesysteem

In het kader van het performancesysteem hebben we alle medewerkers gestimuleerd een persoonlijk jaarplan op te stellen, naar aanleiding waarvan ze minimaal drie keer een voortgangsgesprek met de leidinggevende voeren. Tijdens die gesprekken komen altijd de vier kernwaarden van de organisatie ter sprake: samen, gedreven, respect en verantwoordelijk. In het jaarplan beschrijven de medewerkers namelijk hoe ze het komende jaar aan de kernwaarden een bijdrage leveren. Zo zorgen we er als organisatie voor dat medewerkers zich bewust blijven van de bedrijfscultuur en dat ze die cultuur in de dagelijkse praktijk uitdragen.

Helaas hebben in 2019 niet alle medewerkers voldoende voortgangsgesprekken gevoerd met hun leidinggevende. In 2020 moet iedereen een jaarplan in het systeem invoeren én minimaal drie voortgangsgesprekken voeren.

Duurzame inzetbaarheid

In 2018 hebben we op het vlak van duurzame inzetbaarheid vier thema's gedefinieerd. Een organisatorische koerswijziging in 2019 heeft ertoe geleid dat we anders zijn omgegaan met duurzame inzetbaarheid en de daarvoor bestemde budgetten. In 2019 is het ontwikkelbudget ingevoerd. Een aantal medewerkers heeft dit besteed aan duurzame inzetbaarheid.

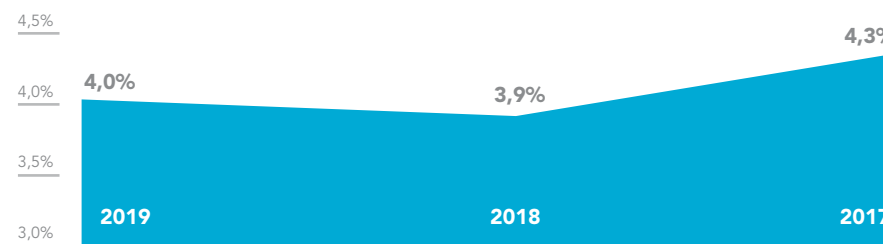
Verder hebben we vier workshops georganiseerd die goed zijn bezocht: Relax to perform, Mindfulness, Positief brein en Energiemanagement. Ongewijzigd is dat we jaarlijks het Havenfitprogramma aanbieden en met Tiptrack een app beschikbaar stellen die medewerkers ondersteunt om fit en vitaal te blijven. Port of Amsterdam is van plan om in 2020 meer initiatieven te ondernemen op het vlak van duurzame inzetbaarheid.

In- en uitstroom

In 2019 zijn 38 medewerkers bij Port of Amsterdam komen werken en hebben 30 medewerkers ons bedrijf verlaten, op een totaal van 372. Daarmee is het aantal ingestroomde medewerkers hoger en het aantal uitgestroomde medewerkers lager dan in 2018 (instroom: 27, uitstroom: 36). Dit komt doordat in 2019 verschillende vacatures zijn vervuld die in 2018 ontstonden. Net als in 2018 vallen alle medewerkers van Port of Amsterdam onder de cao, exclusief de statutaire directieleden en stagiair(e)s.

Ziekteverzuim

In 2019 was het ziekteverzuim 4,0%. Dat betekent een lichte stijging ten opzichte van 2018 (3,9%). Ten opzichte van de doelstelling van 3,0% is dit percentage nog steeds te hoog, ondanks dat de bedrijfsarts arbeidsongeschikte medewerkers actief monitort en ondanks dat de leidinggevenden en de afdeling HR de Wet verbetering poortwachter nauwgezet opvolgen. Naast deze interventies hebben wij workshops aangeboden om de duurzame inzetbaarheid van onze medewerkers te bevorderen. De toename van het ziekteverzuim doet zich vooral voor op het vlak van langdurig verzuim. Het is lastig om hier invloed op uit te oefenen.



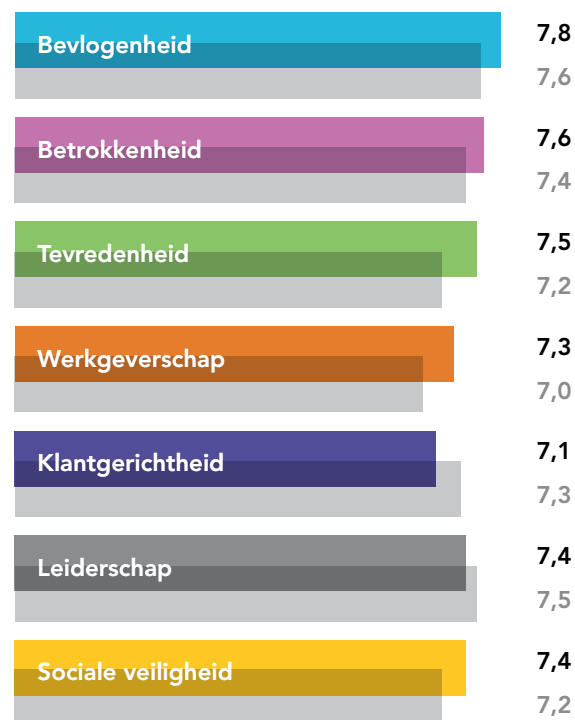
Onze medewerkers

Medewerkersonderzoek

In augustus is het jaarlijkse medewerkersonderzoek uitgevoerd. Over de hele linie is een mooie score behaald, want er is een duidelijke stijgende lijn te zien ten opzichte van vorig jaar.

Als organisatie vinden wij het belangrijk dat onze medewerkers gemotiveerd zijn. De onderdelen *bevlogenheid* en *betrokkenheid* bepalen samen de motivatie (zie pagina 69 'Definitietabel KPI's'). Bevlogen en betrokken medewerkers hebben hart voor de organisatie, voelen zich er onderdeel van en dragen er graag aan bij. Het is mooi dat deze motivatie gestegen is van 7,5 in 2018 naar 7,7 in 2019. Zo komen we steeds dichterbij ons doel om in 2021 een 8 te scoren. Verder zien we dat de cultuur van vertrouwen en feedback is gegroeid en dat medewerkers meer waardering voelen.

De afdeling HR heeft de resultaten met alle afdelingen besproken en heeft zich daarbij, zoals elk jaar, laten leiden door de vraag hoe we de resultaten voor komend jaar kunnen verbeteren. Op basis van die gesprekken zijn de afdelingen aan de slag gegaan met hun uitkomsten. De HR-afdeling heeft hierbij waar nodig gefaciliteerd.



Onze medewerkers

Resultaten klanttevredenheidsonderzoek 2019

In 2019 hebben we een klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd, gebaseerd op een representatieve steekproef van 71 gevestigde bedrijven en gebruikers van de haven. De resultaten zijn vergelijkbaar met die van vorig jaar. Gemiddeld geven klanten ons een score van 7,8. We zien dat de tevredenheid gestegen is. Dat is een mooie ontwikkeling.

Hieronder staan de drie belangrijkste redenen voor participanten om ons een 9 of 10 te geven:

1. Communicatie omtrent toekomst, strategie en visie.
2. Het nakomen van gemaakte afspraken.
3. Snelheid van handelen.

Onze klanten vinden het vanzelfsprekend dat de service rondom nautische infrastructuur, nautische dienstverlening en droge infrastructuur op orde is. Ze vinden dat we ons op het vlak van zakelijke samenwerking positief onderscheiden. In de communicatie en het contact met klanten kunnen we het verschil maken.

Activiteiten om klanttevredenheid te verhogen

In 2019 hebben we diverse activiteiten ontplooid om de klanttevredenheid te verhogen. We hebben de basis op orde gehouden rondom vestigings- en verbouwingstrajecten. We hebben duidelijk gecommuniceerd, heldere afspraken gemaakt en een gestroomlijnd proces van goedkeuringen doorlopen. Verder krijgen we voor de binnenvaart het hele jaar voortdurend feedback van schippers en rederijen. Een multidisciplinair team werkt op basis van deze feedback aan concrete verbeteringen in de communicatie met schippers en de kwaliteit van de faciliteiten in de haven.

Toekomst

Vanaf 2020 meten we de klanttevredenheid niet meer eenmaal per jaar. We gaan regelmatig feedback vragen via een voice-of-the-customerprogramma. We vragen feedback aan verschillende doelgroepen op meerdere relevante momenten over specifieke onderdelen van onze dienstverlening. Dat doen we bijvoorbeeld direct na een bezoek aan de haven of



na een contactmoment met een van onze medewerkers. Deze werkwijze levert ons een voortdurende stroom aan inzichten op waarmee we stapsgewijs onze dienstverlening, het vestigingsklimaat en de communicatie kunnen verbeteren.

Ondernemingsraad

De OR van Port of Amsterdam denkt mee met en adviseert het bestuur over diverse onderwerpen. De OR heeft vier werkgroepen die zich elk met een eigen onderwerp bezighouden: de bedrijfsorganisatie, het diversiteitsbeleid, de arbeidsomstandigheden en de roostering. De OR buigt zich verder over instemmingsverzoeken, voornemens en besluiten van de directie en ontplooit daarnaast eigen initiatieven, zoals strategische personeelsplanning. Het afgelopen jaar heeft de OR meer dan 25 dossiers behandeld, van reorganisaties tot herbenoemingen en van instemming voor verplichte vrije dagen tot herfinanciering. Op dit moment lopen er vijf dossiers.

Governance

Port of Amsterdam wil een integere organisatie zijn. Daarom werken we samen, zijn we gedreven, tonen we respect en nemen we verantwoordelijkheid. Vanuit deze vier kernwaarden bouwen wij dagelijks aan een gezonde, maatschappelijk verantwoorde en slagvaardige organisatie.

Organisatiestructuur

Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een niet-beursgenoteerde, naamloze vennootschap met een gemitigeerd (verlicht) structuurregime. De algemene vergadering van aandeelhouders benoemt op voordracht van de raad van commissarissen de statutaire directieleden en de commissarissen. 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 interne reglementen, zoals het directiereglement en het rvc-reglement. De gemeente Amsterdam is enig aandeelhouder en oefent invloed uit via de algemene vergadering. Goedkeuring van de algemene vergadering is onder andere vereist voor de strategische langetermijnvisie (twaalf jaar) en het middellange bedrijfsstrategisch plan (vier jaar) van de vennootschap.

De Wet bestuur en toezicht vereist van de vennootschap dat we een evenwichtige verdeling zoeken in directie en raad van commissarissen, waarbij ten minste 30% van de zetels door vrouwen en ten minste 30% door mannen bezet worden. De zetelverdeling van de raad van commissarissen (eind 2019) is met drie vrouwen en twee mannen evenwichtig ingericht. De samenstelling van de statutaire directie wijkt met twee mannen af van de bovengenoemde percentages. Het directieteam bestaat naast de twee statutair directeuren uit de havenmeester (vrouw) en de bestuurssecretaris (man).

Directie

De statutaire directie bestond in 2019 uit algemeen directeur Koen Overtoom (CEO) en financieel directeur Michiel de Brauw (CFO). Zij 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 bestond bij aanvang van 2019 uit de CEO, de CFO, de havenmeester, de bestuurssecretaris en het hoofd HR. In deze structuur hebben de havenmeester en het hoofd HR een zelfstandige adviesrol, waarmee de inbreng op de thema's nautisch-maritiem en strategisch personeelsbeleid wordt versterkt. In 2019 is havenmeester Marleen van de Kerkhof vertrokken. Per 1 november is Milembe Mateyo aangesteld als nieuwe havenmeester. Milembe was hiervoor werkzaam bij Port of Amsterdam als hoofd Ruimte en Milieu. In oktober 2019 is het hoofd HR, Rob Janse, vertrokken. Hij is per 1 december opgevolgd door Janet Zoer, die daarvoor bij Port of Amsterdam actief was als HR-adviseur.

Koen Overtoom (1966), Nederlandse nationaliteit (m)

Benoemd in 2013, herbenoemd tot 2020

CEO Port of Amsterdam (vanaf 2016)
COO Port of Amsterdam (tot 2016)

Nevenfuncties:

- Lid algemeen bestuur Nederland Maritiem Land
- Lid raad van advies Port of Zwolle
- Lid raad van advies Stichting Emma at Work

Michiel de Brauw (1959), Nederlandse nationaliteit (m)

Benoemd in 2015, herbenoemd tot 2023

CFO Port of Amsterdam

Nevenfuncties:

- Bestuurslid Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum
- Bestuurslid Stichting Waarborgfonds Sport
- Lid raad van toezicht Amports
- Lid raad van toezicht Topsport Amsterdam

Governance en compliance

Raad van commissarissen

De raad van commissarissen houdt toezicht op het bestuur van de vennootschap en de daarmee verbonden onderneming en staat de directie met raad terzijde. De interne aangelegenheden van de raad zijn vastgelegd in een rvc-reglement. Onderdeel van het reglement is de profielschets van de raad van commissarissen, waarin onder meer eisen worden gesteld ten aanzien van de deskundigheid en ervaring van de raadsleden.

De raad van commissarissen bestaat uit een door de algemene vergadering vast te stellen aantal van ten minste drie en ten hoogste zeven leden. Bij aanvang van 2019 bestond de raad van commissarissen uit vijf leden. De raad kent drie commissies: de auditcommissie, de strategiecommissie en de remuneratie-, selectie- en benoemingscommissie. Deze commissies vergaderen zelfstandig en voeren op onderdelen het voorbereidende werk uit voor de raad van commissarissen.

Per 1 september zijn twee nieuwe leden toegetreden tot de raad van commissarissen.

Per 16 oktober hebben twee leden hun lidmaatschap beëindigd. Hiermee is het aantal leden van de raad aan het einde van 2019 weer op vijf uitgekomen.

Koos van der Steenhoven, voorzitter (1949), Nederlandse nationaliteit (m)

Benoemd in 2016 tot 2020

Voorzitter raad van toezicht van Het Literatuur-
en Kinderboekenmuseum

Voorzitter Programmaraad Gevaarlijke Stoffen

Voorzitter raad van commissarissen SIVON

Lid bestuur Nederlands Normalisatie Comité

Voorzitter Commissie Incompatibiliteiten Huis
voor Klokkenluiders

Jeroen de Haas (1959), Nederlandse nationaliteit (m)

Benoemd in 2013, herbenoemd tot 2023

Voorzitter raad van commissarissen Royal
Wagborg

Chairman NPM Energy

Lid raad van advies DEJONG hot water tanks

Lid raad van toezicht RegMed XB

Lid raad van commissarissen Movares Group BV

Partner Prorum Capital AG

Lid raad van advies SentrYx

Advisor energy transition NPM Capital

Strategic advisor / mentoring CEO's

Willemijn Maas (1959), Nederlandse nationaliteit (v)

Benoemd in 2013, herbenoemd tot 2021

Zakelijk directeur Nederlands Danstheater

Voorzitter raad van toezicht Nationaal

Restauratiefonds

Voorzitter raad van toezicht Amsterdam

Dance Event

Voorzitter bestuur Concertvrienden

Anne Marie Magis (1965), Nederlandse nationaliteit (v)

Benoemd in 2019 tot 2023

Directeur Digital Banking ABN AMRO Bank NV

Bestuurslid Betaalvereniging Nederland BV

Mieke Pigeaud-Wijdeveld (1964), Nederlandse nationaliteit (v)

Benoemd in 2019 tot 2023

Eigenaar Pi Control

Lid raad van toezicht Consumentenbond

Lid raad van toezicht Instituut voor Beeld en
Geluid

Governance en compliance

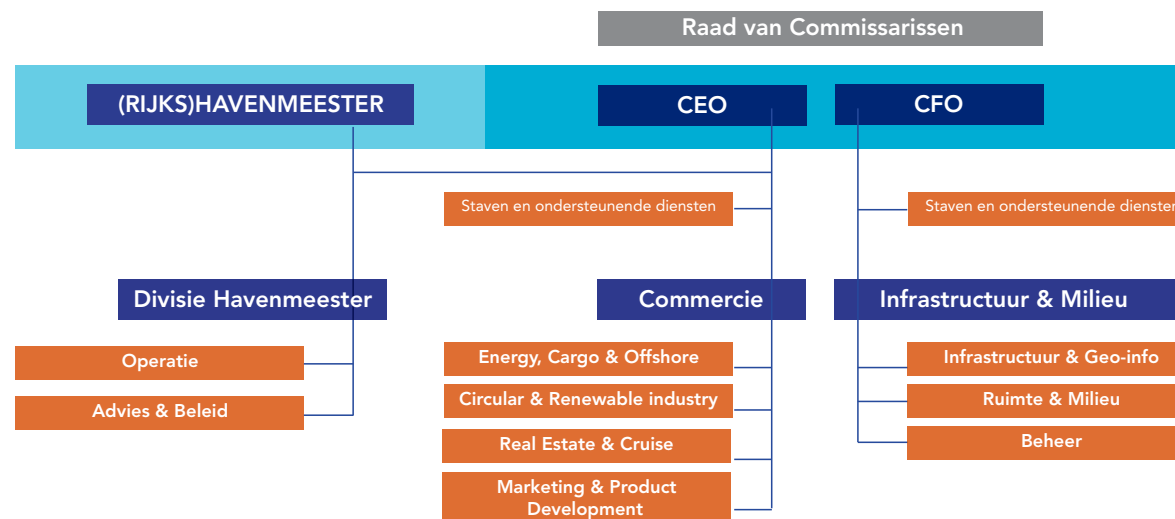
Compliance en bedrijfs- en gedragscode

Ons compliancebeleid is herijkt in 2019. Het heeft als doel om de relevante compliancerisico's voor Port of Amsterdam te identificeren en beheersen. Daarnaast beogen we integer gedrag te stimuleren en te realiseren conform de door Port of Amsterdam vastgestelde kernwaarden: samen, gedreven, met respect voor de ander, vanuit eigen verantwoordelijkheid.

Het compliancebeleid is er ook op gericht om de goede reputatie van Port of Amsterdam te waarborgen en de missie, 'Grensverleggend waarde creëren', uit te voeren. Daarnaast beogen we invulling te geven aan ons motto: Port of partnerships. Onze bedrijfscode bevat de principes, kernwaarden en gedrag- en omgangsvormen die wij belangrijk vinden en de interne regels die op ons personeel van toepassing zijn.

Voor de verschillende onderdelen van de wet- en regelgeving waaraan Port of Amsterdam onderhevig is, hebben we een afdelingshoofd als compliance officer aangewezen. We willen dat alle medewerkers op de hoogte zijn van de inhoud van de bedrijfscode. Daarom ontvangt elke nieuwe medewerker bij indiensttreding standaard een kopie van de code.

Integriteit is een belangrijk onderdeel van onze bedrijfscode. Dit deel richt zich vooral op het voorkomen van fraude en corruptie. Medewerkers en externen die misstanden of vermoedens van misstanden willen melden, kunnen



dit doen via de daarvoor geboden kanalen, waaronder een aantal vertrouwenspersonen en de voorzitter van de rvc. In 2019 zijn er geen meldingen van corruptie ontvangen.

Dit jaar heeft een deskundige op het gebied van compliance en integriteit een interactieve sessie over compliance gegeven tijdens het maandelijks overleg van het bestuur en senior management.

Verder organiseert elke afdeling minstens één dilemma-sessie per jaar, die gemodereerd wordt door de afdeling Juridische zaken. Tijdens deze sessies krijgen onze medewerkers de ruimte om dilemma's met elkaar te bespreken en gaan ze met elkaar in gesprek over hoe ze in dergelijke gevallen moeten handelen. Ook is er een e-learning-programma over de bedrijfscode en worden incidenten binnen afdelingen maandelijks gemeld door de leidinggevende, inclusief de te nemen beheersmaatregelen om vergelijkbare incidenten te voorkomen.



Risicomanagement

Door een open blik
de bedreigingen voor zijn

53

Risicomanagement belangrijk

Als publieke organisatie hecht Port of Amsterdam waarde aan risicomanagement. Door onze maatschappelijke functie en ondernemende bedrijfsvoering zijn we blootgesteld aan diverse risico's.

Het risicobeheersings- en controlesysteem

Het systeem van risicobeheersing en interne controle is bedoeld om risico's te identificeren, te beheersen en daarover te rapporteren. Wij hanteren een systeem dat gebaseerd is op de internationaal geaccepteerde standaarden van het Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) 2013. Om de risico's te beheersen hebben we het three-lines-of-defencemodel ingericht.

Beheersomgeving

Het systeem van risicobeheersing en controle is door de planning- en controlcyclus verankerd in de organisatie. Hieronder vallen de businessreviews, die driemaal per jaar met de lijnafdelingen worden gehouden. In de businessreviews komt de realisatie van het jaarplan ter sprake, inclusief de financiële weerslag, dus de realisatie ten opzichte van budget. Verder besteden we aandacht aan de beheersing van processen en risico's.

De havenmeester van Amsterdam 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 Havenmeesterconvenant Amsterdam. Aan het Centraal Nautisch Beheer (CNB) overleggen we daarnaast een financiële verantwoording.

Risico-identificatie

In 2017 heeft Port of Amsterdam het risicobeleid vastgesteld. In de lijnafdelingen hebben we een risico-inventarisatie gemaakt in relatie tot de strategische doelen van het havenbedrijf. De managementteams hebben de omvang van de risico's bepaald aan de hand van de risicobereidheidsmatrix. Voor de belangrijkste risico's hebben we eigenaren benoemd. Voor de belangrijkste operationele en financiële processen hebben we proceseigenaren benoemd.

Beheersactiviteiten

Op de geprioriteerde risico's definiëren we beheersmaatregelen. Naast beheersing in de belangrijkste financiële processen zijn we in 2019 verdergegaan om de belangrijkste operationele processen in control te brengen. Ook hebben we verbeteringen aangebracht in verschillende financiële processen, met name door deze verder te automatiseren.

Regelmatig organiseren we workshops om de compliance officers in de lijn op de hoogte te brengen en te houden van juridische ontwikkelingen in hun vakgebied. Verder

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

Informatie & communicatie en monitoring

De risico-eigenaren rapporteren elk kwartaal aan de directie over de voortgang van de beheersmaatregelen die ze met betrekking tot de risico's nemen. De proceseigenaren geven elke vier maanden een in-controlstatement af over de beheersing van de belangrijkste financiële en operationele processen. Zo informeren ze de directie over de voortgang van de verbetermaatregelen en de werking van de interne controles in de processen. We realiseren voortdurende verbetering door verbeterpunten te formuleren op basis van de toetsbevindingen van de tweede lijn en door de lopende processen regelmatig te evalueren. In de stuurgroep Informatie Beveiliging worden periodiek informatiebeveiligings- en privacy-incidenten besproken.

Verbeteringen in het systeem van risicomanagement

Bij de Divisie Havenmeester is een pilot gestart om het proces rond risico-inventarisatie en beheersing te automatiseren. Tijdens een in-house fraudecursus is aandacht besteed aan manieren om fraude te herkennen en ermee om te gaan. Ten slotte heeft het senior management een presentatie gekregen over compliance.

Risicomanagement

Risicobereidheid

De directie van Port of Amsterdam heeft een risicobereidheidsmatrix vastgesteld die als kader dient bij de risicoprioritering. In deze matrix is de risicobereidheid geformuleerd op vier bedrijfswaarden: veiligheid, financiële impact, reputatie en klanttevredenheid. Port of Amsterdam is door zijn maatschappelijke functie en langetermijnperspectief over het algemeen een risicomijdend bedrijf. Ter beheersing van financiële en operationele risico's worden als gevolg van de risico-aversie geen specifieke derivaten ingezet. Het beleid ten aanzien van de inzet van financiële instrumenten is terughoudend. Het treasurystatuut biedt mogelijkheden om aanwezige rente-, valuta- en financieringsrisico's in te dekken, maar niet om actieve posities aan te gaan. Behalve de kredietfaciliteit was er gedurende het jaar geen noodzaak om andere financiële instrumenten in te zetten.

Een groot deel van de risico's heeft een externe oorzaak die Port of Amsterdam in beperkte mate of alleen met onevenredig hoge kosten kan beheersen. Voor deze risico's accepteren wij een iets hogere risk-appetite.

Verwachte impact op de resultaten

Voor alle benoemde risico's geldt dat zij ons kunnen belemmeren om onze strategische doelstellingen te bereiken. De risico's kunnen niet alleen effect hebben 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 laat zich niet eenvoudig meten. Het al dan niet financiële effect van risico's treedt niet altijd direct op en de duur van het effect is ook moeilijk te bepalen.

Risico's (per risicogebied)	Beheersingsmaatregelen	
Strategisch		
Ruimtegebrek	Nieuwe vestigingen dragen bij aan realisatie van de strategie	
	Intensivering gebruik grond en water en transformatie bestaande klanten	
	Uitbreiding van het haventerrein	
Energie infrastructuur	Stroombehoefte communiceren met netwerkbeheerders	
	Geïdentificeerde knelpunten in capaciteit opnemen in 'Regionale energie strategie'	
	Programma Energietransitie, 'Masterplan NZK, als basis voor investeringen	
Sprong over het IJ	Gesprekspartner bij adviescommissie 'Sprong over het IJ'	
Cruise	Informatieverstrekking en coulant annuleringsbeleid m.b.t. dagtoeristenbelasting	
	Stimulering schone scheepvaart door milieumaatregelen voor zee- en riviercruise	
	Riviercruisebeleid: schone schepen en loyale klanten worden beloond	
Acceptatie door de omgeving	Visie en strategie formulering in samenspraak met stakeholders	
	Versterking relatie haven en stad door inzet op energietransitie, verduurzaming en logistieke bereikbaarheid	
	Stimuleren en faciliteren van beperking van emissies	
Mensen, organisatie en cultuur	Beoordeling van onze eigen flexibiliteit en wendbaarheid	
	Ontwikkeling personeel o.b.v. vlootshouw en d.m.v. een persoonlijk ontwikkelbudget	
	Bij werving en selectie letten op diversiteit, agility en waardeprofielen	

Huidig ervaren risiconiveau ☐ Beoogd ervaren risiconiveau ☐

Risicomanagement

Operationeel		■ ■ ■ ■ ■
Stremmingen zeesluis	RWS doet voortdurend onderzoek naar de staat van onderhoud van de sluis	●
	Draaiboek voor noodstremming sluis	■
	Inzet extra sleepcapaciteit	
Bereikbaarheid	Zeevaart: knelpunten zijn/worden geïnventariseerd en komende jaren d.m.v. concrete projecten opgelost	
	Binnenvaart: monitoring bezetting ligplaatsen en stimuleren verkorting verblijftijd	● ■
	Spoor: deelname aan diverse werkgroepen om het belang van spoorgoederenvervoer blijvend te agenderen	
Gevolgschade calamiteiten	Veiligheidscontouren vastleggen in bestemmingsplannen en verstrekken van omgevingsvergunningen door de OD	
	Divisie havenmeester: 'Just culture' programma voor het registreren en evalueren van incidenten	■
	Het realiseren van een brandweerpost gespecialiseerd in industriële brandbestrijding	
Terroristische aanslag	Toezicht en handhaving van de Havenbeveiligingswet d.m.v. surveillances en inspecties	
	Implementeren van de verbetervoorstellen n.a.v. de inspectie Maritime Security	● ■
	Oefenen met het Incident Bestrijdingsplan	
Cybersecurity en weerbaarheid	Verhogen van de cyberrisico awareness in het haven-bedrijf en in de havencommunity	
	Intern: risicogebaseerde technische en procesmatige maatregelen	● ■
	Havencommunity: uitbreiding van het netwerk en aandacht voor ketenafhankelijkheid	
Financieel		■ ■ ■ ■ ■
Gevolgschade van faillissement klanten	Gebruikmaken van bankgaranties, borgstellingen, vooruitbetalingen en automatische incasso's	
	Actieve debiteurenmonitoring en indien nodig treffen van betalingsregelingen	● ■
	Verkrijgen van zekerheden voor bodemschade	
Financiële verslag		
Waardering bodemschade voorziening	Inzicht in bodemschade in Westpoort	
	Berekening schade door erkende expert en toepassen van een risico-opslag	■
	Regelmatige actualisatie van de waardering op basis van actuele prijsgegevens	
Compliance		
Ongelijk speelveld ((PFAS, PAS)	Samenwerking met diverse overheden	
	Onderzoek naar de robuustheid van Natura 2000-gebieden	● ■
	Intensivering overleg en informatieuitwisseling met Omgevingsdienst over vergunningverlening	

Risicomanagement

De voornaamste risico's

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

Strategische risico's

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

Overzicht van specifieke risico's

Ruimtegebrek	Energie-infrastructuur	Sprong over het IJ
Cruise	Acceptatie door omgeving	Mensen, organisatie en cultuur
Stremmingen zeesluis	Bereikbaarheid	Gevolgschade calamiteiten
Terroristische aanslag in de haven	Cybersecurity en weerbaarheid	Gevolgschade van faillissement klanten
Waardering bodemschadevoorziening	Wet- en regelgeving risico's	Liquiditeitsrisico

Ruimtegebrek

Risico De (milieu)ruimte in Westpoort wordt schaarser. Door het huidige economische hoogtij is er veel vraag naar grond- en wateroppervlak, zowel voor de uitbreiding van bestaande bedrijven als de vestiging van nieuwe bedrijven. Daarnaast hebben we te maken met een (milieu)ruimte-vraag, vanwege de ambitie om als haven van toegevoegde waarde te zijn voor de energietransitie en een circulaire economie. Door geplande woningbouwprojecten neemt de druk op de beschikbare ruimte toe. Dit betreft grond, nautische ruimte en milieuruimte. Deze ontwikkelingen vormen complexe uitdagingen voor onze commerciële en strategische doelen.

Maatregelen De beschikbare ruimte wordt maandelijks gevolgd met een ruimtemonitor. Potentiële vestigingen, strategische reserveringen of uitbreidingen van bestaande klanten worden getoetst aan onze strategische doelstellingen. We streven maximale benutting van de grond na door te clusteren. Daarnaast zetten we in op intensivering van grond- en watergebruik door klanten. Verder hebben we nieuwe grondposities verworven, zoals een terrein op Hoogtij van de gemeente Zaandam.

Energie-infrastructuur

Risico De groei van bedrijfsactiviteiten en de transitie naar duurzame energiebronnen zet de conventionele energie-infrastructuur in toenemende mate onder druk. Daarnaast is er een beginnende, maar nog onduidelijke behoefte aan een nieuwe energie-infrastructuur (zoals warmte-, biogas-, CO₂- en waterstofinfrastructuur).

Veel van deze infrastructuren komen tot stand na lange planologische besluitvormings- en investeringsprocessen. Ze vragen investeringsruimte van het Rijk en van lokale partijen als Port of Amsterdam. Als we de juiste energie-infracapaciteit onvoldoende of niet tijdig beschikbaar stellen, kan dat remmend werken op het faciliteren van het havenbedrijfsleven en het realiseren van de energietransitie-ambities van Port of Amsterdam en het Rijk.

Maatregelen Port of Amsterdam is voortdurend in gesprek met Liander en TenneT om ruim van tevoren kenbaar te maken wat de stroombehoefte is, zodat hierop zoveel mogelijk kan worden geanticipeerd. TenneT, Alliander, Gasunie, provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam hebben een integrale systeemstudie uitgevoerd om toekomstige knelpunten in de capaciteit te identificeren. De uitkomsten worden opgevolgd in het programma Regionale Energie Strategie (RES) voor Noord-Holland-Noord en -Zuid. Ook ontwikkelen we samen met de eerdergenoemde partijen een energietransitieprogramma onder de naam Masterplan NZKG. Dit programma moet de basis vormen voor verdere agendering van investeringen in energie-infrastructuur en in de opwek van duurzame energie in de regio.

Risicomanagement

Sprong over het IJ

Risico Door de groei van Amsterdam-Noord neemt de behoefte toe om het IJ over te steken. Er zijn verschillende opties om die oversteek mogelijk te maken. Daarvan hebben de

uitbreiding van het pontverkeer en de aanleg van een brug over het IJ de meeste impact op de haven en het doorgaande scheepvaartverkeer. Een brug beperkt de vlotte en veilige doorvaart van schepen en leidt mogelijk tot een minder toekomstbestendige vaarweg. Afhankelijk van de locatie zorgt een brug of ondiepe tunnel daarnaast voor ingrijpende beperkingen in de bereikbaarheid van de zeecruise-terminal.

Maatregelen Eind november 2018 hebben de gemeente Amsterdam en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat besloten een onafhankelijke adviescommissie in te stellen. Sinds september 2019 voert de commissie de opdracht uit een onafhankelijk advies te geven over de oeververbindingen voor langzaam verkeer van de Rijkswateren Amsterdam binnen de ring A10, gezien vanuit de regionale context van de metropoolregio Amsterdam.

Eind 2019 presenteerde de adviescommissie een eerste visienota aan de opdrachtgevers. In de nota tornt de commissie niet aan de rol van het IJ als majeure vaarweg binnen Europa. Het definitieve advies wordt in het tweede kwartaal van 2020 verwacht. Tot die tijd wacht het college van B&W van de gemeente Amsterdam met nieuwe besluiten over oeververbindingen in het plangebied.

Cruise

Risico Door de snelle invoering van dag-toeristenbelasting voor transit-cruisepassagiers hebben rederijen geen tijd gehad de gestegen kosten door te belasten. Daarom zijn zeecruise-

rederijen uitgeweken naar andere havens, zoals IJmuiden en Rotterdam. Verder groeit de aandacht van de omgeving voor emissies van scheepvaart in het algemeen en cruise in het bijzonder. Voor zowel riviercruise als zeecruise zijn er bedreigingen in het aantal ligplaatsen.

Maatregelen Eind 2018 hebben we alle cruiserederijen geïnformeerd over de inning van dagtoeristenbelasting per 1 januari 2019. We blijven continu met de rederijen in gesprek over de ontwikkelingen in Amsterdam en de mogelijkheid om schepen te laten terugkomen.

Port of Amsterdam zet in op verduurzaming van de zeecruisevaart door milieukortingen op het zeehavengeld. Vanaf 2022 voeren we aanvullende milieukortingen in voor schone zeecruiseschepen. Bovendien doen we onderzoek naar de mogelijkheden voor LNG-bunkerfaciliteiten en de aanleg van walstroom voor zeecruisevaart. Voor de riviercruisevaart is op alle aanlegplaatsen beperkt walstroom beschikbaar. Onze ambitie is de betrouwbaarheid en capaciteit van het systeem uit te breiden. In september hebben we het riviercruisebeleid voor de komende jaren vastgesteld. Daarmee pogen we op transparante wijze de beperkte riviercruiseplaatsen te verdelen en de overlast voor de omgeving te beperken. Naast een prijsverhoging

maken we de keuze voor schonere schepen en kiezen we ervoor om loyale klanten voorrang te geven en om de bezetting te beperken van locaties waarvan omwonenden overlast ervaren.

Acceptatie door omgeving

Risico Als er sprake is van verminderd draagvlak en begrip bij onze stakeholders voor de haven of voor activiteiten die aan de haven gerelateerd zijn, dan kan dit voor Port of Amsterdam en bedrijven in de haven leiden tot minder ruimte om plannen en ambities te realiseren.

Maatregelen Wij formuleren onze visie en strategie in nauwe samenspraak met al onze stakeholders. Zo zorgen we vanaf de start voor acceptatie en draagvlak. Verder zorgen we ervoor dat onze ambities en plannen niet alleen aansluiten bij de omgeving, maar deze waar mogelijk ook versterken. Mede daarom neemt de haven een prominente rol op zich in de energietransitie, de circulaire economie, de verduurzaming van productketens en de logistieke bereikbaarheid.

Als havenbeheerder stimuleren en faciliteren we de scheepvaart om de emissies te reduceren, zowel in de haven als tijdens de reis. Hierbij werken we in internationaal verband samen met andere havens. De maatregelen die we nemen staan in onze visie Schone Scheepvaart 2030. Zo vergroenen we onze eigen vloot, breiden we walstroom uit voor binnenvaart en riviercruise en brengen we ter voorbereiding op toekomstige maatregelen de uitstoot van industrie en scheepvaart in kaart.

Risicomanagement



Risico Als we niet de juiste medewerker op het juiste moment op de juiste positie binnen Port of Amsterdam beschikbaar hebben, lopen we het risico dat we de organisatiedoelstellingen niet kunnen realiseren.

Maatregelen Momenteel loopt er een traject waarin we beoordelen of de organisatie-inrichting nog past bij de ontwikkelingen om ons heen. De noodzaak om te verduurzamen, de automatisering en de kortere werk- en bedrijfscycli dwingen ons om na te denken over de flexibiliteit en wendbaarheid van Port of Amsterdam.

We zetten een persoonlijk ontwikkelbudget in om onze medewerkers te stimuleren in hun eigen ontwikkeling en duurzame inzetbaarheid. De performance- en ontwikkelcyclus, waarin ook de jaarlijkse beoordeling is opgenomen, biedt de mogelijkheid om groei binnen en buiten de organisatie bespreekbaar te maken. Daarnaast voeren we elk jaar een vlootschouw uit, waarbij we bekijken welke groeipotentie de organisatie heeft en hoe deze verwezenlijkt kan worden.

Operationele risico's

Hieronder vallen risico's en onzekerheden die de effectiviteit en efficiëntie van operationele activiteiten en vooral de kortetermijndoelstellingen van Port of Amsterdam beïnvloeden.



Risico In IJmuiden kunnen zich ongeplande stremmingen van het zeesluizencomplex voordoen. Deze stremmingen beperken de bereikbaarheid van de haven en kunnen een grote impact hebben op onze klanten en andere dienstverleners in het Noordzeekanaalgebied.

Maatregelen In 2019 zijn het Centraal Nautisch Beheer (CNB) en Rijkswaterstaat (RWS) een nieuwe overlegstructuur overeengekomen om de effectiviteit en efficiëntie van de samenwerking te verbeteren. Er wordt voortdurend onderzoek gedaan naar de technische staat van het sluizencomplex. Op basis daarvan wordt onderhoud voor 2020 en verder ingepland. Als zich desondanks een ongeplande stremming voordoet, volgen de betrokken partijen een draaiboek voor de noodstremming van de sluis. Om de impact zoveel mogelijk te beperken wordt communicatie richting klanten en nautische dienstverleners opgestart en extra sleepcapaciteit ingezet.



Risico Onder bereikbaarheid verstaan we het borgen van de mogelijkheden voor vervoerders, werknemers en bezoekers om onze haven te bereiken over het water, over het spoor en via de weg. We bekijken of zowel de infrastructuur als het aanbod van openbaar vervoer toereikend is om te voldoen aan de vraag van onze klanten.

Maatregelen We hebben onderzoek gedaan naar de impact die de groei van de zeescheepvaart heeft op de nautische infrastructuur zodra de nieuwe zeesluis operationeel is. De knelpunten in de vaarroute van aanloop tot ligplaats worden vertaald naar concrete projecten die we in nauwe samenwerking met Rijkswaterstaat uitvoeren.

Port of Amsterdam heeft achterstanden verholpen in de baggerwerkzaamheden op het Noordzeekanaal boven de Coentunnel. Voor de binnenvaart hebben we een monitorsysteem geïmplementeerd waarmee we de capaciteit en bezettingsgraad van wacht- en ligplaatsen in de gaten houden. In 2019 hebben we een reserveringsstelsel in gebruik genomen voor openbare natte infrastructuur, waardoor reders van tevoren de benodigde capaciteit kunnen reserveren.

Om de belangen van onze klanten met betrekking tot de bereikbaarheid over spoor te behartigen, zijn we actief in diverse werkgroepen. Hiermee beogen we de capaciteit voor het spoorgoederenvervoer van en naar Amsterdam te borgen. Voor het wegverkeer werken we samen met de

Risicomanagement

gemeente Amsterdam. Om de bereikbaarheid voor werknemers in het havengebied te verbeteren voeren we overleg met de Vervoerregio, GVB, bedrijven en andere stakeholders over (aanvullend) openbaar vervoer.

Gevolgschade calamiteiten

Risico Wanneer een groot incident of een reeks kleinere incidenten plaatsvindt op het water of het land, beïnvloedt dit de veiligheid van medewerkers en bezoekers en de bereikbaarheid van het gebied. Het draagvlak voor de haven kan afnemen en Port of Amsterdam kan achterblijven met niet-verhaalbare schade, zoals bodemschade als gevolg van blussen met PFAS-houdend blusschuim. Tot slot kan het vestigingsklimaat in gevaar komen vanwege imagoschade.

Maatregelen De Omgevingsdienst verleent, houdt toezicht op en handhaaft omgevingsvergunningen. Port of Amsterdam legt met de gemeente de veiligheidscontouren in de bestemmingsplannen vast.

De Divisie Havenmeester houdt toezicht op en handhaaft de veilige afhandeling van het scheepvaartverkeer en de verleende vergunningen voor ordening en veiligheid in de haven. Port of Amsterdam leidt samen met de Veiligheidsregio het project Gezamenlijke Brandweer Amsterdam, als onderdeel van het veiligheidscentrum. Het doel van dit project is om met behulp van een PPS-constructie een brandweerpost in de haven te realiseren die gespecialiseerd is in industriële brandbestrijding.

Terroristische aanslag in de haven

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

Maatregelen In de dreigingsfase is het in 2018 vastgestelde Havenveiligheidsplan van kracht. De maatregelen in het plan worden regelmatig geoefend in multidisciplinaire teams. Als Port Security Officer houdt de Divisie Havenmeester toezicht op naleving van de Havenbeveiligingswet. De Europese Commissie heeft in juni 2019 een inspectie Maritime Security uitgevoerd op verschillende plekken in Nederland, onder andere in de Amsterdamse haven. De voorgestelde verbeteracties zijn inmiddels in gang gezet. Na een incident treedt het Incident Bestrijdingsplan Noordzeekanaalgebied in werking. Met dat plan is ook in 2019 weer geoefend.

Cybersecurity en weerbaarheid

Risico Datalekken, cyberaanvallen of malware-besmettingen bij Port of Amsterdam of ketenrelaties in het havengebied kunnen grote impact hebben op de continuïteit van administratieve en operationele processen in de haven. Ze kunnen grote economische schade en imagoschade tot gevolg hebben.

Maatregelen Het cybersecurityprogramma van Port of Amsterdam bestaat uit een intern programma en een extern deel waarin we optrekken met de havencommunity.

Het interne programma is opgezet om de beveiliging en continuïteit van onze digitale dienstverlening te garanderen. Ten behoeve van de port-cybersecurity en externe security-awareness heeft Port of Amsterdam extern het programma Cyber Security Noordzeekanaalgebied gelanceerd, in samenwerking met belangrijke publieke en private partijen.

Financiële positie

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

Gevolgschade van faillissement klanten

Risico Indien een klant failliet gaat, is het mogelijk dat Port of Amsterdam achterblijft met de schade. Deze schade kan bestaan uit een debiteurenrisico, achterblijvende activa, achterblijvende bodemvervuiling of voorraden met een negatieve waarde. Voorraad met negatieve waarde kan bijvoorbeeld afval zijn wat voor opwaardering of recycling ligt opgeslagen. Omdat het nog niet verwerkt is, kost verwijdering meer dan de potentiële opbrengst.

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 debiteuren. Bij vestiging, contractverlenging of investeringen zetten wij in onderhandeling met de klant in op het verkrijgen van zekerheden, zoals bankgaranties, afkoop bodemsanering, onderpand et cetera.

Risicomanagement

Financiële verslaggevingsrisico's

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

Waardering
bodemschade-
voorziening

Risico Havenbedrijf Amsterdam N.V. is jegens de gemeente Amsterdam op basis van de Havenovereenkomst aansprakelijk voor bodemschade boven norm industrie (2013). Op grond van huur- en erfpachtovereenkomsten ligt een deel van deze aansprakelijkheid privaatrechtelijk bij zittende bedrijven. Voor het deel waarvoor Port of Amsterdam zelf aansprakelijk is, hebben wij een voorziening getroffen. Inherent aan de berekening van deze voorziening zijn onzekerheden omtrent de verschillende schattingselementen, zoals de omvang van de vervuiling, de toe te passen saneringstechnieken en het moment van saneren.

Maatregelen Voorafgaand aan een uitgifte of een wisseling van huurder of erfpachter laten we de grond altijd onderzoeken. Zo ontstaat een goed beeld van de aanwezigheid en omvang van eventuele verontreinigingen.

Havenbedrijf Amsterdam N.V. werkt continu aan de optimalisering van het proces en de beheersmaatregelen. Hierbij streven wij naar een proces waarbij nieuwe schades door een erkend bedrijf onderzocht worden. Alle bekende schades waarvoor Havenbedrijf Amsterdam N.V. aansprakelijk is, worden elk kwartaal beoordeeld. Vervolgens streven wij ernaar dat aan de hand van deze beoordeling,

indien nodig, de saneringsplanning wordt bijgesteld. Aan het einde van het jaar worden de prijzen geïndexeerd. Elk project wordt dan eens in de drie jaar door een daarvoor gespecialiseerd bureau beoordeeld op wijzigingen in de omvang en prijs om de verontreiniging op te ruimen.

Compliance-risico's

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

Wet- en
regelgevings-
risico's

Risico Het gelijke speelveld tussen Nederlandse en andere Europese havens staat onder druk. Door de aanwezigheid van Natura 2000-gebieden in de directe omgeving van Port of Amsterdam, worden wij harder geraakt door de stikstofcrisis dan andere Europese havens. Dit leidt tot vertragingen in grote bouw- en baggerprojecten, hogere kosten en mogelijk beperkte groeimogelijkheden voor bedrijven. Deze situatie resulteert in gederfde inkomsten voor ons en onze klanten.

Maatregelen Om de impact van de stikstofcrisis te beperken, werken we samen met diverse overheden om duurzame oplossingen te bewerkstelligen. We doen bestaande en nieuwe klanten een handreiking en bevorderen werkbare oplossingen voor alle partijen binnen de kaders van de wet.

Belangrijke onzekerheden uit voorgaand jaarverslag

In het jaarverslag van 2018 is één belangrijke onzekerheid vermeld. Die onzekerheid is inmiddels dusdanig beheerst dat zij geen voornaam risico meer vormt.

Liquiditeits-
risico

Liquiditeitsrisico

In 2019 hebben we nader onderzoek gedaan naar de gewenste kapitaalstructuur. Daarbij hebben we rekening gehouden met verwachte majeure ontwikkelingen, zoals de oplevering van de sluis, de ontwikkelingen omtrent Haven-Stad en de energietransitie. Daarnaast hebben we een aanvullende kredietfaciliteit verkregen van ons huidige financieringsconsortium. Tot slot oriënteren wij ons op andere financieringsmogelijkheden in de markt.

Op de debiteurenstanden en liquiditeitsprognose verwacht HbA een impact van het Corona (Covid-19) virus. Daarnaast speelt ook de vraag wat willen en kunnen we betekenen voor onze klanten die (tijdelijk) in problemen komen door de crisis. De komende tijd zal HbA moeten gaan bepalen hoe HbA er zelf voor zal komen te staan qua liquiditeit. Hierbij zal de reeds in maart verkregen verruiming van de kredietfaciliteit aangesproken worden. In juni staat de facturatie van de canon voor de tweede half jaar in de planning (circa 37,5 miljoen) en ook de dividenduitkering over 2019 op de planning. De volledige impact van het Corona (Covid-19) virus kan Havenbedrijf Amsterdam N.V. op dit moment nog niet inschatten.

Risicomanagement

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

Energie-infrastructuur

Het gebrek aan vermogen op het hoofdniet heeft gevolgen gehad voor verschillende klanten die tijdelijk aggregaten hebben ingezet. Deze aggregaten lossen de energieproblemen tijdelijk op, maar leiden ook tot extra emissies in het havengebied.

Bij walstroom voor de riviercruise worden regelmatig black-outs ervaren. Een van de oorzaken is de beperkte capaciteit bij de ligplaatsen in het centrum van Amsterdam. De handhaving van het generatorverbod op riviercruise-locaties is dan ook niet realistisch. Daarnaast zijn we voor een onbekend bedrag brutomarge misgelopen op de inkoop en verkoop van walstroom.

Cruise

Door de snelheid waarmee de dagtoeristenbelasting voor transitpassagiers is ingevoerd, hebben de rederijen hier niet op kunnen anticiperen. Als gevolg hebben diverse zee-cruiserederijen reserveringen geannuleerd. Er was gerekend op 180 aanlopen, uitgaande van de prognose en eerdere reserveringen. Het gerealiseerde aantal van 117 komt beduidend lager uit dan de 181 in 2018.

De daling in 2019 van de netto omzet in zeehavengeld en de afname in waardegroei van de deelneming Hallum Cruise BV bedraagt in totaal bijna € 1,5 miljoen ten opzichte van de verwachting zonder de invoering van de dagtoeristenbelasting. De dagtoeristenbelasting heeft beperkt impact gehad op de riviercruise. Voor het grootste deel van de riviercruise-aanlopen is Amsterdam op- en afstapplaats. Daarvoor geldt nog geen toeristenbelasting.

Stremmingen zeesluis

In 2019 heeft onderzoek plaatsgevonden naar de staat van onderhoud van de Noordersluis. Dit heeft gedurende vijf weken geleid tot beperkingen in het schutregime. Die beperkingen hebben een negatieve impact gehad op de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer. De stremmingen waren aangekondigd, waardoor maatregelen zijn getroffen om de impact zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen bestonden uit een duidelijke communicatie over de beperkingen en de inzet van extra sleepdiensten. De netto kosten voor Port of Amsterdam bedroegen € 419.100. De impact op de overslag en klanttevredenheid is beperkt gebleven.

Waardering bodemschadevoorziening

In aanvulling op de werkzaamheden van vorig jaar hebben we in 2019 de laatste delen van het transformatiegebied (Coen-, Minerva-, Mercurius- en Vlothaven) onderzocht op bodemschade. Daarnaast hebben we de onderzoeken voor een aantal schadelocaties opnieuw beoordeeld. Waar nodig hebben we aanvullend onderzoek uitgevoerd en de kostenramingen geactualiseerd. Dit heeft geleid tot een aanvullende dotatie aan de bodemschadevoorziening van ruim € 6,2 miljoen. De overige locaties zijn voor € 0,7 miljoen geïndexeerd.

Wet- en regelgevingsrisico's

Er zijn elf projectvoorstellen met urgente vertragsproblemen als gevolg van de vernietiging van de stikstofaankoop (PAS). Port of Amsterdam bekijkt hoe we onze klanten hierin kunnen ondersteunen. De impact voor onszelf is nog niet te bepalen, omdat die afhankelijk is van de duur van de vertraging en de uiteindelijke oplossing. Ook moeten we rekening houden met het feit dat het effect zich niet alleen in het afgelopen boekjaar voordeed, maar ook op de komende boekjaren impact heeft.

De raad van commissarissen

Bericht van de voorzitter

De raad van commissarissen houdt toezicht op de directie van Port of Amsterdam en vervult waar nodig een adviserende rol. We zien erop toe dat het bedrijf zijn financiële en strategische beleid op een gedegen en verantwoorde manier ten uitvoer brengt.

In 2019 is de samenstelling van de raad van commissarissen gewijzigd. De benoeming van twee nieuwe leden heeft met continuïteit te maken: de raad moet ook in de toekomst in staat zijn zich met een breed scala aan onderwerpen bezig te houden. Alle leden nemen tevens zitting in een of meerdere commissies van de raad en zijn in die hoedanigheid betrokken bij alle huidige en toekomstige aspecten van de onderneming.

Complimenten en bewegende doelen

Allereerst is de rvc tevreden over de financiële basis van Port of Amsterdam. De omzet groeit en er wordt winst geboekt. De financiële organisatie van het havenbedrijf was in het verleden niet altijd op orde, maar ook dit jaar gaven de aandeelhouder en de accountant complimenten over het huidige financiële beleid. Er zijn nog steeds zorgen en aandachtspunten, maar het globale beeld is dat de organisatie er in financieel opzicht goed voor staat.

Verder hebben we dit jaar uitvoerig gediscussieerd over het standpunt dat de directie inneemt in lopende dossiers zoals Haven-Stad en Sprong over het IJ. In dit kader hebben we te maken met bewegende doelen, omdat de planning en de vormgeving door de gemeente nog niet vastliggen.

**"De omzet groeit
en er wordt winst geboekt."**



Van links naar rechts; Willemijn Maas, Mieke Pigeaud-Wijdeveld, Jeroen de Haas, Anne Marie Magis, Koos van der Steenhoven, voorzitter

De raad van commissarissen

“In het havengebied worden miljarden euro’s omgezet en het gebied verschaft werk aan tienduizenden inwoners van de stad en de metropoolregio.”

Voortdurend in dialoog

De rvc heeft in 2019 stilgestaan bij mogelijke toekomstige saneringsverplichtingen voor grond in het havengebied. Vanwege de afspraken bij de verzelfstandiging van het havenbedrijf dient Port of Amsterdam grond die het in erfpacht heeft van de gemeente Amsterdam conform industriennorm terug te leveren, wat hoge kosten met zich mee kan brengen. We hebben met de directie overlegd wanneer die kosten moeten worden gereserveerd en met de aandeelhouder besproken in hoeverre die reservering invloed heeft op de financiële positie van Port of Amsterdam.

We hebben ook gesproken over de zeesluis in IJmuiden en de problemen die zich deze zomer voordeden bij de Noordersluis als gevolg van de werkonderbrekingen bij de zee-slepers. De perikelen rondom de realisatie van de bouw van de nieuwe grote sluis liggen buiten de invloedssfeer van Port of Amsterdam, want de toegankelijkheid van het Noordzeekanaalgebied is een aangelegenheid voor Rijkswaterstaat.

Een uitstekend vestigingsklimaat

Hoewel men soms lijkt te vergeten dat de Amsterdamse haven de vierde zeehaven van Europa is, laat het economisch belang van de haven voor de stad zich moeilijk overschatten. In het havengebied worden miljarden euro’s omgezet en het gebied verschaft werk aan tienduizenden inwoners van de stad en de metropoolregio.

De haven draagt bij aan een positief vestigingsklimaat in Amsterdam. Ze wordt steeds schoner, is goed bereikbaar via land en water en ligt dicht bij luchthaven Schiphol. Daarnaast is er een goede verbinding met universiteiten, hogescholen en onderwijs in het algemeen. Deze kennisinstellingen denken mee over innovatie en dragen bij aan de ideevorming rond bijvoorbeeld de energietransitie. Als bedrijf, stad en land moeten we zuinig zijn op dat vestigingsklimaat.

Het begint allemaal bij een gedegen organisatie. Port of Amsterdam is een gezond bedrijf dat een positieve bijdrage levert aan de maatschappij. Dat moet zo blijven – niet alleen morgen, maar ook in de verre toekomst.

Koos van der Steenhoven, voorzitter

Verslag van de raad

Samenstelling en vergaderingen

De raad van commissarissen (rvc) bestond in 2019 uit zeven leden. Per 1 september 2019 werd de rvc uitgebreid met Anne Marie Magis en Mieke Pigeaud-Wijdeveld. De uitbreiding heeft plaatsgevonden om de continuïteit van het toezicht te waarborgen en een nieuwe impuls te geven aan de inbreng van de raad op het vlak van digitalisering, distributie en financiële kennis. Anne Marie Magis brengt kennis en ervaring met zich mee op het gebied van digitalisering en transitieprocessen, terwijl Mieke Pigeaud-Wijdeveld gespecialiseerd is in finance en control en risicomanagement.

Per 16 oktober 2019 hebben Ingrid Doerga en Philip Stibbe om persoonlijke redenen hun lidmaatschap van de rvc opgezegd. Ingrid Doerga heeft vanaf de verzelfstandiging van Port of Amsterdam in april 2013 een actieve rol vervuld als voorzitter van de auditcommissie. Zij heeft op deskundige wijze de nieuwe nv geholpen de financiële kolom te professionaliseren. Ook Philip Stibbe heeft zich een betrokken commissaris getoond. Hij was sinds 2014 actief als lid van de auditcommissie en sinds 2017 als lid van de strategiecommissie. Tevens was hij vicevoorzitter van de rvc.

De rvc heeft in 2019 zeven keer vergaderd. Tijdens de vergaderingen stonden onder meer de midterm review van het strategisch plan 2017-2021, de visie op de organisatie en de gebiedsvisie op de agenda. Verder zijn het cybersecurityprogramma en het project Energiehaven ter sprake gekomen. Begin juli 2019 waren de rvc en de directie op werkbezoek in de IJmond. Ze bezochten Tata Steel en Zeehaven IJmuiden en de rvc werd in het gebouw van het Sluis Haven Informatie Punt door Rijkswaterstaat bijgepraat over de voortgang van de bouw van de zeesluis in IJmuiden.

Auditcommissie

De auditcommissie ondersteunt de rvc bij de voorbereiding van de besluitvorming over het toezicht op de integriteit en kwaliteit van de financiële verslaggeving van Havenbedrijf Amsterdam N.V. en het toezicht op de effectiviteit van de interne risicobeheersings- en controlesystemen van de vennootschap. De auditcommissie rapporteert haar bevindingen aan de rvc en bespreekt ze tijdens de reguliere rvc-vergaderingen.

Bij aanvang van 2019 bestond de auditcommissie uit Ingrid Doerga (voorzitter) en Philip Stibbe. In oktober 2019 is de samenstelling van de commissie op voorstel van de voorzitter gewijzigd. Sindsdien bestaat de commissie uit Mieke Pigeaud-Wijdeveld (voorzitter), Anne Marie Magis en Jeroen de Haas. De commissie vergaderde in 2019 vier keer. Daarbij waren de CEO twee keer en de CFO vier keer aanwezig.

Tijdens de vergaderingen van de auditcommissie in 2019 kwam, in aanwezigheid van de externe accountant, onder meer de jaarrekening van 2018 aan de orde, inclusief de bevindingen van de externe accountant en het accountantsverslag en de bevindingen van de interim-controle van 2019. Ook zijn de begroting voor 2020, de interne controlprocedures en het risicomanagement besproken. Daarnaast kwamen de maandrapportages, het dividendvoorstel, IT-security en het IT-controleframework ter sprake. Tot slot heeft de commissie vergaderd over de treasury evaluatie 2018 en het Treasury Jaarplan 2019.

Remuneratie-, selectie- en benoemingscommissie

Deze commissie bestaat uit Willemijn Maas (voorzitter) en Koos van der Steenhoven. De commissie heeft een voorstel voorbereid om de profielschets van de raad van commissarissen aan te passen, zodat het profiel beter aansluit bij de visie en het strategisch plan van Port of Amsterdam. De daadwerkelijke aanpassing heeft plaatsgevonden in 2019 en ging onder meer over de in de raad aanwezige kennis over energietransitie en digitalisering.

Verslag van de raad

Verder heeft de remuneratie-, selectie- en benoemingscommissie evaluatiegesprekken gevoerd met de directie en doelstellingen en leerdoelen voor 2019 vastgesteld. Daarnaast heeft deze commissie de werving van de twee nieuwe rvc-leden uitgevoerd, de benoeming door de aandeelhouder voorbereid en zorg gedragen voor de herbenoeming van Michiel de Brauw als CFO.

Het in 2019 van toepassing zijnde beloningsbeleid voor de directieleden van Havenbedrijf Amsterdam is in december 2018, 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 beloningsbeleid voor de directie is conform het vigerende gemeentelijk beloningsbeleid voor haar deelnemingen.

De vergoeding voor de leden van de raad van commissarissen is gerelateerd aan het maximum dat geldt voor de meest verdienende 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%.

Strategiecommissie

De strategiecommissie adviseert en denkt mee met de directie over strategische issues.

De uitdaging ligt vooral in het ondernemen met een maatschappelijke functie en de impact van de energietransitie. In beide opzichten is het van belang om de juiste stappen te nemen in het juiste tempo. De onderwerpen die ter sprake komen in de strategiecommissie komen terug in de reguliere vergaderingen van de rvc. In 2019 werd onder meer stilgestaan bij de aftrap voor het nieuwe strategisch plan voor de periode 2021-2025 en bij de impact op het havengebied van het stilzetten van de verbrandingsovens van het Afval Energiebedrijf, waarbij de verwerking van rioolslib nadrukkelijk ter sprake kwam.

De strategiecommissie kwam in 2019 twee keer bij elkaar. Bij de wijziging van de samenstelling is afgesproken dat de commissie voortaan op verzoek van de directie bijeenkomt. Bij aanvang van 2019 bestond de strategiecommissie uit Jeroen de Haas (voorzitter), Willemijn Maas en Philip Stibbe. In oktober 2019 is de samenstelling gewijzigd. Sindsdien maakt Koos van der Steenhoven deel uit van de commissie.

Jeroen de Haas
Willemijn Maas
Anne Marie Magis
Mieke Pigeaud-Wijdeveld
Koos van der Steenhoven, voorzitter

Over dit jaarverslag

Port of Amsterdam vindt het belangrijk om transparant te zijn. Wij informeren onze stakeholders daarom jaarlijks over onze resultaten, de relevante thema's en de toegevoegde waarde van onze bedrijfsactiviteiten.

Totstandkoming van dit verslag

De materialiteitsmatrix (zie bijlage 6) ligt ten grondslag aan dit verslag. Die matrix geeft weer welke thema's onze stakeholders en wijzelf het belangrijkste vinden en waarvan wordt verwacht dat wij erover rapporteren. Zo is het voor alle betrokkenen inzichtelijk of we nog de juiste koers varen en of we (extra) actie moeten ondernemen.

De afdeling Communicatie is verantwoordelijk voor de totstandkoming van het jaarverslag. Zij draagt zorg voor het proces en begeleidt het traject. Er is een kernteam waarin collega's op diverse momenten meelesen, commentaar geven en vanuit hun rol en expertise input leveren. Dit kernteam bestaat onder meer uit het hoofd Finance, de bestuurssecretaris, het hoofd Communicatie en collega's van Duurzaamheid, Commercie en Business Control.

Het dagelijks bestuur van Port of Amsterdam is ook betrokken bij de totstandkoming van het verslag en geeft zijn mening over de inhoud. De afdelingen Finance en Business Control zijn verantwoordelijk voor de juistheid van kwantitatieve financiële en maatschappelijke informatie. Onze control-afdelingen hebben alle kwantitatieve informatie intern geverifieerd. Het kernteam en de betreffende specialisten hebben alle kwalitatieve informatie geverifieerd.

Voor wie is dit jaarverslag?

Met dit verslag informeren wij onze stakeholders. Dit zijn partijen die impact hebben op onze bedrijfsvoering en vice versa. Port of Amsterdam heeft negen stakeholdergroepen geïdentificeerd (zie bijlage 5):

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

In dit jaarverslag hebben wij waar mogelijk rekening gehouden met de behoeften van alle afzonderlijke stakeholders. Zoals uit de hoofdstukindeling blijkt hebben we eerst gekeken naar de context waar Port of Amsterdam deel van uitmaakt. Vervolgens hebben we onze bedrijfsvoering besproken.

Richtlijnen

We hebben dit verslag opgesteld in lijn met de GRI Standards op het niveau Core. Tevens hebben we het raamwerk van de International Integrated Reporting Council (IIRC) gebruikt voor het waardecreatiemodel, waarmee we de toegevoegde waarde van Port of Amsterdam verduidelijken. Andere richtlijnen die wij onderschrijven 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).

Over dit jaarverslag

Externe verificatie

Port of Amsterdam heeft een externe accountant gevraagd ook de betrouwbaarheid van enkele maatschappelijke KPI's te controleren. Als uitkomst van deze werkzaamheden ontvangen wij een assurance-rapport waarin wordt geconcludeerd, dat op basis van de uitgevoerde werkzaamheden niet is gebleken dat geselecteerde Indicatoren aan alle van materieel belang zijnde aspecten, zijn opgesteld in overeenstemming met de rapportage-criteria zoals toegelicht in “Definitietabel KPI's” van het jaarverslag 2019. Deze conclusie heeft betrekking op de vier KPI's: CO₂-uitstoot, Duurzaam inkopen, Verzuim en Medewerkmotivatie. De accountant hanteert de door de Nederlandse Beroepsorganisatie van Accountants (NBA) vastgestelde Nederlandse 3000A 'Assurance-opdrachten anders dan opdrachten tot controle of beoordeling van historisch financiële informatie (attest-opdrachten)' als richtlijn.

Port of Amsterdam heeft de ambitie om alle maatschappelijke informatie te laten beoordelen op betrouwbaarheid. Omdat dat nogal wat resources van onze organisatie vraagt, hebben wij een stappenplan gemaakt. Met deze vier KPI's zetten wij de eerste stap: de organisatie kan wennen aan dit proces en krijgt inzicht in wat ervoor nodig is om maatschappelijke informatie op betrouwbaarheid te laten beoordelen. Die inzichten nemen wij mee bij de totstandkoming van onze nieuwe strategie, waarbij we ook de KPI's gaan herijken.

Over dit jaarverslag

Definitietabel KPI's

KPI	Definitie	Scope	Meting
Medewerkersmotivatie	De medewerkersmotivatie is het gewogen gemiddelde van 'Bevlogenheid' en 'Betrokkenheid', waarbij: • Bevlogenheid een proxy voor interne motivatie is. • betrokkenheid een proxy voor externe motivatie van de medewerker is.	Medewerkers, leidinggevenden, DT-leden, OR-leden en leden van onze RvC. Hieronder vallen niet: stagairs en externe inhuur.	Een gespecialiseerde extern partij neemt periodiek op consistente wijze een medewerkersonderzoek af. De medewerkersmotivatie wordt uitgedrukt in een cijfer (in decimalen) op een schaal van 0 (laagst) tot 10 (hoogst).
Ziekteverzuim	Het niet of niet geheel uitvoeren van de functie wegens ongeschiktheid om te werken, als gevolg van ziekte of ongeval. Het ziekteverzuimpercentage is het percentage dat aangeeft welk deel van de werktijd in een bepaalde aaneengesloten periode verloren is gegaan wegens ongeschiktheid om te werken, als gevolg van ziekte, of ongeval. Het geeft een aanwijzing van de omvang van het ziekteverzuim in relatie tot de arbeidscapaciteit.	• Het verzuimpercentage is inclusief verzuim langer dan een jaar en is twaalf maanden voortschrijdend. • Bevallings- en zwangerschapsverlof wordt niet meegenomen bij de totstandkoming. • Ziekteverzuim van werknemers die vallen onder de vangnetregeling (bijvoorbeeld ziek door orgaandonatie) wordt wel meegenomen bij de totstandkoming. • Ziekteverzuim door zwangerschap of bevalling wordt wel meegenomen bij de totstandkoming. • Medewerkers die ziek zijn geworden als gevolg van een ongeval worden wel meegenomen in het verzuimpercentage.	Aantal ziektedagen / 365 kalenderdagen x 100.

Over dit jaarverslag

KPI	Definitie	Scope	Meting
CO₂-emissie reductie	De totale hoeveelheid CO ₂ -uitstoot veroorzaakt door activiteiten van Port of Amsterdam, uitgedrukt in ton CO ₂ -equivalent).	Wij volgen de methodologie van het GHG (Green-House Gas)-protocol. Als Port of Amsterdam rapporteren wij over scope 1 en scope 2 emissies. Dit betekent dat wij de volgende onderdelen meenemen: • Elektriciteit verbruik door onze faciliteiten (in KWh) • Brandstof verbruik door onze faciliteiten (in liters of m³ gas) • Brandstof verbruik voor eigen transport (in liters) Deelnemingen en verhuurde faciliteiten zijn buiten scope gelaten omdat wij hier doorgaans geen directe invloed hebben op de uitstoot. Wij meten en rapporteren de bruto CO₂ footprint, dus zonder mogelijke compensatie door aankoop van GVO's.	Wij gebruiken de applicatie 'Co ₂ management-systeem' (voorheen Smarttrackers). De CO ₂ -emissiefactor wordt bepaald aan de hand van de lijst emissiefactoren die is opgesteld op initiatief van het ministerie van economische zaken en klimaat: https://www.co2emissiefactoren.nl/lijt-emissie-factoren .

Over dit jaarverslag

KPI	Definitie	Scope	Meting
Duurzaam inkopen	Duurzame inkopen zijn inkopen met een geraamde waarde van minimaal € 50.000, waarbij tijdens het beoordelen van de inkoopstrategie, door het tenderboard, “duurzaamheid” is meegenomen. Dit op ten minste één van de volgende aspecten: • Uitsluitingsgrond, geschiktheidseis of selectie-criterium • Uitvoeringsvoorwaarde • Gunningscriterium • Opdracht Het tenderboard is een intern orgaan waarin de CFO, Hoofd Inkoop, Hoofd Juridische Zaken en Hoofd Finance & Control zitting hebben. Zij behandelen nieuwe inkoopstrategieën, voor in de markt uit te zetten opdrachten, met een geraamde waarde van minimaal € 50.000.	Alle inkopen van Port of Amsterdam met een geraamde waarde van minimaal € 50.000,-.	Het aantal inkoopstrategieën waarbij duurzaamheid is meegenomen als percentage van het totaal aantal inkoopstrategieën die door het Tenderboard zijn vastgesteld in 2019. Inkoopstrategieën die, om wat voor reden dan ook, niet in het Tenderboard zijn vastgesteld vormen derhalve geen onderdeel van de berekening. Voorbeelden hierbij zijn reeds in het verleden afgesloten inkoopcontracten die hebben geleid tot een inkoop in het huidige boekjaar.

Over dit jaarverslag

Toelichting CO₂-footprint en energieverbruik

Directe CO₂-emissie (scope 1)

Jaar	2019	2018	2017	2016
Totaal uitstoot	0,89 duizend ton CO ₂	1,14 duizend ton CO ₂	1,29 duizend ton CO ₂	1,42 duizend ton CO ₂
Specificatie	- Gas: 100.915 m³ - Brandstof: 377.305 liter - Biodiesel voor vaartuigen: 360.113 liter - Diesel voor vaartuigen: n.v.t. - Benzine voor bedrijfsauto's: 11.347 liter - Diesel voor bedrijfsauto's: 5.845 liter	- 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	2019	2018	2017	2016
Totaal uitstoot	0,52 ton CO ₂	0,44 ton CO ₂	0,37 ton CO ₂	0,39 ton CO ₂
Specificatie	Elektriciteitsverbruik: 805.881 kWh	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

Over dit jaarverslag

Indirecte CO₂-emissie door zakelijk vervoer (scope 3)

Jaar	2019	2018	2017	2016
Totaal uitstoot	0,56 ton CO ₂	0,48 ton CO ₂	0,50 ton CO ₂	0,58 ton CO ₂
Specificatie	- Gedeclareerd eigen auto: 1.909.409 km - Vliegreizen: 857.578 km	- 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: 217.4713 - Vliegreizen: 645.072 km

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

Jaar	2019	2018	2017	2016
Totaal uitstoot	1,97 duizend ton CO ₂	2,06 duizend ton CO ₂	2,14 duizend ton CO ₂	2,39 duizend ton CO ₂

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.

Voor de berekening verwijzen wij naar de “Definitietabel KPI’s” op pagina 69.

Over dit jaarverslag

Scope van dit jaarverslag

Dit verslag omvat de activiteiten van Port of Amsterdam in de periode van 1 januari 2019 tot en met 31 december 2019 en is tijdig gepubliceerd.

Feedback

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

Assurance-rapport

van de onafhankelijke accountant

Aan: de stakeholders van Havenbedrijf Amsterdam N.V.

Onze conclusie

Wij hebben een assurance-opdracht met een beperkte mate van zekerheid uitgevoerd op geselecteerde indicatoren over 2019 in het jaarverslag 2019 van Havenbedrijf Amsterdam N.V. te Amsterdam.

Op basis van de uitgevoerde werkzaamheden en de verkregen assurance-informatie en met inachtneming van de beperkingen die in de paragraaf 'beperkingen in de reikwijdte van onze assurance-opdracht' zijn weergegeven, is ons niets gebleken op basis waarvan wij zouden moeten concluderen dat de geselecteerde Indicatoren niet, in alle van materieel belang zijnde aspecten, zijn opgesteld in overeenstemming met de rapportagecriteria zoals toegelicht in "Definitietabel KPI's" op pagina 69 van het jaarverslag 2019.

De geselecteerde indicatoren betreffen:

- CO₂-uitstoot
- Medewerkersmotivatie
- Verzuim
- Duurzaam inkopen

Basis voor onze conclusie

Wij hebben onze assurance-opdracht met een beperkte mate van zekerheid uitgevoerd volgens Nederlands recht, waaronder de Nederlandse Standaard 3000A 'Assurance-opdrachten anders dan opdrachten tot controle of beoordeling van historisch financiële informatie (attest-opdrachten)'. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Onze verantwoordelijkheden voor de assurance-opdracht van de geselecteerde Indicatoren'.

Wij zijn onafhankelijk van Havenbedrijf Amsterdam N.V. zoals vereist in de 'Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten' (ViO) en andere relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Dit houdt onder meer in dat wij geen activiteiten ondernemen die conflicterend kunnen zijn met onze onafhankelijke assurance-opdracht. Daarnaast hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

Wij vinden dat de door ons verkregen assurance-informatie voldoende en geschikt is als basis voor onze conclusie.

Rapportagecriteria

De geselecteerde indicatoren dienen gelezen en begrepen te worden samen met de rapportagecriteria. Havenbedrijf Amsterdam N.V. is verantwoordelijk voor het selecteren en toepassen van deze rapportagecriteria, rekening houdend met de van toepassing zijnde wet- en regelgeving met betrekking tot verslaggeving.

De gehanteerde rapportagecriteria voor het opstellen van de geselecteerde indicatoren zijn toegelicht in "Definitietabel KPI's" op pagina 69 van het jaarverslag 2019.

Het ontbreken van gevestigde praktijken ter beoordeling en meting van duurzaamheidsinformatie biedt de mogelijkheid verscheidene, acceptabele meettechnieken toe te passen. Hierdoor kan de vergelijkbaarheid tussen entiteiten onderling en in de tijd beïnvloed worden.

Ter vergelijking opgenomen informatie niet gecontroleerd of beoordeeld

Op de geselecteerde indicatoren over de periode 2016 tot en met 2018 is geen controle of beoordeling uitgevoerd. Daarom zijn de ter vergelijking opgenomen geselecteerde indicatoren en de daaraan gerelateerde toelichtingen over de periode 2016 tot en met 2018 niet gecontroleerd of beoordeeld.

Beperkingen in de reikwijdte van onze assurance-opdracht

Onze assurance-opdracht is beperkt tot de geselecteerde indicatoren over het jaar 2019. We hebben geen assurance-werkzaamheden uitgevoerd voor andere informatie in het jaarverslag 2019 in het kader van deze opdracht.

Verantwoordelijkheden van het bestuur voor de geselecteerde indicatoren

Het bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van de geselecteerde indicatoren in overeenstemming met de

Assurance-rapport van de onafhankelijke accountant

rapportagecriteria, inclusief het identificeren van belanghebbenden en het toepasbaar zijn van de gehanteerde criteria voor de doelstellingen van de belanghebbenden. De door het bestuur gemaakte keuzes ten aanzien van de reikwijdte van de geselecteerde indicatoren en het verslaggevingsbeleid zijn uiteengezet in hoofdstuk 'Over dit jaarverslag' in het jaarverslag 2019.

Het bestuur is ook verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die het bestuur noodzakelijk acht om het opstellen van de geselecteerde indicatoren mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten.

Onze verantwoordelijkheden voor de assurance-opdracht van de geselecteerde indicatoren

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een assurance-opdracht met beperkte mate van zekerheid dat wij daarmee voldoende en geschikte assurance-informatie verkrijgen voor de door ons af te geven conclusie.

De werkzaamheden die worden verricht bij het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid zijn gericht op het vaststellen van de plausibiliteit van informatie en variëren in aard en timing van, en zijn geringer in omvang, dan die bij een assurance-opdracht gericht op het verkrijgen van een redelijke mate van zekerheid. De mate van zekerheid die wordt verkregen bij een beperkte mate van zekerheid is daarom aanzienlijk lager dan de zekerheid die wordt verkregen bij een redelijke mate van zekerheid.

Wij passen de Nadere voorschriften kwaliteitssystemen (NVKS) toe. Op grond daarvan beschikken wij over een samenhangend stelsel van kwaliteitsbeheersing inclusief vastgelegde richtlijnen en procedures inzake de naleving van ethische voorschriften, professionele standaarden en andere relevante wet- en regelgeving.

Wij hebben deze assurance-opdracht professioneel kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse Standaard 3000A, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen.

De werkzaamheden van onze assurance-opdracht met een beperkte mate van zekerheid bestonden onder andere uit:

- Het uitvoeren van een omgevingsanalyse en het verkrijgen van inzicht in de relevante maatschappelijke thema's en kwesties en de kenmerken van de entiteit voor zover relevant voor de geselecteerde indicatoren.
- Het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte rapportagecriteria, de consistente toepassing hiervan en de toelichtingen die daarover in het jaarverslag 2019 staan.
- Het verkrijgen van inzicht in de verslaggevingsprocessen die ten grondslag liggen aan de geselecteerde indicatoren, inclusief het op hoofdlijnen kennis nemen van de interne beheersingsmaatregelen, voor zover relevant voor onze assurance-opdracht.
- Het identificeren van gebieden in de geselecteerde indicatoren met een hoger risico op misleidende of onevenwichtige informatie of afwijkingen van materieel

belang als gevolg van fouten of fraude. Het op basis van deze risico-inschatting bepalen en uitvoeren van verdere werkzaamheden gericht op het vaststellen van de plausibiliteit van de geselecteerde indicatoren. Deze verdere werkzaamheden bestonden onder meer uit:

- Het afnemen van interviews met relevante medewerkers verantwoordelijk voor het aanleveren van de informatie, het uitvoeren van interne controles en de consolidatie van de informatie voor de geselecteerde indicatoren
- Het verkrijgen van assurance-informatie dat de geselecteerde indicatoren aansluiten op de onderliggende administraties van de entiteit.
- Het op basis van beperkte deelwaarnemingen beoordelen van relevante interne en externe documentatie; en
- Het analytisch evalueren van data en trends

Het evalueren van de consistentie van de geselecteerde indicatoren met de informatie in het jaarverslag 2019 buiten de reikwijdte van onze assurance-opdracht.

Amsterdam, 24 maart 2020

Ernst & Young Accountants LLP

w.g. R.T.H. Wortelboer RA

Jaarrekening

Wij willen een grondig inzicht tonen
in ons financieel resultaat over 2019

Jaarrekening

Inhoudsopgave

Balans per 31 december 2019	79
Winst-en-verliesrekening over 2019	80
Kasstroomoverzicht over 2019	81
Grondslagen van waardering en resultaatbepaling	83
Toelichting op de balans	91
Toelichting op de winst-en-verliesrekening	112
 Overige gegevens	
Statutaire regeling omtrent de bestemming van de winst	123

Balans per 31 december 2019

(vóór resultaatverdeling)

Activa	Toelichting	31-12-2019	31-12-2018
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	1	3.402.482	1.874.343
Materiële vaste activa	2	556.274.393	533.302.957
Financiële vaste activa	3	296.234.888	284.758.391
Totaal vaste activa		855.911.763	819.935.691
Vlottende activa			
Vorderingen	4	30.069.820	25.353.143
Liquide middelen	5	1.165.795	6.673.255
Totaal vlottende activa		31.235.615	32.026.398
TOTAAL ACTIVA		887.147.378	851.962.089
Passiva			
Eigen vermogen	6		
Geplaatst kapitaal	7	45.000	45.000
Agioreserve	8	300.584.972	300.584.972
Wettelijke en statutaire reserves	9	4.718.419	2.195.479
Overige reserve		265.799.025	318.484.962
Resultaat boekjaar		67.535.676	17.940.069
		638.683.092	639.250.482
Voorzieningen	10	76.793.468	75.382.521
Langlopende schulden	11	56.519.858	59.313.650
Kortlopende schulden	12	115.150.960	78.015.436
TOTAAL PASSIVA		887.147.378	851.962.089

Winst-en-verliesrekening over 2019

	Toelichting	2019	2018
Opbrengsten	13	169.370.887	157.412.776
Personeelskosten	14	36.755.331	34.393.881
Afschrijvingen	15	23.972.927	21.719.023
Overige bedrijfskosten	16	39.872.152	28.855.771
Som der kosten		100.600.410	84.968.684
Totaal van bedrijfsresultaat		68.770.477	72.444.092
Financiële baten en lasten	17	905.700	654.914
Totaal van resultaat voor belastingen		69.676.177	73.099.006
Belastingen	18	-3.286.777	-56.533.306
		66.389.400	16.565.700
Resultaat deelnemingen	19	1.146.276	1.374.369
NETTO RESULTAAT NA BELASTINGEN		67.535.676	17.940.069

Kasstroomoverzicht over 2019

Kasstroom uit operationele activiteiten	Toelichting	2019	2018
Bedrijfsresultaat		68.770.477	72.444.092
<i>Aanpassingen voor:</i>			
Afschrijvingen	15	22.891.083	21.568.122
Toename (afname) van de voorzieningen	10	1.361.085	-1.148.716
Afkoop erfpacht		-2.101.507	-2.117.436
		22.150.661	18.301.970
<i>Verandering in werkkapitaal</i>			
Mutatie vorderingen	4	-2.995.087	-3.609.944
Mutatie kortlopende schulden	12	6.321.053	14.961.423
		3.325.966	11.351.479
Kasstroom uit bedrijfsoperaties		94.247.104	102.097.541
Ontvangen interest		917.510	758.625
Betaalde interest		-32.179	-12.346
Betaalde winstbelasting	18	-9.897.598	-28.105.000
		-9.012.267	-27.358.721
Kasstroom uit operationele activiteiten		85.234.837	74.738.820

Kasstroomoverzicht over 2019

Kasstroom uit investeringsactiviteiten	Toelichting	2019	2018
Investerings immateriële vaste activa	1	-1.882.116	-1.201.110
Investerings materiële vaste activa	2	-47.166.383	-53.298.564
Investerings financiële vaste activa	3	-7.797.050	-15.733.683
Desinvesteringen materiële vaste activa	2	1.657.844	156.174
Bijdragen derden in investeringen		-	1.443.015
Aflossingen op financiële vaste activa	3	1.036.539	1.887.720
Ontvangen dividend deelnemingen		1.400.000	1.000.000
Kasstroom uit investeringsactiviteiten		-52.751.166	-65.746.448
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	Toelichting	2019	2018
Betaald dividend		-68.488.796	- 60.938.572
Verhoging langlopende schulden		53.892	435.408
Aflossingen langlopende schulden		-746.176	- 2.149.232
Mutatie schulden aan kredietinstellingen		31.189.949	25.000.000
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		-37.991.131	-37.652.396
Toename (afname) van geldmiddelen		-5.507.460	-28.660.024
Verloop van toename (afname) van geldmiddelen			
Geldmiddelen aan het begin van de periode		6.673.255	35.333.279
Toename (afname) van geldmiddelen		-5.507.460	-28.660.024
Geldmiddelen aan het einde van de periode		1.165.795	6.673.255

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

De belangrijkste activiteiten van de rechtspersoon

Havenbedrijf Amsterdam N.V. houdt zich voornamelijk bezig met de volgende activiteiten:

- het optimaliseren van de dienstverlening en het vestigingsklimaat voor bedrijven in de havenregio. Daarbij richt zij zich op bestaande klanten, het aantrekken van nieuwe ladingstromen en vestigingen en op marketing en promotie;
- het aanleggen en onderhouden van de infrastructuur, vernieuwen van de haven en het beheer van het Amsterdamse havengebied Westpoort;
- het bevorderen van een vlotte, veilige en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer van 12 mijl buiten de kust bij IJmuiden tot aan de Oranjesluizen, onder meer door regelgeving en handhaving.

Consolidatie

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

Havenbedrijf Amsterdam N.V. maakt gebruik van de vrijstelling van de plicht om de gegevens te consolideren van deelnemingen indien de in de consolidatie te betrekken maatschappijen gezamenlijk een financiële betekenis hebben die te verwaarlozen is op het geheel van Havenbedrijf Amsterdam (RJ 217.304).

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 en 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 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 geprognostiseerde resultaten op basis van de meerjarenbegroting.

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

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.

Algemene grondslagen voor verslaggeving

De standaarden op basis waarvan de jaarrekening is opgesteld

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

Salderen

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

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

Omrekening van vreemde valuta voor de balans

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

Grondslagen voor de wijze van omrekening en de verwerking van valutakoersverschillen met betrekking tot transacties in vreemde valuta

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.

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

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 2019 (en 2018) waren er geen verplichtingen naast de betaling van de jaarlijkse aan de pensioenuitvoerder verschuldigde premie.

De dekkingsgraad van het ABP op 31 december 2019 was 97,8% (2018: 97,0%). Deze dekkingsgraad is een momentopname van de financiële situatie op 31 december 2019. 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 2019 was 95,8% (2018: 103,8%). 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 bepaling van de balans

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.

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.

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.

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.

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

Aandelen, certificaten van aandelen en andere vormen van deelneming 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.

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Overige vorderingen

De onder financiële vaste activa opgenomen leningen en overige vorderingen worden bij eerste verwerking gewaardeerd tegen de reële waarde, vermeerderd met de direct daaraan toe te rekenen transactiekosten. Na de eerste verwerking worden de verstrekte leningen en overige vorderingen gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs volgens de effectieve rentemethode. Baten en lasten worden in de winst-en-verliesrekening verwerkt via het amortisatieproces.

Latente belastingvorderingen

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

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.

Waardeveranderingen van de tot de vaste activa behorende effecten en deelnemingen

Niet-beursgenoteerde aandelen die behoren tot de categorie investeringen in eigen-vermogensinstrumenten worden na eerste verwerking gewaardeerd tegen de reële waarde. Waardeveranderingen worden rechtstreeks in de herwaarderingsreserve opgenomen, waarbij de gerealiseerde waardeveranderingen in de winst-en-verliesrekening worden verwerkt. Bij het verwerken van de waardeverminderingen mag op grond van artikel 2:390 BW geen negatieve herwaarderingsreserve ontstaan, tenzij artikel 2:384 lid 8 BW van toepassing is.

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 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 erfpachtcontract. 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 het Havenbedrijf

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Amsterdam 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 het Havenbedrijf Amsterdam ook voor deze 'oudere' verontreinigingen verantwoordelijk is. In het kader van de (latente) herstelverplichting uit de erfpachtovereenkomst met de gemeente Amsterdam, heeft het Havenbedrijf Amsterdam in het contract met haar huurder of erfpachter een standaard clausule opgenomen, waarin is vastgelegd dat het haventerrein moeten worden teruggegeven in de staat waarin zij het hebben gekregen. De (latente) verplichting van het Havenbedrijf 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 herstelverplichtingsclausule 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). Het Havenbedrijf Amsterdam 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, prijs indexeringen 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, prijs indexeringen 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.

Voorziening voor personeel

Overige uitgestelde personeelsbeloningen zijn beloningen wegens jubilea en wegens voormalig personeel die recht hebben op een bovenwettelijke werkloosheidsuitkering. De opgenomen verplichting is de beste schatting van de bedragen die noodzakelijk zijn om de desbetreffende verplichtingen per balansdatum af te wikkelen. De verplichting wordt gewaardeerd tegen contante waarde. Discontering vindt plaats tegen de marktrente (effectief rendement) van hoogwaardige ondernemingsobligaties op balansdatum.

Langlopende schulden

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

Afkoop Erfpacht

Voor huurders van terreinen bestaat de mogelijkheid om erfpachtcontracten voor de looptijd van het contract tegen contante waarde af te kopen. De ontvangen afkoopsommen zijn verantwoord onder de langlopende schulden. Het deel van de vooruit ontvangen erfpachtvergoedingen dat betrekking heeft op volgend boekjaar is verantwoord onder de kortlopende schulden.

Kortlopende schulden

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

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Grondslagen voor de bepaling van het resultaat

Omzetverantwoording

De opbrengsten zijn exclusief omzetbelasting en na aftrek van eventuele kortingen. Opbrengsten uit verkopen worden in de winst-en-verliesrekening verwerkt wanneer alle belangrijke rechten op economische voordelen alsmede alle belangrijke risico's zijn overgegaan op de koper. Opbrengsten van diensten worden opgenomen naar rato van de mate waarin de diensten zijn geleverd, gebaseerd op de tot balansdatum in het kader van de dienstverlening gemaakte kosten in verhouding tot de geschatte kosten van de totaal te verrichten dienstverlening. De kostprijs van deze diensten wordt aan dezelfde periode toegerekend.

Som der kosten

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

Afschrijvingen op immateriële vaste activa

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

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

Afschrijvingen op materiële vaste activa

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

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

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

Financiële baten en lasten

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

Belastingen over de winst of het verlies

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

Aandeel in resultaat van ondernemingen waarin wordt deelgenomen

Als resultaat van deelnemingen waarin invloed van betekenis wordt uitgeoefend op het zakelijke en financiële beleid, wordt opgenomen het aan de vennootschap toekomende aandeel in het resultaat van deze deelnemingen. Dit resultaat wordt bepaald op basis van de bij Havenbedrijf Amsterdam N.V. geldende grondslagen voor waardering en resultaatbepaling. Bij deelnemingen waarin geen invloed van betekenis op het zakelijke en financiële beleid wordt uitgeoefend, wordt het dividend als resultaat aangemerkt.

Kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de indirecte methode. De geldmiddelen in het kasstroomoverzicht bestaan uit de liquide middelen. Ontvangen en betaalde interest worden opgenomen onder de kasstroom uit

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

operationele activiteiten. Ontvangen dividenden worden opgenomen onder de kasstroom uit investeringsactiviteiten. Betaalde dividenden worden opgenomen onder de kasstroom uit financieringsactiviteiten. Transacties waarbij geen ruil van geldmiddelen plaatsvindt, waaronder financiële leasing, worden niet in het kasstroomoverzicht opgenomen. De betalingen van de leasetermijnen uit hoofde van het financiële leasecontract worden gepresenteerd als aflossingen van schulden voor het aflossingsbestanddeel en als betaalde interest voor het interestbestanddeel.

Toelichting op de balans

1 Immateriële vaste activa

	Kosten van onderzoek en ontwikkeling	Concessies, vergunningen en intellectuele eigendommen	Activa in aanbouw	Totaal
<i>Stand per 1 januari 2019</i>				
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	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 1 januari 2019	42.474	104.162	1.727.707	1.874.343
<i>Mutaties</i>				
Investerings-	596.828	240.480	1.666.996	2.504.304
Ingebruikname	–	–	-622.188	-622.188
Afschrijvingen	-259.775	-94.202	–	-353.977
Saldo mutaties	337.053	146.278	1.044.808	1.528.139
<i>Stand per 31 december 2019</i>				
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	1.736.195	1.594.421	2.772.515	6.103.131
Cumulatieve afschrijvingen	-1.356.668	-1.343.981	–	-2.700.649
Boekwaarde per 31 december 2019	379.527	250.440	2.772.515	3.402.482
Afschrijvingspercentages	33%	33%	–	

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.

Toelichting op de balans

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 planning- & reserveringssysteem voor riviercruise, de cloud transitie en data management. De investeringen bestaan voornamelijk uit vervanging van de HAP applicatie ad € 0,5 miljoen, doorontwikkeling van het Data platform € 0,4 miljoen, doorontwikkeling van havengelden applicaties € 0,3 miljoen.

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 2019</i>					
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	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 1 januari 2019	264.294.354	188.340.923	37.432.527	43.235.153	533.302.957
<i>Mutaties</i>					
Investerings	21.816	12.755.053	23.462	34.366.055	47.166.386
Ingebruikname	-	17.457.064	2.100.546	-19.557.610	-
Afschrijvingen	-6.014.024	-12.719.400	-3.803.682	-	-22.537.106
Desinvesteringen	-	-4.224.177	-514.205	-	-4.738.382
Afschrijvingen op desinvesteringen	-	2.566.333	514.205	-	3.080.538
Saldo mutaties	-5.992.208	15.834.873	-1.679.674	14.808.445	22.971.436
<i>Stand per 31 december 2019</i>					
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	300.376.646	279.953.118	59.323.178	58.043.598	697.696.540
Cumulatieve afschrijvingen	-42.074.500	-75.777.322	-23.570.325	-	-141.422.147
Boekwaarde per 31 december 2019	258.302.146	204.175.796	35.752.853	58.043.598	556.274.393
Afschrijvingspercentages	2%	0 – 10%	2 – 33%	-	

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 geeft 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 2019 respectievelijk € 122,9 miljoen en € 81,3 miljoen (2018: vóór verzelfstandiging € 133,2 miljoen, na verzelfstandiging € 55,2 miljoen).

De boekwaarde van de subcategorieën binnen de 'Overige materiële vaste activa' van voor en na de verzelfstandiging bedragen ultimo 2019 respectievelijk € 14,5 miljoen en € 21,2 miljoen (2018: vóór verzelfstandiging € 16,3 miljoen, na verzelfstandiging € 21,1 miljoen).

Vooruit betaalde erfpachtcanon gronden en terreinen

Bij de oprichting heeft de vennootschap de haven terreinen in erfpacht verkregen. De gemeente Amsterdam bezit het juridische eigendom van de haven terreinen. De jaarlijkse canonbetalingen in het eerste tijdvak van 50 jaar worden geacht te zijn afgekocht, zoals is bepaald tussen de gemeente en het havenbedrijf. Bij het einde van het eerste tijdvak (over 50 jaar) is er een mogelijkheid tot actualisatie van de canon en herziening van de algemene voorwaarden van de hoofderfpacht. Op basis van economische realiteit van de transactie heeft de gemeente een vermogensstorting gedaan ter hoogte van de afkoopsom en is de afkoopsom geactiveerd als 'Vooruitbetaalde erfpachtcanon gronden en terreinen' met agio als tegenhanger op de balans. Havenbedrijf Amsterdam brengt de vooruitbetaalde erfpachtcanon in 50 jaar lineair ten laste van de winst-en-verliesrekening.

Grond-, weg- en waterwerken

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

De belangrijkste investeringen en ingebruiknames in 2019 zijn de aankoop van grond bij Hoogtij (€ 12,8 miljoen) en de verlenging van de Vingerpier in de Afrikahaven (€ 9 miljoen).

Overige materiële vast activa

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

De belangrijkste investeringen en ingebruiknames in 2019 zijn zonnepanelen PDI gebouw Koopman (€ 0,4 miljoen), de ombouw naar stadsverwarming van de loods van Koopman Car Terminal (€ 0,3 miljoen) en infrastructuur ten behoeve van de cloud transitie (€ 0,2 miljoen).

Activa in aanbouw

De activa in aanbouw betreffen de projecten met betrekking tot voornamelijk de aanleg van een kade bij Hoogtij (€ 6,9 miljoen), de aankoop van een scheepswerf Holland Jachtbouw (€ 6,6 miljoen), de vervanging van lichtpalen in IJmuiden (€ 3,9 miljoen) en de koop van de Moezelhavenkade (€ 2,5 miljoen).

Het resterende deel bestaat uit diverse activa in aanbouw van kleinere omvang.

Toelichting op de balans

3 Financiële vaste activa

	Deelnemingen in groeps- maatschappijen	Vorderingen op groepsmaat- schappijen	Latente belasting- vorderingen	Overige langlopende vorderingen	Totaal
Boekwaarde per 1 januari 2019	8.946.041	–	244.960.095	30.852.255	284.758.391
Herwaardering	385.730	–	–	–	385.730
Verstrekingen	–	3.520.953	–	4.276.097	7.797.050
Mutatie ten gevolge van tariefwijziging	–	–	14.255.337	–	14.255.337
Aandeel resultaat deelnemingen met invloed van betekenis	1.146.276	–	–	–	1.146.276
Ontvangen dividend deelnemingen	–1.400.000	–	–	–	–1.400.000
Rente	–	–	–	501.389	501.389
Kortlopend deel	–	–	–	–2.085.443	–2.085.443
Aflossingen	–	–	–	–1.036.540	–1.036.540
Realisatie	–	–	–8.087.302	–	–8.087.302
Boekwaarde per 31 december 2019	9.078.047	3.520.953	251.128.130	32.507.758	296.234.888

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	31-12-2019	31-12-2018
Bouw- en Handelmaatschappij "Hallum" B.V.	3.122.263	2.967.212
Hallum Cruise B.V.	3.994.451	4.875.496
Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied N.V.	1.961.333	1.103.333
Totaal deelnemingen in groepsmaatschappijen	9.078.047	8.946.041

<i>Bouw- en handelsmaatschappij "Hallum" B.V.</i>	2019	2018
Boekwaarde per 1 januari	2.967.212	2.903.527
Herwaardering deelneming	385.730	–
Resultaat	169.321	63.685
Ontvangen dividend deelneming	–400.000	–
Boekwaarde per 31 december	3.122.263	2.967.212

<i>Hallum Cruise B.V.</i>	2019	2018
Boekwaarde per 1 januari	4.875.496	4.056.670
Resultaat	118.955	818.826
Ontvangen dividend deelneming	–1.000.000	–
Boekwaarde per 31 december	3.994.451	4.875.496

<i>Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied N.V.</i>	2019	2018
Boekwaarde per 1 januari	1.103.333	1.611.475
Resultaat	858.000	491.858
Ontvangen dividend deelneming	–	–1.000.000
Boekwaarde per 31 december	1.961.333	1.103.333

Vorderingen op groepsmaatschappijen		
Vordering op Bouw- en Handelmaatschappij "Hallum" B.V.	3.520.953	–

Toelichting op de balans

<i>Vordering op Bouw- en Handelmaatschappij "Hallum" B.V.</i>	2019	2018
Boekwaarde per 1 januari	–	–
Mutaties		
Verstreking in boekjaar	3.520.953	–
Boekwaarde per 31 december	3.520.953	–

<i>Latente belastingvorderingen</i>	2019	2018
Stand per 1 januari	244.960.095	295.508.823
Dotatie	–	12.553.858
Mutatie ten gevolge van tariefwijziging	14.255.337	–51.554.115
Realisatie	–8.087.302	–11.548.471
Stand per 31 december	251.128.130	244.960.095

Per 19 december 2019 zijn de verlagingen van de vennootschapsbelastingtarieven vanaf 2020 gedeeltelijk teruggedraaid. Volgens de Richtlijnen van de Jaarverslaggeving dienen wijzigingen betrokken te worden bij de waardering van belastinglatenties. In 2020 is het toptarief 25% (was 22,5%) en vanaf 2021 daalt het toptarief naar 21,7% (was 20,5%). Als gevolg van deze toekomstige tariefsdalingen wordt de latente belastingvordering verhoogd met € 14,3 miljoen.

Van de latente belastingvordering zal een bedrag van € 6,3 miljoen vermoedelijk binnen een jaar worden gerealiseerd.

Toelichting op de balans

Overige langlopende vorderingen	31-12-2019	31-12-2018
Langlopende leningen	11.773.134	12.093.324
Vooruitbetaalde reductie- en ingroeiregelingen	20.734.624	18.758.931
Totaal overige langlopende vorderingen	32.507.758	30.852.255

Onder de langlopende leningen is een uitgestelde betalingsverplichting opgenomen van € 9,4 miljoen (2018: € 9,8 miljoen).

Daarnaast bestaan de langlopende leningen voornamelijk uit:

Lening Havengebouw ad € 0,5 miljoen:

Jaarlijkse aflossing: De hoofdsom wordt m.i.v. Q1 - 2022 in 4 kwartalen verrekend met de huur.

Rentepercentage: 4,5% per jaar

Looptijd: 9 jaar

De lening is in februari 2020 volledig afgelost.

Lening SCS Multiport ad € 1,5 miljoen:

Jaarlijkse aflossing: € 0,1 miljoen

Rentepercentage: 2% per jaar

Looptijd: 13 jaar

Lening Integrated Green Energy ad € 0,1 miljoen:

Rentepercentage: 5% per jaar

Looptijd: 4 jaar

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

Toelichting op de balans

4 Vorderingen

Vlottende activa	31-12-2019	31-12-2018
Vorderingen op handelsdebiteuren	11.078.570	9.474.544
Vorderingen op groepsmaatschappijen	869.792	1.810.603
Overlopende activa	8.446.112	6.447.624
Belastingen en premies sociale verzekeringen	9.675.346	7.620.372
	30.069.820	25.353.143

Op het totaal aan handelsdebiteuren is een voorziening voor dubieuze vorderingen ad. € 1,0 miljoen in mindering gebracht (2018: € 0,9 miljoen). De vorderingen op groepsmaatschappijen betreffen reguliere handelsvorderingen en nog te factureren of te verrekenen bedragen.

Het saldo belastingen en premies sociale verzekeringen betrof in 2018 een vordering vennootschapsbelasting. Het saldo van 2019 bevat naast een vordering inzake de vennootschapsbelasting van € 8,0 miljoen een vordering inzake de omzetbelasting van € 1,6 miljoen die is ontstaan door een grondaankoop.

Vorderingen op handelsdebiteuren	31-12-2019	31-12-2018
Vorderingen op handelsdebiteuren	12.273.132	10.361.540
Voorziening dubieuze vorderingen op handelsdebiteuren	-1.194.562	-886.996
	11.078.570	9.474.544

Toelichting op de balans

Overlopende activa	31-12-2019	31-12-2018
Vooruitbetaalde reductie- en ingroeiregelingen	1.908.726	1.306.358
Nog te factureren bedragen	4.447.789	3.248.814
Vooruitbetaalde kosten	1.131.822	1.122.594
Nog te ontvangen subsidies	–	100.652
Overige vorderingen	957.775	669.206
Totaal overlopende activa	8.446.112	6.447.624

De toename in de nog te factureren bedragen komt voornamelijk door een stijging van het aantal openstaande opgaven zeehavengeld. De openstaande opgaven zeehavengeld zijn in januari 2020 gefactureerd.

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

5 Liquide middelen

	31-12-2019	31-12-2018
Banktegoeden	–	6.673.255
Banktegoeden toeristenbelasting	1.165.795	–
	1.165.795	6.673.255

Deposito's

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

Beperkte vrije beschikbaarheid liquide middelen

De Gemeente Amsterdam heeft per 1 januari 2019 een dagtoeristenbelasting ingesteld voor TRANSIT zeecruise- en riviercruise-passagiers die binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam afmeren. Namens de gemeente Amsterdam int Havenbedrijf Amsterdam de dagtoeristenbelasting. De ontvangen bedragen worden overgedragen aan Gemeente Amsterdam. Ultimo 2019 bedraagt de verplichting aan gemeente Amsterdam € 1,2 miljoen.

Toelichting op de balans

6 Eigen vermogen

	Geplaatst 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

	Geplaatst kapitaal	Agioreserve	Wettelijke en statutaire reserves	Overige reserve	Resultaat boekjaar	Totaal
Stand per 1 januari 2019	45.000	300.584.972	2.195.479	318.484.962	17.940.069	639.250.482
Mutatie uit resultaatverdeling	–	–	–	–	-17.940.069	-17.940.069
Resultaat boekjaar	–	–	–	–	67.535.676	67.535.676
Resultaatverdeling voorgaand jaar	–	–	–	17.940.069	–	17.940.069
Mutatie wettelijke reserve	–	–	2.522.940	–2.137.210	–	385.730
Dividenduitkering	–	–	–	–68.488.796	–	–68.488.796
Stand per 31 december 2019	45.000	300.584.972	4.718.419	265.799.025	67.535.676	638.683.092

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. 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 2019 bedraagt de wettelijke reserve € 0,4 miljoen (2018: Nihil).

De wettelijke reserve voor deelnemingen is gevormd voor zover de vennootschap niet zonder beperking, uitkering van de positieve resultaten kan bewerkstelligen. Het aandeel van Havenbedrijf Amsterdam in de rechtstreekse vermogensvermeerderingen en -verminderingen van de deelnemingen wordt in de wettelijke reserve opgenomen. Ultimo 2019 bedraagt de wettelijke reserve € 4,3 miljoen (2018: € 2,2 miljoen).

Toelichting op de balans

In 2019 heeft er binnen de deelneming Bouw- en Handelmaatschappij Hallum B.V. met terugwerkende kracht een herwaardering plaatsvonden ad € 0,4 miljoen. Een deelneming van Bouw- en Handelmaatschappij Hallum B.V. heeft in de jaarrekening 2018 haar participatie conform de van toepassing zijnde waarderingsgrondslagen gewaardeerd op basis van marktwaarde wat resulteert in een toename van de netto vermogenswaarde. Deze herwaardering was niet bekend bij vaststelling van de jaarrekening 2018 van Havenbedrijf Amsterdam N.V. Deze nagekomen herwaardering heeft geen materieel effect op de jaarrekening 2018 van Havenbedrijf Amsterdam N.V. en is derhalve in het lopend boekjaar als rechtstreekse vermogensmutatie op de wettelijke reserve verwerkt.

Bestemming van het resultaat over voorgaand boekjaar

De jaarrekening 2018 is vastgesteld in de algemene vergadering gehouden op 10 mei 2019. De algemene vergadering heeft de bestemming van het resultaat vastgesteld, hetgeen heeft geleid tot een dividenduitkering van € 68,5 miljoen.

103

10 Voorzieningen

Overige voorzieningen	31-12-2019	31-12-2018
Saneringsvoorzieningen	74.232.351	72.567.346
Amoveringsvoorzieningen	1.582.659	1.320.027
Personeelsvoorzieningen	978.458	1.495.148
Totaal overige voorzieningen	76.793.468	75.382.521

Saneringsvoorzieningen	2019	2018
Stand per 1 januari	72.567.346	73.978.916
Dotaties	6.229.215	897.000
Indexatie	698.447	–
	79.495.008	74.875.916
Onttrekkingen	–5.262.657	–2.308.570
Stand per 31 december	74.232.351	72.567.346

Toelichting op de balans

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 zichzelf verantwoordelijk acht voor het saneren van de grond. Bij de waardering van de individuele saneringslocaties wordt gebruik gemaakt van de expertise van gecertificeerde milieukundige bureaus. Havenbedrijf Amsterdam N.V. streeft ernaar na maximaal drie jaar een nieuwe taxatie van de omvang van de saneringskosten per locatie te ontvangen. Ultimo 2019 ligt voor een bedrag van € 70,4 miljoen uit de voorziening een recent (<3 jaar oud) bodemrapport ten grondslag. De milieukundige bureaus stellen hun berekeningen op aan de hand van een systeem met puntschattingen. Als gevolg van de gehanteerde systematiek blijft er voor de meeste locaties een onzekerheid over ten aanzien van de omvang van de verontreiniging waarvoor een risico-opslag wordt gehanteerd. Ultimo 2019 bedraagt de risico-opslag in de voorziening voor bodemsaneringen € 9,6 miljoen. (2018: € 10,3 miljoen). De door het Havenbedrijf Amsterdam gehanteerde risico-opslag varieert per locatie omdat deze afhankelijk is van de onzekerheid ten aanzien van de verwachte saneringskosten en kan als volgt worden geanalyseerd:

Basis van de saneringsvoorziening waar risico-opslag over wordt berekend:

Percentage	2019	2018
0%	943.112	474.351
15%	73.289.239	72.092.995
25%	–	–
Totaal	74.232.351	72.567.346

Op de locaties waarvoor in 2019 niet een nieuw bodemrapport is opgemaakt is indexatie toegepast hetgeen een impact van € 0,7 miljoen heeft gehad op de voorziening. Hiervoor wordt gesteund op de mutatie in de prijsindexcijfers voor Grond-, weg- en waterbouw in juli ten opzichte van de maand juli in het voorgaande jaar. In 2019 bedroeg de indexatie +2,4%.

In 2019 heeft op diverse locaties actualisatie en/of aanvulling van bodemonderzoek plaatsgevonden. Op basis van de uitkomst van deze onderzoeken hebben er bijstellingen plaatsgevonden van de geschatte vervuilde en de hoogte van de daarmee gepaard gaande saneringskosten. Deze schattingswijziging heeft geleid tot een dotatie aan de voorziening van € 6,2 miljoen, welke ten laste van het resultaat 2019 is gebracht. Deze € 6,2 miljoen bestaat voor een bedrag van € 4,7 miljoen uit een drietal locaties Minervahavengebied. De overige € 1,5 miljoen ziet toe op een negental locaties gelegen in het havengebied buiten Havenstad.

Toelichting op de balans

De voorziening heeft een kortlopend karakter (< 1 jaar) van € 2.861.918 en (2018: € 7.198.824) een langlopend karakter (> 5 jaar) van € 70.499.668 (2018: € 64.295.288).

Amoveringsvoorzieningen	2019	2018
Stand per 1 januari	1.320.027	413.500
Dotatie ten laste van resultaat	262.632	915.000
	1.582.659	1.328.500
Afname ten gunste van resultaat	–	–8.473
Stand per 31 december	1.582.659	1.320.027

De voorziening voor amoveringen heeft betrekking op:

Amovering windmolens

Het Havenbedrijf Amsterdam heeft een erfpachtcontract waarbij de erfpachter aan het Havenbedrijf Amsterdam een jaarlijkse canon verschuldigd is van maximaal € 0,7 miljoen waarvan € 0,1 miljoen 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 2019 € 0,4 miljoen (2018: € 0,3 miljoen) en heeft een geheel langlopend karakter.

Amovering funderingen

De voorziening voor amovering funderingen heeft betrekking op door Havenbedrijf Amsterdam geaccepteerde verplichting inzake het amoveren van de toegepaste “AVI slakken” als funderingslaag op een terrein in het havengebied. Het saldo van de voorziening bedraagt per 31 december 2019 € 0,8 miljoen (2018: € 0,7 miljoen) en heeft een geheel langlopend karakter.

Amovering gebouwen

De amovering van gebouwen heeft betrekking op door Havenbedrijf Amsterdam geaccepteerde sloopkosten bij huur- of erfpachtbeëindiging van terreinen. De voorziening is gewaardeerd tegen nominale waarde van de verwachte uitgaven op de betreffende locatie(s). Deze verwachte uitgaven worden geschat op basis van de huidige bekende kosten en prijs-indexeringen. Het saldo van de voorziening bedraagt per 31 december 2019 € 0,4 miljoen (2018: € 0,4 miljoen).

Toelichting op de balans

Personeelsvoorzieningen	2019	2018
Stand per 1 januari	1.495.148	1.763.588
Dotaties	239.302	130.837
Rente	49.861	29.278
	1.784.311	1.923.703
Vrijval	-457.279	-131.669
Onttrekkingen	-348.574	-296.886
Stand per 31 december	978.458	1.495.148

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 € 0,2 miljoen.

De voorziening voor voormalig personeel bedraagt per 31 december 2019 € 0,4 miljoen (2018: € 0,9 miljoen).
De voorziening voor jubilea bedraagt per 31 december 2019 € 0,6 miljoen (2018: € 0,6 miljoen).

Toelichting op de balans

11 Langlopende schulden

Langlopende schulden	Stand per 31 december 2019	Resterende looptijd > 1 jaar	Resterende looptijd ≥ 5 jaar
Vooruitontvangen erfpacht	54.624.557	54.624.557	46.623.575
Overige schulden	1.895.301	1.895.301	1.895.301
Totaal	56.519.858	56.519.858	48.518.876

Vooruit ontvangen erfpacht	31-12-2019	31-12-2018
Stand per 1 januari	56.726.064	60.495.724
Af: Realisatie erfpacht	-2.101.507	-4.158.514
Bij: Afkoop erfpacht	–	388.854
Stand per 31 december	54.624.557	56.726.064

Overige schulden	31-12-2019	31-12-2018
Stand per 1 januari	2.587.586	2.649.186
Af: Terugbetaling overige schulden	- 692.285	- 61.600
Stand per 31 december	1.895.301	2.587.586

Vooruit ontvangen erfpacht

De vooruit ontvangen erfpacht betreft de door huurders betaalde afkoopsommen met betrekking tot de toekomstige erfpacht. Derhalve is Havenbedrijf Amsterdam N.V. geen rente verschuldigd. Het deel van de vooruit ontvangen erfpachtvergoedingen dat betrekking heeft op 2019 is verantwoord onder de kortlopende schulden, ad. € 2,1 miljoen (2018: € 2,1 miljoen).

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 (€ 0,7 miljoen) opgenomen.

Toelichting op de balans

12 Kortlopende schulden

	31-12-2019	31-12-2018
Schulden aan banken	56.188.443	25.000.000
Vooruitontvangen contractopbrengsten	24.428.339	25.272.197
Schulden aan leveranciers en handelskredieten	3.810.175	1.396.135
Schulden ter zake van belastingen en premies sociale verzekeringen	2.163.937	3.114.677
Schulden aan aandeelhouder	1.165.795	–
Schulden ter zake van pensioenen	454.643	398.997
Overige schulden en overlopende passiva	26.939.628	22.833.430
Totaal kortlopende schulden	115.150.960	78.015.436

Schulden aan banken

Havenbedrijf Amsterdam beschikt over een zogenaamde ‘Revolving facilities agreement’ ter grootte van € 110 miljoen. € 50 miljoen van deze faciliteit kan pas worden aangesproken bij aanvang van de bouw van de nieuwe zeesluis bij IJmuiden. De faciliteit kent marktconforme condities en kan periodiek benut worden voor 1, 3 of 6 maands kasgeld tegen een rente van 1-, 3- of 6-maands-euribor +0,5%. Daarnaast is met de kredietverstrekker een convenant overeengekomen waarbij het gecorrigeerd eigen vermogen minimaal 30% van het totaal vermogen dient te bedragen. Aan deze voorwaarde is per 31 december 2019 voldaan. Zekerheden voor deze lening zijn niet gesteld. Bij de waardering van deze financiering is rekening gehouden met bijkomende kosten.

Per 31 december 2019 is deze faciliteit benut voor € 56,1 miljoen (2018: € 25 miljoen).

Toelichting op de balans

Overige schulden en overlopende passiva	31-12-2019	31-12-2018
Nog te ontvangen facturen	15.138.809	10.633.706
Vakantiegeld/ -dagen	2.957.386	2.612.704
Nog te betalen kortingen	2.748.225	3.346.730
Vooruitontvangen opbrengsten	1.245.330	312.676
Vooruitontvangen subsidies	1.090.000	919.973
Nog te betalen overige belastingen	904.744	3.024.051
Overig	2.855.134	1.983.590
Totaal overige schulden en overlopende passiva	26.939.628	22.833.430

De toename in de post nog te ontvangen facturen worden met name veroorzaakt door enkele grote facturen met betrekking tot o.a. de aanleg van een elektriciteitsnet en de OZB/WSB.

De afname in de overige belastingen betreft de onroerendzaakbelasting. De ontvangen aanslagen voor OZB zijn groten-deels doorbelast aan klanten.

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

Transformatiegebied

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 zijn afhankelijk van verdere besluitvorming en daardoor nog onzeker. In het coalitie akkoord 2014 heeft het College besloten dat de bestaande bedrijven in de haventerreinen binnen de ring in ieder geval tot 2040 kunnen blijven. 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 Houthaven / NDSM;
- Bestaande bedrijven kunnen in ieder geval tot 2040 gevestigd blijven, binnen de bestaande milieucontouren;
- Nieuwe uitgaven en uitbreidingen zijn mogelijk met een looptijd tot 2029, of in overleg met de gemeente;

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

Convenant Houthavens

Havenbedrijf Amsterdam heeft met de gemeente Amsterdam, de provincie Noord-Holland en verschillende bedrijven in de haven het Convenant Houthavens gesloten. Doel van de overeenkomst is om de ontwikkeling van de haven en de daar gevestigde bedrijven en de ontwikkeling van woningbouw in de Houthaven en op de NDSM-werf, in een goede balans ten opzichte van elkaar mogelijk te maken. Om dit te concretiseren is een innovatiefonds ingesteld waaruit een bijdrage betaald kan worden aan de bedrijven voor het realiseren van bovenwettelijke milieumaatregelen (maatregelen die verder reiken dan bedrijven op basis van wet- en regelgeving verplicht zijn) die bijdragen aan de verbetering van de op dat moment bestaande milieusituatie en leefomgeving. Voor het innovatiefonds is een maximum bedrag van € 9 miljoen beschikbaar gesteld. De maximale bijdrage van Havenbedrijf Amsterdam

bedraagt € 3 miljoen. De resterende verplichting ultimo 2019 bedraagt € 1,9 miljoen (2018: € 1,9 miljoen).

Project Hoogtij

Havenbedrijf Amsterdam heeft, ten behoeve van herfinanciering voor project Hoogtij in februari 2016 een zekerheidsstelling 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 € 46,5 miljoen. De bijdrage wordt in twee tranches betaald. De 1e tranche, ad € 5 miljoen, is per oktober 2017 reeds voldaan en is derhalve ten laste gebracht van het resultaat 2017. De resterende verplichting ultimo 2017 bedraagt € 41,5 miljoen. Dit bedrag dient te worden voldaan en verwerkt in de jaarrekening op de laatst gelegen datum van de voltooiingsdatum en 31 oktober 2019.

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

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.

Fiscale eenheid

Havenbedrijf Amsterdam N.V. is hoofd van de Fiscale Eenheid voor de vennootschapsbelasting. Onder de Fiscale Eenheid vallen per 2019 de deelnemingen Bouw- en Handelmaatschappij "Hallum" B.V., Hallum Cruise B.V., Port of Amsterdam International B.V. en Port of Amsterdam Activities B.V.

Informatieverschaffing over niet in de balans opgenomen verplichtingen

Ultimo 2019 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 € 115,4 miljoen. Hiervan heeft € 25,5 miljoen een looptijd van 1-5 jaar en € 81,9 miljoen langer dan 5 jaar.

Met leveranciers is 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 2019 is Havenbedrijf Amsterdam voor een bedrag van € 13,2 miljoen (2018: € 17,5 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 € 2.560 miljoen waarvan € 94 miljoen in het komende jaar.

In 2019 is een totaalbedrag van € 90 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.

Voorstel resultaatverwerking

Het nettoresultaat over 2019 bedraagt € 67,5 miljoen. De bestemming van het resultaat is ter besluitvorming aan de algemene vergadering.

Toelichting op de winst-en-verliesrekening

13 Opbrengsten

	2019	2018
Huur en erfpacht	90.041.914	84.875.740
Zeehavengelden	61.591.670	57.223.266
Binnenhavengelden	6.884.951	7.470.131
Opbrengsten ligplaatsreserveringen	3.580.182	2.675.043
Overige opbrengsten	7.272.170	5.168.596
Totaal opbrengsten	169.370.887	157.412.776

Huur en erfpacht

De opbrengsten voor huur en erfpacht zijn toegenomen door nieuwe uitgiftes en reguliere prijsstijgingen. In 2019 is in totaal netto 17,2 hectare terrein uitgeven. In 2018 was dit 45,1 hectare. Grote havengebonden uitgiftes waarvoor door het Havenbedrijf 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 uitgegeven. 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 2019 met € 4,6 miljoen toegenomen als gevolg van 6% stijging in de overslag, alsmede prijsindexaties. Het tonnage in droge bulk is toegenomen, met name door een stijging van 18% in de kolen ten opzichte van 2018. General Cargo is toegenomen met 28%, wat grotendeels toe te rekenen is aan toegenomen container-volumes. 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

Binnenhavengelden / opbrengsten ligplaatsreserveringen

Het binnenhavengeld was over 2018 hoger dan 2019. De reden hiervoor was dat de waterstand in 2018 lager was ten opzichte van 2019. Het gevolg hiervan was dat binnenvaartschepen minder zwaar beladen konden worden en het aantal bezoeken hierdoor steeg. Een ander dempend effect is een verschuiving van de opbrengsten uit Binnenhavengeld naar opbrengsten ligplaatsreserveringen. In 2019 wordt namelijk voor de riviercruise geen afzonderlijk binnenhavengeld meer betaald.

De opbrengsten uit ligplaatsreserveringen zijn in 2019 toegenomen als gevolg van vervroeging van het seizoen voor riviercruises (opbrengsten vanaf maart) wat resulteert in meer aanlopen in 2019. Vorig jaar startte het riviercruise seizoen in april.

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 (€ 0,5 miljoen) en de walstroom opbrengsten (€ 0,8 miljoen).

14 Personeelslasten

	2019	2018
Lonen en salarissen	24.861.108	23.377.021
Sociale lasten en pensioenlasten	7.660.888	7.099.571
Overige personeelslasten	4.233.335	3.917.289
	36.755.331	34.393.881

Op de lonen en salarissen is een bedrag van € 1,3 miljoen in mindering gebracht als gevolg van doorbelaste lonen en salarissen (2018: € 1,2 miljoen).

Toelichting op de winst-en-verliesrekening

De post lonen en salarissen is toegenomen door reguliere periodieke salarisstijgingen, een CAO verhoging van 3,25% en de stijging van het aantal FTE in 2019.

Sociale lasten en pensioenlasten	2019	2018
Sociale lasten	3.649.798	3.573.684
Pensioenlasten	4.011.090	3.525.887
Totaal sociale lasten en pensioenlasten	7.660.888	7.099.571

Aantal werknemers

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

	2019	2018
Nautische activiteiten	163,2	162,6
Exploitatie haventerreinen en overhead	198,2	193,2
Totaal	361,4	355,8

Bezoldiging bestuurders

Het in 2019 van toepassing zijnde beloningsbeleid voor de directieleden van Havenbedrijf Amsterdam is in december 2018, 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 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	167.240	–	21.047	188.287
M.R. de Brauw	01-11-2015	01-11-2023	151.105	–	20.615	171.720

Toelichting op de winst-en-verliesrekening

Vaste beloning

De vaste beloning van de directieleden is in 2019 t.o.v. 2018 verhoogd. De genoemde bedragen zijn inclusief vakantiegeld en exclusief werkgeverspremies sociale verzekeringen.

Variabele beloning

Aan de leden van de statutaire directie kan een variabele beloning worden toegekend van maximaal 10% van het bruto salaris. Over het boekjaar 2019 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 het Havenbedrijf Amsterdam.

Bezoldiging commissarissen

Naam	Aanvang termijn	Einde termijn	2019	2018
K. van der Steenhoven	01-08-2016	01-08-2020	29.100	28.050
R.I. Doerga	03-05-2017	16-10-2019	16.166	18.700
J.F.J.M. de Haas	15-12-2015	08-12-2019	19.400	18.700
W.J. Maas	03-05-2017	03-05-2021	19.400	18.700
P.G. Stibbe	26-04-2018	16-10-2019	16.166	18.700
A.M. Magis	01-09-2019	23-10-2023	6.467	–
M.E.T. Pigeaud-Wijdeveld	01-09-2019	23-10-2023	6.467	–
			113.166	102.850

Per 1 september 2019 zijn Anne Marie Magis en Mieke Pigeaud-Wijdeveld door de aandeelhouder benoemd als commissaris bij Havenbedrijf Amsterdam N.V. Philip Stibbe en Ingrid Doerga hebben met ingang van 16 oktober 2019, om persoonlijke redenen, hun lidmaatschap van de raad van commissarissen beëindigd. De vergoeding voor de leden van de raad van commissarissen is gerelateerd aan het algemeen bezoldigingsmaximum WNT 2019. Voor de leden betekent dit 10% van de algemene WNT-norm in 2019. Voor de voorzitter is dit 15%.

Toelichting op de winst-en-verliesrekening

15 Afschrijvingen

	2019	2018
Afschrijvingen immateriële vaste activa	353.977	190.253
Afschrijvingen materiële vaste activa	23.618.950	21.528.770
Totaal afschrijvingen	23.972.927	21.719.023

Onder de afschrijvingen op materiële vaste activa is tevens een boekverlies op desinvesteringen ad € 1,1 miljoen verantwoord (2018: € 0,2 miljoen). Dit betreft met name de afboeking van de boekwaarde van steigers aan de De Ruyterkade welke zijn vervangen.

16 Overige bedrijfskosten

	2019	2018
Huisvestingskosten	3.049.023	2.616.288
Beheer- en onderhoudskosten	7.154.539	6.418.017
ICT-kosten	6.791.690	6.051.851
Milieu en Ruimte	9.073.436	3.609.071
Communicatie, Marketing en Acquisitie	3.748.987	2.827.135
Huur- en erfpachtkosten	2.027.052	2.285.012
Onderzoek- en advieskosten	3.029.485	2.099.309
Overige kosten	4.997.941	2.949.097
Totaal overige bedrijfskosten	39.872.152	28.855.771

De toename van de huisvestingskosten wordt mede veroorzaakt door de energiekosten van het pand aan de Kopraweg (Fetim) ad € 0,2 miljoen.

Toelichting op de winst-en-verliesrekening

De toename in beheer- en onderhoudskosten wordt voornamelijk veroorzaakt door meer onderhoud aan kademuren (€ 0,2 miljoen), de reiniging en onderhoud van wegen (€ 0,3 miljoen) en het onderhoud aan de bedrijfsgebouwen (€ 0,2 miljoen).

De kosten voor milieu en ruimte zijn in 2019 voornamelijk hoger door een dotatie aan de voorziening bodemsaneringen ad € 6 mln.

De toename van de kosten voor onderzoeken en adviezen wordt voornamelijk veroorzaakt door kosten voor oprichting van een veiligheidshuis (€ 0,2 miljoen), kosten voor de nieuwe strategische investeringsagenda (€ 0,2 miljoen) en kosten voor de aanleg van plug & play (€ 0,2 miljoen). Ook is dit jaar een agile programma gestart (€ 0,1 miljoen).

Onder de overige kosten zijn de kosten voor aanleg van een busbaan (€ 1,1 miljoen) alsook de bijdrage aan de bouw van de Gezamenlijke Brandweer Amsterdam (€ 0,6 miljoen) verantwoord.

Honoraria externe accountant

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

	2019	2018
Controle van de jaarrekening	160.000	160.000
Overige controle opdrachten	3.900	3.900
Overige niet-controle opdrachten	5.082	13.260
Totaal	168.982	177.160

Havenbedrijf Amsterdam heeft de totale honoraria van de externe accountant, die betrekking hebben op het boekjaar 2019, als kosten in de winst-en-verliesrekening verwerkt.

Toelichting op de winst-en-verliesrekening

17 Financiële baten en lasten

	2019	2018
Rentebaten	987.800	696.543
Rentelasten	-82.100	-41.629
Totaal financiële baten en lasten	905.700	654.914

Rentebaten	2019	2018
Rente op uitstaande leningen	765.404	509.851
Rente wegens uitgestelde betaling debiteuren	222.396	186.692
	987.800	696.543

Rentelasten	2019	2018
Rente kredietfaciliteit	20.776	6.669
Rente personeelsvoorzieningen	49.920	29.283
Rente wegens te late betaling crediteuren	11.404	5.677
	82.100	41.629

18 Belastingen

	2019	2018
Belastingen uit huidig boekjaar	-9.419.958	-6.739.658
Belastingen uit voorgaande boekjaren	-34.854	755.080
Mutatie belastinglatentie	6.168.035	-50.548.728
	-3.286.777	-56.533.306

Toelichting op de winst-en-verliesrekening

	%	%
Effectieve belastingtarief	4,80	77,30
Toepasselijke belastingtarief	25,00	25,00

De aanpassingen in verband met belastingen vorige boekjaren (€ 34.854) heeft betrekking op het verschil tussen de verwerkte verschuldigde vennootschapsbelasting 2017 en 2018 en de ingediende en in te dienen aangiften over 2017 en 2018.

Mutatie belastinglatentie 2019

Realisatie tijdelijke verschillen in boekjaar	-8.087.302
Wijziging latentie i.v.m. daling belastingtarieven vanaf 2020	14.255.337
Totaal	6.168.035

De effectieve belastingdruk in 2019 wijkt significant af van de effectieve belastingdruk in 2018. Dit wordt met name veroorzaakt door een herwaardering van de latente belastingvordering uit hoofde van gewijzigde vennootschapsbelasting-tarieven. De latente belastingvordering per ultimo 2019 is berekend op basis van de door het kabinet in december 2019 vastgestelde vennootschapsbelastingtarieven voor 2020 en verder. Het voor 2020 vastgestelde tarief bedraagt 25% (was: 22,55%), het tarief vanaf 2021 bedraagt 21,7% (was: 20,5%). Als gevolg van deze tariefswijzigingen is de latente belastingvordering in 2019 verhoogd met € 14,3 miljoen (in 2018: verlaagd met € 50,5 miljoen).

Toelichting op de winst-en-verliesrekening

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

	2019 in %	2018 in %
Nominaal tarief	25,0	25,0
Niet aftrekbare kosten en fiscale bijtellingsen	0,1	–
Correctie af te dragen belasting voorgaand jaar	–	–1,0
Aanvulling activering latente belastingvordering wegens aanpassing fiscale openingsbalans 1-1-2017	–	–17,2
Mutatie latente belastingvordering wegens wijziging toekomstige belastingtarieven	–20,3	70,5
Effectief tarief	4,8	77,3

19 Resultaat deelnemingen

	2019	2018
Resultaat Hallum B.V.	169.321	63.685
Resultaat Hallum Cruise B.V.	118.955	818.826
Resultaat RON N.V.	858.000	491.858
Totaal resultaat deelnemingen	1.146.276	1.374.369

Toelichting op de winst-en-verliesrekening

Gebeurtenissen na balansdatum:

De ontwikkeling van het Corona (Covid-19) virus in het 1e kwartaal in 2020 heeft aanzienlijke impact op de mondiale industrie, nationale economieën komen naar het zich laat aanzien in een recessie terecht, die vergelijkbaar is met de recessie uit 2008. Voor Nederland wordt voor 2020 een economische krimp verwacht. Voor de Duitse economie, een belangrijke afzetmarkt, wordt tevens voor 2020 een krimp verwacht. Het wegvallen van de vraag in verschillende sectoren gaat waarschijnlijk invloed hebben op de overslag van verschillende stromen in de haven. Wanneer industrieën voor langere tijd stil komen te liggen gaan bedrijfsactiviteiten in de haven mogelijk stil vallen en dan is het de vraag in hoeverre klanten aan hun verplichtingen kunnen blijven voldoen. De volledige impact van Corona (Covid-19) op het haventransport en de marktsituatie kan op dit moment niet goed worden ingeschat.

Havenbedrijf Amsterdam monitort de ontwikkelingen in deze situatie en implementeert en volgt de richtlijnen en maatregelen van de Wereldgezondheidsorganisatie, het RIVM, de Nederlandse overheid en de Port Health Authority op waarbij Havenbedrijf Amsterdam vitale bedrijfsonderdelen zoveel als mogelijk operationeel houden. Alle zeevaart levert een 'Medical Declaration of Health (MDH)' aan. Indien er mensen aan boord ziek zijn wordt in overleg met de GGD actie ondernomen. Medewerkers in de operatie hebben zo min als mogelijk fysieke wachtwissels en er worden geen externen op het HOC, TCC en de sluizen toegelaten. De medewerkers die niet in de operatie werkzaam zijn werken vanuit huis. Daarnaast zijn scenario's uitgewerkt die ingezet kunnen worden bij een toename van het aantal besmettingen. Een opgezet crisisteam bespreekt dagelijks de risico's en te nemen acties binnen de organisatie.

De crisis als gevolg van de COVID-19 uitbraak raakt de deelnemingen van Port of Amsterdam op vele fronten. De negatieve financiële impact voor Port of Amsterdam lijkt op dit moment met name veroorzaakt te worden doordat Port of Amsterdam het te verwachten verlies moet dekken van Passenger Terminal Amsterdam (PTA). PTA zal zeer waarschijnlijk over 2020 verlies maken als gevolg van de recente beslissing dat tot nader order geen cruise schepen naar Amsterdam mogen komen.

Per datum van de jaarrekening zijn er geen bedrijfsonderdelen die stilstaan. Er zijn per heden geen materiële gebeurtenissen na balansdatum voor het havenbedrijf die effect hebben op de interpretatie van het jaarverslag en/of de operationele en financiële prestaties van het Havenbedrijf en haar deelnemingen. Er worden geen ingrijpende aanpassingen verwacht op het personeelsbestand en op de investeringsagenda.

Tekenblad

Amsterdam, 24 maart 2020
Havenbedrijf Amsterdam N.V.:

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

w.g. A.H. (Alexander) Kousbroek RA
Financieel directeur a.i.

Amsterdam, 24 maart 2020
Ondertekening commissarissen:

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

w.g. M.E.T. (Mieke) Pigeaud-Wijdeveld

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

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

w.g. A.M. (Anne Marie) Magis

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 het 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 vierjaarstermijn van het strategisch plan van Havenbedrijf Amsterdam. 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.

Overige gegevens

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

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

Verklaring over de in dit jaarverslag opgenomen jaarrekening 2019

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2019 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 2019 en van het resultaat over 2019 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW).

De jaarrekening bestaat uit:

- balans per 31 december 2019;
- winst-en-verliesrekening over 2019;
- kasstroomoverzicht over 2019;
- 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.

Benadrukking van ontwikkelingen omtrent Corona virus (COVID-19)

De ontwikkelingen rondom het Corona virus (COVID-19) hebben grote invloed op de gezondheid van mensen en onze samenleving en daarbij ook op de operationele en financiële prestaties van organisaties en de beoordeling van de mogelijkheid om de continuïteit te handhaven. De jaarrekening en de daarbij behorende controleverklaring zijn een momentopname en de situatie verandert van dag tot dag. De invloed van deze ontwikkelingen op Havenbedrijf Amsterdam N.V. is uiteengezet in de financiële resultaten paragraaf onder sectie Corona (Covid-19)

virus op pagina 43, in de risicomanagement paragraaf in de sectie liquiditeitsrisico op pagina 61 en in de toelichting opgenomen bij de gebeurtenissen na balansdatum op pagina 121.

Wij vestigen de aandacht op deze uiteenzettingen in de financiële resultaten paragraaf op pagina 43, de risicomanagement paragraaf op pagina 61 en in de toelichting opgenomen bij de gebeurtenissen na balansdatum op pagina 121.

Ons oordeel is niet aangepast als gevolg van deze aanlegelijkheid.

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie

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

- het bestuursverslag; en
- de overige gegevens.

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

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

Overige gegevens

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

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

Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening

Verantwoordelijkheden van de directie voor de jaarrekening

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

Bij het opmaken van de jaarrekening moet de directie afwegen of de vennootschap in staat is om haar werkzaamheden in continuïteit voort te zetten. Op grond van genoemd verslaggevingsstelsel moet de directie de jaarrekening opmaken op basis van de continuïteitsveronderstelling, tenzij de directie het voornemen heeft om de vennootschap te liquideren of de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of als beëindiging het enige realistische alternatief is.

De directie moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de vennootschap haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten, toelichten in de jaarrekening.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

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

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

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

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

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

Overige gegevens

- 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.

Eindhoven, 24 maart 2020

Ernst & Young Accountants LLP

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

GRI-tabel

Categorie	Standaard	Verwijzing 2019	Toelichting 2019
Organisatieprofiel	102-01 Naam van de organisatie	Titelblad Colofon	
	102-02 Voornaamste merken, producten en/of diensten	Visie en missie Waardecreatie	
	102-03 Locatie van het hoofdkantoor van de organisatie	Waardecreatie: ons werkgebied Colofon	
	102-04 Aantal landen waarin de onderneming opereert	Waardecreatie: ons werkgebied	
	102-05 Eigendomsstructuur en de rechtsvorm	Governance	
	102-06 Afzetmarkten (geografische verdeling, sectoren die worden bediend en soorten klanten/begunstigden)	Visie en missie Onze omgeving Strategie Waardecreatie	
	102-07 Omvang van de verslaggevende organisatie	Visie en missie Onze omgeving Onze medewerkers Jaarrekening Bijlage 1	
	102-08 Samenstelling medewerkersbestand	Onze medewerkers	102-8b en 102-8e, Port of Amsterdam heeft geen werknemers buiten de regio Amsterdam gestationeerd en geen seizoensgebonden werknemers.
	102-09 Beschrijving waardeketen	Visie en missie Strategie Waardecreatie	
	102-10 Significante veranderingen tijdens de verslagperiode: Omvang, structuur, eigendom of leveringsketen van de organisatie	Verslag van RvC	Wijziging in samenstelling rvc in verband met continuïteit; Ingrid Doerga en Philip Stibbe hebben plaatsgemaakt voor Mieke Pigeaud Wijdeveld en Anne Marie Magis.
	102-11 Voorzorgsprincipe	Risicomanagement	

GRI-tabel

Categorie	Standaard	Verwijzing 2019	Toelichting 2019
	102-12 Onderschreven extern ontwikkelde economische, milieu gerelateerde en sociale handvesten, principes of andere initiatieven	Over dit jaarverslag	
	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	Voorwoord	
Ethiek en integriteit	102-16 Waarden, principes, standaarden en gedragsnormen van de organisatie	Onze medewerkers Governance	
Governance	102-18 Bestuursstructuur van de organisatie	Governance	
Stakeholder-betrokkenheid	102-40 Belanghebbenden die betrokken zijn bij de organisatie	Onze omgeving Over dit jaarverslag Bijlage 5	
	102-41 Percentage medewerkers dat onder een cao valt	Onze medewerkers	
	102-42 Inventarisatie en selectie van de betrokken belanghebbenden	Onze omgeving Bijlage 5	
	102-43 Aanpak van betrekken van belanghebbenden	Onze omgeving Bijlage 5 Bijlage 6	

GRI-tabel

Categorie	Standaard	Verwijzing 2019	Toelichting 2019
Verslaggeving	102-44 De belangrijkste onderwerpen en vraagstukken die uit overleg met belanghebbenden naar voren zijn gekomen en hoe de organisatie hierop heeft gereageerd	Onze omgeving Strategie Waardecreatie Bijlage 5	
	102-45 Entiteiten die zijn opgenomen in de geconsolideerde jaarrekening	Jaarrekening Bijlage 1	
	102-46 Proces voor bepalen inhoud en afbakening jaarverslag	Onze omgeving Over dit jaarverslag Bijlage 6	
	102-47 Overzicht van materiële onderwerpen t.b.v. het bepalen van de inhoud van verslag	Onze omgeving Bijlage 6	
	102-48 Herformuleringen van in eerdere jaarverslagen verstrekte informatie	Over dit jaarverslag	Er zijn geen herformuleringen t.o.v. eerder verstrekte jaarverslagen van toepassing.
	102-49 Veranderingen in de rapportage	Over dit jaarverslag Bijlage 6	
	102-50 Verslagperiode	Over dit jaarverslag	
	102-51 Datum van het meest recente verslag	Over dit jaarverslag	
	102-52 Verslaggevingscyclus	Over dit jaarverslag	
	102-53 Contactinformatie	Over dit jaarverslag	
	102-54 Vermelding in de tekst dat er wordt gerapporteerd volgens GRI-richtlijnen	Over dit jaarverslag	
	102-55 GRI-Referentietabel	GRI-tabel	
	102-56 Beleid en huidige praktijk met betrekking tot het verkrijgen van externe assurance van het verslag	Over dit jaarverslag	

GRI-tabel

Thema	Standaard	Verwijzing 2019	Toelichting 2019
Milieu en leefomgeving	103-1 Toelichting op de materialiteit en afbakening	Onze omgeving Resultaten Bijlage 6	
	103-2 Managementbenadering	Onze omgeving Strategie Bijlage 6	
	103-3 Evaluatie van de managementbenadering	Onze omgeving Strategie Bijlage 6	
	203-1 Ontwikkeling, (verwachte) impact en aard van investeringen in infrastructuur en diensten	Voorwoord Onze omgeving Strategie Waardecreatie Resultaten Risicomanagement Verslag RvC Jaarrekening	
	203-2 Inzicht in en beschrijving van significante indirecte economische gevolgen	Voorwoord Onze omgeving Strategie Waardecreatie Resultaten Risicomanagement Verslag RvC Jaarrekening	

GRI-tabel

Thema	Standaard	Verwijzing 2019	Toelichting 2019
	302-1 Energieverbruik in de organisatie	Over dit jaarverslag	Omissie voor 302-1d, deze informatie is niet van toepassing.
	302-4 Energiebesparing	Kerncijfers Strategie Resultaten Over dit jaarverslag	
	305-1 Directe emissie van broeikasgassen (scope 1)	Over dit jaarverslag	
	305-2 Indirecte emissie van broeikasgassen door opwekking van elektriciteit (scope 2)	Over dit jaarverslag	
	305-7 Andere significante luchtemissies naar type en gewicht	Onze omgeving	Omissie voor 307-2a, informatie niet beschikbaar voor iii t/m vii omdat deze informatie niet wordt gemeten.
	413-1 Impact bedrijfsvoering op de directe omgeving	Voorwoord Visie en misie Onze omgeving Strategie Waardecreatie Resultaten Verslag RvC	
	413-2 Significat en potentieel risico van bedrijfsactiviteiten op de directe omgeving	Risicomanagement	

GRI-tabel

Thema	Standaard	Verwijzing 2019	Toelichting 2019
Schone en veilige scheepvaart	103-1 Toelichting op de materialiteit en afbakening	Onze omgeving Resultaten Bijlage 6	
	103-2 Managementbenadering	Onze omgeving Strategie Bijlage 6	
	103-3 Evaluatie van de managementbenadering	Onze omgeving Strategie Bijlage 6	
	306-3 Totaal aantal en volume van significante lozingen	Resultaten Bijlage 4	Omissie voor 306-3bi, 306-3bii en 306-3c, deze informatie is niet beschikbaar.
	403-1 Management voor gezondheid en veiligheid op het werk	Onze omgeving Resultaten	
Ruimte intensivering	103-1 Toelichting op de materialiteit en afbakening	Onze omgeving Resultaten Bijlage 6	
	103-2 Managementbenadering	Onze omgeving Strategie Bijlage 6	
	103-3 Evaluatie van de managementbenadering	Onze omgeving Strategie Bijlage 6	
	Port of Amsterdam criteria	Onze omgeving Resultaten Risicomanagement	

GRI-tabel

Thema	Standaard	Verwijzing 2019	Toelichting 2019
Energietransitie en circulaire economie	103-1 Toelichting op de materialiteit en afbakening	Onze omgeving Resultaten Bijlage 6	
	103-2 Managementbenadering	Onze omgeving Strategie Bijlage 6	
	103-3 Evaluatie van de managementbenadering	Onze omgeving Strategie Bijlage 6	
	Port of Amsterdam criteria	Voorwoord Onze omgeving Strategie Resultaten	
Logistiek en bereikbaarheid	103-1 Toelichting op de materialiteit en afbakening	Onze omgeving Resultaten Bijlage 6	
	103-2 Managementbenadering	Onze omgeving Strategie Bijlage 6	
	103-3 Evaluatie van de managementbenadering	Onze omgeving Strategie Bijlage 6	
	Port of Amsterdam criteria	Voorwoord Visie en missie Onze omgeving Strategie Resultaten Risicomanagement	

GRI-tabel

Thema	Standaard	Verwijzing 2019	Toelichting 2019
Transparantie	103-1 Toelichting op de materialiteit en afbakening	Onze omgeving Bijlage 6	
	103-2 Managementbenadering	Onze omgeving Bijlage 6	
	103-3 Evaluatie van de managementbenadering	Onze omgeving Bijlage 6	
	Port of Amsterdam criteria: Score Transparatiebenchmark	Onze omgeving	
Stakeholder- betrokkenheid	103-1 Toelichting op de materialiteit en afbakening	Onze omgeving Bijlage 6	
	103-2 Managementbenadering	Onze omgeving Bijlage 6	
	103-3 Evaluatie van de managementbenadering	Onze omgeving Bijlage 6	
	Port of Amsterdam criteria	Onze omgeving Bijlage 5 GRI Tabel: 102-40 t/m 102-44	

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 Event Partners C.V.	47,5%
Hafen Duisburg Amsterdam B mbH	34%
Portbase B.V.	25%
Mainport Innovation Fund II B.V.	24,25%
Bin2Barrel Holding B.V.	10%
Hallum Cruise B.V.	100%
Waterkant B.V.	100%
Waterkant C.V.	100%
Regionale Ontwikkelingsmaatschappij N.V.	33,33%
Hydroports	33,33%

Bijlage 2

Overzicht van strategische partnerships en lidmaatschappen

Port of Amsterdam sluit partnerships en lidmaatschappen af om met deze partners de doelen te bereiken.

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)
--

Hydroports

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 en 4

Overslagcijfers per ladingstroom

Overslagcijfers per ladingstroom	2019	2018*
Overslag olieproducten in Amsterdam (in mln. ton)	47,0	44,6
Overslag agribulk in Amsterdam (in mln. ton)	7,9	8,3
Overslag steenkolen in Amsterdam (in mln. ton)	15,6	13,1
Overslag overige droge bulk in Amsterdam (in mln. ton)	10,5	10,3
Overslag overige natte bulk in Amsterdam (in mln. ton)	3,0	2,8
Overslag containers in Amsterdam (in mln. ton)	1,2	1,1
Overslag Ro/Ro en overig stukgoed in Amsterdam (in mln. ton)	1,5	2,1
Overslag containers (in TEU)	114.579	108.270

* Na correctie.

Lozingen

In 2019 zijn er bij Divisie Havenmeester vierendertig waterverontreinigingen gedetecteerd dan wel gemeld, tegen zeventien in 2018.

Locatie	2019	Eindtotaal
01 West Sluis IJmuiden	4	4
04 NZK Sluis Houtrak	1	1
05 Havens Beverwijk	2	2
07 Cluster Amerikahaven	7	7
08 Cluster Westhaven	5	5
09 Cluster Oliehavens	5	5
10 Cluster Mercurius-/Coenhaven	6	6
11 Cluster Centrum	2	2
12 Cluster Oostelijk havengebied	2	2
Eindtotaal	34	34

Bijlage 5

Identificatie stakeholders

Twee jaarlijks bepaalt Port of Amsterdam samen met belanghebbende wat de meest materiele thema's zijn. Dit doen wij door vanuit ons eigen standpunt maar ook vanuit stakeholder perspectief te kijken naar de wereld om ons heen en wij betrekken stakeholders zelf. Wij hebben 9 verschillende stakeholdergroepen geïdentificeerd:

- **Overheden:** gemeenten, provincies, ministeries, overheidsorganisaties en de Europese Gemeenschap. Zowel op ambtelijk als op politiek niveau, inclusief de mandaatgevers van 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:** onderzoeksinstellingen, 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;
- **Omwonende:** particulieren en organisaties die rondom de Amsterdamse haven zijn gehuisvest;
- **Port of Amsterdam:** van medewerkers tot raad van commissarissen en onze aandeelhouder, de gemeente Amsterdam.

Deze stakeholders zijn op initiatief en begeleiding van de afdeling Communicatie en een gespecialiseerd extern bureau geïdentificeerd. In 2015 zijn deze stakeholdergroepen voor het eerst bepaald als onderdeel van onze contentstrategie. Wij bekijken deze selectie van stakeholdergroepen elke twee jaar kritisch. Zo blijven wij op de juiste manier in contact met onze omgeving.

Al onze stakeholders zijn belangrijk voor ons en wij vinden het essentieel om te weten wat voor hen relevante onderwerpen zijn. Daarnaast hechten wij waarde aan onze eigen visie op onze impact, rol, toekomst en strategie. Zo borgen wij een 'van buiten naar binnen' - en 'van binnen naar buiten' - perspectief op de organisatie.

Bijlage 5

Wij staan op diverse manieren in contact met onze stakeholders (zie hoofdstuk 'Onze omgeving' voor meer informatie). Zo gaan wij elke twee jaar in gesprek met onze stakeholders. Dit zijn open en informele gesprekken met een vertegenwoordiger uit elke groep, die we samen met het directieteam selecteren aan de hand van een rondvraag in de organisatie.

Tijdens deze constructieve gesprekken hebben wij het over verschillende vragen: wat doen wij goed, wat kunnen wij beter doen, welke kansen en risico's zijn er? We vragen ook door: anticiperen wij hier juist op? Verder willen we weten van onze stakeholders hoe zij naar Port of Amsterdam kijken en of ze vinden dat we wij onze rol pakken.

Verder is er altijd ruimte voor de stakeholders om zelf onderwerpen aan te kaarten. Aan het einde van elk gesprek vragen wij onze gesprekspartner om thema's scores te geven. Dat is van belang voor onze materialiteitsanalyse.

Bijlage 5

Hieronder een overzicht van de stakeholdergroepen met een toelichting.

Stakeholdersgroep	Voorbeeld van structurele dialogen	Voorbeelden van besproken thema's	Specifiek besproken issues	Verwachtingen en belangen
Overheden	Enkele keren per jaar zijn er bijeenkomsten met verschillende samenwerkingsverbanden zoals de Industrietafel Noordzeekanaalgebied, het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied en de Brancheorganisatie Nederlandse Zeehavens (BOZ)	Energietransitie (CCUS, synthetische kerosine, biobrandstoffen), transitie naar circulaire economie (biobased en verwerking stadsafval), digitalisering, innovatie, veranderende politieke omstandigheden op internationaal vlak (Brexitbrexit, China, VS), spoorwegverbindingen, lokale thema's zoals havenstad, cruise	AEB, stikstofproblematiek, schone scheepvaart, klimaatakkoord	Overheden op alle niveau's hebben invloed op wat in de haven gebeurt. In overleg blijven met overheidsstakeholders is van groot belang om voldoende fysieke en milieuruimte voor havenactiviteiten te behouden
Strategische Partners	Wij hebben zitting in meerdere overleggen met Strategische Partners. Zo hebben we ons samen met partners ingezet om de transitie naar schonere energie te versnellen	● Partnerships ● Logistiek en bereikbaarheid ● Duurzame haven	Project Neptunes samen met Port of Rotterdam en tien andere grote internationale havens om geluidsoverlast scheepvaart in kaart te brengen en terug te dringen	Huidige strategische partners verwachten van ons dat het aantal nieuw aan te sluiten partners zal uitbreiden want zij hebben belang bij een snelle transitie naar schonere energie

Bijlage 5

Stakeholdersgroep	Voorbeeld van structurele dialogen	Voorbeelden van besproken thema's	Specifiek besproken issues	Verwachtingen en belangen
Leveranciers	- Marktconsultaties om de haalbaarheid van doelstellingen, de scope, de specificaties en de inkoopstrategie te bepalen voor opdrachten om in de markt te zetten - Inkooptrajecten voor opdrachten ten behoeve van de bedrijfsvoering als voor projecten - Contract- en leveranciersmanagement	- Duurzame bedrijfsvoering - Milieu en leefomgeving - Energietransitie en circulaire economie - Innovatie - Verantwoorde handelsketen - Duurzame haven	- Diverse marktconsultaties en inkooptrajecten om de inkoopstrategie te bepalen voor onder meer de ontwikkeling van het nieuwe circulaire directievaartuig, de nieuwbouw van Prodock 2.0, het circulaire fietspad aan de Aziëhavenweg, de emissie-inventarisatie in het havengebied, de ombouw van patrouillevaartuigen naar hybride elektrische voortstuwing et cetera - Actief met partijen in gesprek om hun dienstverlening aan het Port of Amsterdam te verbeteren	- Door in dialoog te gaan met marktpartijen voorafgaand en tijdens inkoopprocedures komen we tot succesvolle inkoopstrategieën en een goed aanbod voor onze inkoopbehoefte - Marktpartijen begrijpen onze vraag beter en wij zijn beter op de hoogte van marktontwikkelingen en oplossingen - Met actief contract- en leveranciersmanagement kunnen wij ervoor zorgen dat afspraken worden nagekomen en leveranciers zich ontwikkelen, zodat zij (blijvend) bijdragen aan de organisatiedoelstellingen van Port of Amsterdam

Bijlage 5

Stakeholdersgroep	Voorbeeld van structurele dialogen	Voorbeelden van besproken thema's	Specifiek besproken issues	Verwachtingen en belangen
Kennisinstituten	Samenwerking met het Centrum Wiskunde en Informatica, de Vrije Universiteit en de Hogeschool van Amsterdam, met het cluster IT voor IT-gerelateerde zaken en het cluster mainportlogistiek voor logistieke zaken	Cluster IT, logistieke zaken en digitale havenontwikkeling	Er worden gemiddeld ongeveer drie opdrachten per jaar uitgezet, variërend van stages tot afstudeeropdrachten en literatuuronderzoeken	- De verwachting is dat de bestaande samenwerkingen met kennisinstituten verder worden geformaliseerd - Het belang voor kennisinstituten is om een doorgaande leerlijn te ontwikkelen - Wij krijgen de kans werkplekken aan studenten aan te bieden en het leren en werken in de haven te promoten
Maatschappelijke organisaties	Met ons partnership met Stichting Natuur & Milieu voeren we ongeveer vier keer per jaar een gesprek, om te bekijken hoe we elkaar kunnen helpen	Over circulaire economie in het Amsterdams havengebied, over kansen en over zaken die minder goed gaan op het gebied van natuur en milieu	De visie van Natuur & Milieu op chemische recycling van plastics in het havengebied	Het is van belang om in gesprek te blijven met relevante maatschappelijke organisaties en de verwachting is dat dit vaker gaat plaatsvinden
Media	Er vinden regelmatig gesprekken plaats over verschillende thema's met vertegenwoordigers van de media	- Milieu en leefomgeving - Energietransitie en circulaire economie - Logistiek en bereikbaarheid - Verantwoorde handelsketen	In 2019 zijn er diverse informatieaanvragen uit de media binnengekomen bij onze woordvoering, die daar per aanvraag op heeft gereageerd	- De verwachting is dat de aandacht in de media zich op dezelfde voet zal voortzetten - Ons belang is om ons via de media te laten zien waar Port of Amsterdam voor staat en welke toegevoegde waarde wij voor de stad hebben

Bijlage 5

Stakeholdersgroep	Voorbeeld van structurele dialogen	Voorbeelden van besproken thema's	Specifiek besproken issues	Verwachtingen en belangen
Klanten	● Structurele overleggen met binnen-vaartbranches ● Twee bijeenkomsten over het thema 'spoor' ● Evenement over logistiek ● Event voor riviercruiseklanten ● Jaarlijkse strategiesessie met klanten ● Agentendiner met agenten en terminals ● Meerdere bijeenkomsten met bedrijven over de opslag van waterzuiveringsslib	Klanttevredenheid verhogen en samen naar een beter resultaat	● Verbetering Amsterdamse haven voor de binnenvaart ● Spoor en achterland ● Riviercruisestrategie gericht op betere faciliteiten (walstroom) en duurzaamheid (Green Award) ● Mogelijke overlast van opslag van waterzuiveringsslib	De verwachting is dat klantbijeenkomsten georganiseerd blijven worden, want het is van belang om in contact te blijven met de klanten en te weten wat hun wensen zijn

Bijlage 5

Stakeholdersgroep	Voorbeeld van structurele dialogen	Voorbeelden van besproken thema's	Specifiek besproken issues	Verwachtingen en belangen
Omwonenden	• Communicatie via social media (webcare) • Elk kwartaal vindt een monitorbijeenkomst plaats met bewoners van de Suriname- en Sumatrakade samen met Stadsdeel Oost • Onderwerpen zijn onder andere overlast en handhaving binnenvaart • Met werknemer van bedrijf uit het havengebied gesproken over afval in de haven waaruit een port clean-up voortgekomen is	Leefbaarheid en milieu	• Via social media is gecommuniceerd over diverse onderwerpen als stank- en geluidsoverlast	De verwachting is dat de dialoog met omwonenden via social media verder zal toenemen en het is van belang om hier met aandacht op te reageren en de juiste boodschap af te geven.

Bijlage 5

Stakeholdersgroep	Voorbeeld van structurele dialogen	Voorbeelden van besproken thema's	Specifiek besproken issues	Verwachtingen en belangen
Ondernemingsraad	Mededelingen bestuurder ten aanzien van ontwikkelingen in de organisatie	• Wijzigingen RvC • Andere invulling rol en taak preventiemedewerker • Veranderingen binnen de afdeling HR • Herinrichting ISPS-toetsingsorganisatie • Tussentijdse evaluatie vijf ploegen-rooster • Optimalisatie werkzaamheden Haven-afvalstoffenplan • Evaluatie reorganisatie Advies en Beleid van DHM • Aanbevelingen uit medewerkers-onderzoek 2018 • Privacyreglement • Aanstelling vertrouwenspersonen • Roosterregels DHM (verruiming verlof)	• Wendbare organisatie (traject Berenschot) • Strategische personeelsplanning • Diversiteitsbeleid • Duurzame inzetbaarheid, generatiepact	De Ondernemingsraad verwacht op dezelfde voet de actuele issues aan te kaarten en te beoordelen en het belang van de medewerkers te blijven vertegenwoordigen

Bijlage 6

Bepaling Materialiteit

Wij bepalen onze materiele thema's tijdens een tweejaarlijks proces. In 2019 hebben wij opnieuw onze materiele thema's bepaald. De basis hiervoor vormden de onderwerpen die in 2018 geïdentificeerd zijn. Deze lijst met onderwerpen actualiseerden wij met behulp van verschillende analyses: een media-analyse, een peeranalyse, een trendanalyse en een reputatie-onderzoek.

Met de bevindingen van deze analyses actualiseren wij de lijst van thema's die ertoe doen:

Thema	Toelichting: Waarom houden wij ons met dit onderwerp bezig?	Niveau
Energietransitie en circulaire economie	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.	Port of Amsterdam, havengebied en keten
Milieu en leefomgeving	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 geformuleerd. En wij willen onze belasting op het milieu minimaliseren, aandacht besteden aan flora en fauna op het land en in het water (biodiversiteit) en met oog voor onze directe omgeving.	Port of Amsterdam, havengebied en keten
Schone en veilige scheepvaart	Het Amsterdams havengebied is een belangrijk logistiek knooppunt voor de scheepvaart: zee-, binnenvaart en cruise. De scheepvaart is een van de meest vervuilende sectoren, daarom stimuleren wij de ontwikkeling van een schone scheepvaartsector.	Port of Amsterdam, havengebied en keten
Verantwoorde handelsketen	De Amsterdamse havenregio is een van 's werelds belangrijkste logistieke knooppunten waar internationale ladingstromen worden op- en overgeslagen. Sommige van deze ladingstromen gaan gepaard met ongewenste omstandigheden in de handelsketen voor mens en/of milieu. Daarom vinden wij dat wij ook een verantwoordelijkheid om als ketenpartner, voor zover onze invloed reikt, dit te helpen verbeteren.	Port of Amsterdam, havengebied en keten
Werk en kennis	In en rond de haven werken ruim 70.000 mensen en biedt de haven ruimte om te pionieren, te innoveren en te testen. De haven is daarmee een enorm belangrijke bron van werkgelegenheid en kennis voor de regio.	Port of Amsterdam, havengebied en keten
Digitale haven	Efficiënte logistieke verbeteringen in en rond het Amsterdams havengebied kunnen niet meer zonder een professionele digitale omgeving. Daarom willen wij de operatie efficiënt ondersteunen en onze klanten helpen om hun (logistieke) processen sneller, slimmer en schoner in te richten (hyperconnectiviteit).	Port of Amsterdam, havengebied en keten

Bijlage 6

Thema	Toelichting: Waarom houden wij ons met dit onderwerp bezig?	Niveau
Ruimte intensivering	De Metropoolregio Amsterdam groeit en daardoor worden ruimtelijke verdelingsvraagstukken voor industrie, wonen, werken en recreëren steeds complexer. Daarom moeten en willen wij zorgvuldig en kritisch omgaan met beschikbare ruimte en deze intensiever gebruiken.	Havengebied
Logistiek en bereikbaarheid	Goede bereikbaarheid van de haven is heel belangrijk voor de concurrentiepositie. Goederenvervoer moet zo efficiënt mogelijk via zee-, binnenvaart, trein of wegverkeer kunnen doorstromen. En ook het personenvervoer van en naar de haven. Daarom zetten wij ons in voor een optimale bereikbaarheid.	Havengebied en keten
Partnerships	Wij opereren in een speelveld met veel verschillende belanghebbenden. Daarom zoeken we de samenwerking graag op zodat we met partijen gezamenlijk waarde kunnen creëren en daarmee mede onze strategie weten te realiseren.	Port of Amsterdam, havengebied en keten
Voorkeurshaven	Wij willen een goede concurrentiepositie hebben en van waarde zijn voor de regio als industrieel cluster. Een goede reputatie is dan ook belangrijk voor ons. Wij bouwen aan een haven die waarde oplevert voor klanten en omgeving. Daarom zetten wij ons in voor een slimme, snelle, schone haven.	Havengebied en keten
Transparantie	Open en eerlijke communicatie over onze activiteiten en impact op onze omgeving is essentieel voor een goede relatie met onze stakeholders. Daarom proberen wij zo transparant mogelijk te zijn en open te communiceren.	Port of Amsterdam
Innovatiekracht	Wij willen anticiperen op en meebewegen met de veranderende wereld om ons heen. Wij willen wendbaar blijven en daarom stimuleren wij actief innovatie en nieuwe samenwerkings- en organisatievormen. Dit doen wij zowel met partners als binnen de eigen organisatie.	Port of Amsterdam, havengebied en keten
Stakeholderbetrokkenheid	Wij hebben te maken met uiteenlopende groepen belanghebbenden en daarom streven wij naar een structureel en open gesprek met hen, gebaseerd op gelijkwaardigheid en vertrouwen.	Port of Amsterdam, havengebied en keten
Toekomstbestendigheid	Wij willen toekomst bestendig zijn, daarom managen wij risico's en zorgen daarmee voor veerkrachtigheid van de organisatie. Het helpt ons om focus te brengen in de koers van onze organisatie zodat wij van waarde blijven, nu en in de toekomst.	Port of Amsterdam, havengebied en keten
Goed bestuur & leiderschap	Wij vinden leiderschap en degelijk bestuur met het oog op de toekomst en het behalen van ambities belangrijk. Daarom focussen wij ons op het behalen van lange termijn doelstellingen en zijn wij waar mogelijk een koploper.	Port of Amsterdam, havengebied en keten
Bedrijfsresultaat	Met elkaar en met onze partners werken wij hard om ambities te realiseren, doelstellingen te halen en waarde toe te voegen. Wij streven een maatschappelijk en financieel gezonde organisatie na, het draait niet enkel om financieel resultaat.	Port of Amsterdam, havengebied en keten

Bijlage 6

Na deze stap legden wij de lijst zowel intern als extern voor ter toetsing:

- Vind jij dat er onderwerpen ontbreken?
- Zie jij graag een aanpassing bij de toelichting?
- Welke score ken jij toe aan de onderwerpen?

Intern doen we dit bij collega's en ons directieteam. Wij ontvangen van de afdeling HR een lijst van medewerkers die een gebalanceerde weerspiegeling van onze organisatie vormen. Iedereen op deze lijst neemt anoniem deel en krijgt dezelfde context. Opmerkingen en aanvullingen worden door de afdeling Strategie & innovatie in overweging genomen. Dit jaar heeft dit proces niet geresulteerd in een aanpassing.

Na deze interne toetsing benaderen wij onze externe stakeholders. Per stakeholdergroep benaderen wij een representatieve vertegenwoordiger. Wij vragen diverse afdelingen om iemand te noemen. Verder raadplegen wij onze CEO en CFO. Uiteindelijk maakt de afdeling Strategie & Innovatie de selectie. Soms in het overduidelijk wie we moeten kiezen, vooral als een naam meermaals genoemd wordt. Soms vergt het iets meer moeite om de juiste personen te vinden en tot een goede balans te komen.

Met elke vertegenwoordiger voeren we een gesprek gevoerd over onderwerpen zoals de onderstaande:

- Wat doet ertoe voor jou?
- Hoe zie jij Port of Amsterdam?
- Hoe zie jij onze rol?
- Welke onderwerpen vind jij belangrijk?
- Wat stuit je tegen de borst?
- Wat valt je negatief en positief op?
- Welke rol of welk standpunt dienen wij in te nemen?
- Hoe dienen wij ons te verhouden tot de sustainable development goals?
- Hoe creëren wij op de lange termijn de meeste waarde?
- Wat wil je aan ons kwijt?

Bijlage 6

We vragen na afloop van het gesprek of achteraf per e-mail om de onderwerpen op de lijst een score te geven. De interviews worden zoveel mogelijk door dezelfde twee personen van Port of Amsterdam afgenomen. Verder is er een interview-leidraad. Zo borgen wij vergelijkbaarheid en een robuust proces. Een andere maatregel is dat wij erkennen dat binnen een groep stakeholders al veel verschillende meningen kunnen bestaan.

Dit ondervangen wij door personen met een overkoepelende kijk op de stakeholdergroep te vragen om de onderwerpen een score te geven voor de groep als geheel. Wij vragen hun dus om als vertegenwoordiger van groep van buiten naar binnen te kijken. Wij nemen de gemiddelde score van de vertegenwoordiger en van de persoon met een overkoepelende kijk mee in onze analyse.

Als de interne en externe scores zijn verzameld, is de materialiteitsanalyse compleet. Op basis daarvan geven wij de materialiteitsmatrix vorm.

Materialiteitsmatrix

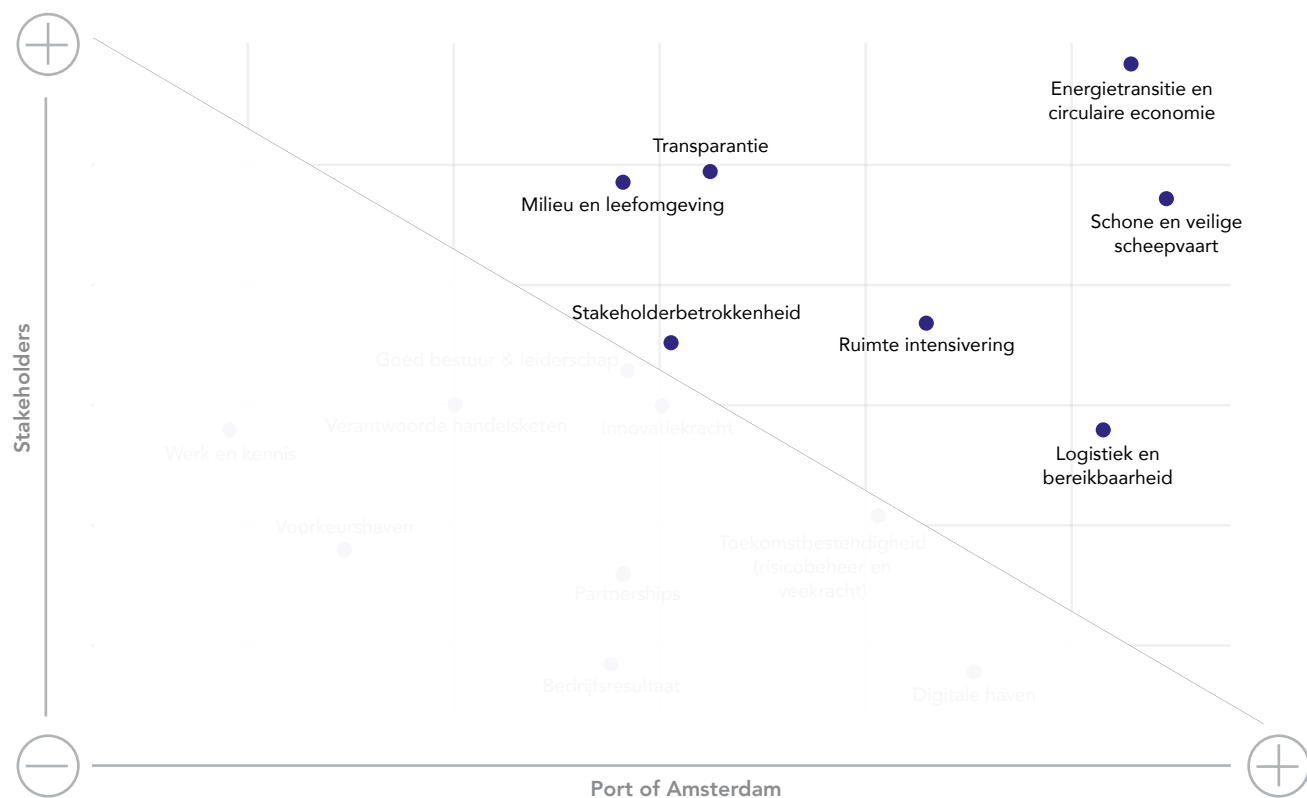
De meest materiële thema's vormen de focus voor ons jaarverslag. Als we de uitkomst vergelijken met de analyse in 2018 zien we de onderstaande verschuivingen:

Nieuw geïdentificeerde thema's:

- Bedrijfsresultaat (maatschappelijk en financieel);
- Goed bestuur en leiderschap;
- Toekomstbestendigheid (met hieronder 'risicobeheer' en 'veerkracht')
- Stakeholderbetrokkenheid;
- Diversificatie;
- Reputatie.

Samenvoegingen en splitsingen:

- 'Biodiversiteit' is opgenomen in het bestaande thema 'Milieu & Leefomgeving';
- 'Klanttevredenheid' is opgenomen in het nieuwe geïdentificeerde thema 'Stakeholderbetrokkenheid';
- 'Duurzame bedrijfsvoering' is opgenomen in 'Toekomstbestendigheid';
- Het nieuw geïdentificeerde thema 'Diversificatie' is in het bestaande thema 'Innovatiekracht' opgenomen;
- Het nieuw geïdentificeerde thema 'Reputatie' is in het bestaande thema 'Voorkeurshaven' opgenomen.



Bijlage 6

Uit de uitkomst van de nieuwe analyse blijkt dat sommige thema's belangrijker of juist minder belangrijk zijn bevonden dan voorheen. Stakeholders hebben aangegeven het thema 'Energietransitie en circulaire economie' en 'Transparantie' belangrijker te vinden. Daarentegen zijn 'Werk en kennis' en 'Verantwoorde handelsketen' minder belangrijk bevonden. In onze eigen organisatie zijn de thema's ook verschoven. Zo zijn 'Logistiek en bereikbaarheid', 'Schone en veilige scheepvaart' belangrijker bevonden. 'Energietransitie en circulaire economie' is ook iets belangrijker bevonden. De thema's 'Innovatiekracht' en 'Milieu en leefomgeving' zijn iets minder belangrijk bevonden. De thema's 'Verantwoorde handelsketen' en 'Werk en kennis' zijn duidelijk minder belangrijk bevonden.

De uitkomst van dit jaar heeft bevestigd dat we de juiste koers varen. Wij hanteren een integrale aanpak om met de belangrijkste thema's om te gaan. Deze thema's zijn op verschillende niveaus belangrijk en hebben op elk niveau net een andere impact. Transparantie behelst bijvoorbeeld voor onze eigen organisatie iets anders dan voor het havengebied of voor de keten. Op elk niveau geven wij op een specifieke manier invulling aan deze thema's. De onderwerpen zijn verankerd in de roadmaps of strategische programma's. De thema's maken deel uit van bestaande overlegcycli, worden getoetst op effectiviteit en zijn gelinkt aan doelstellingen en verantwoording.

Colofon

Uitgave

Port of Amsterdam

Tekst

Port of Amsterdam

Tekstschrijvers.nl

Design en realisatie

C&F Report