



Jaarverslag 2020



**Port of
Amsterdam**

Inhoudsopgave

Kerncijfers

3

Voorwoord

4

Visie, missie en strategie

7

Corona: Hoe de haven doorwerkte

12

Onze omgeving

15

Waardecreatie

19

Resultaten

23

Financiële resultaten

37

Onze medewerkers

43

Governance

49

Risicomanagement

54

Verslag van de RvC

63

Over dit jaarverslag

68

Jaarrekening

70

GRI-tabel

129

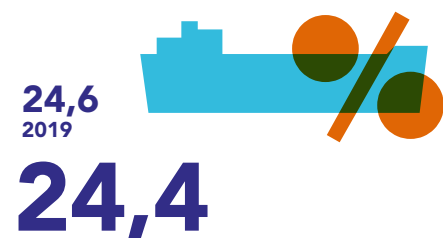
Bijlagen

133

Kerncijfers 2020

Schone scheepvaart

(% schepen met ESI-korting)



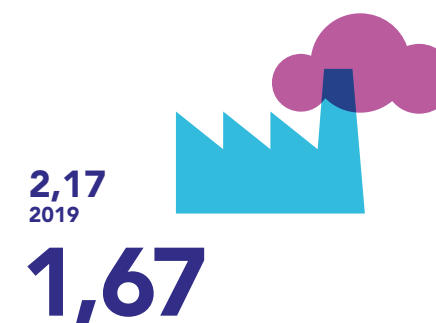
Port Engagement Score (PES)



2

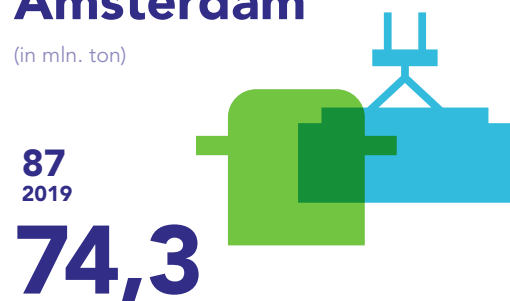
CO₂-uitstoot

(x 1.000 ton)



Overslag in Amsterdam

(in mln. ton)



Opbrengsten

(in € mln.)



Resultaat*



* Betreft het resultaat na verschuldigde vennootschapsbelasting en exclusief belastinglatentie.

Voorwoord

Port of Amsterdam heeft een bewogen jaar achter de rug. We waren eerder al geconfronteerd met de PFAS-belemmeringen en de stikstofcrisis. In maart 2020 kwam daar de coronacrisis bij. We zagen de omzet stevig dalen en de kolenoverslag zelfs halveren. Toch voelen we ook enige trots: we hebben in 2020 gezien dat de haven in zware tijden doorwerkt.

Corona heeft het jaar getekend. Sommige klanten leden zware verliezen, zelf moesten we onze werkwijze radicaal omgooien en zagen we toe hoe de zee- en riviercruise kwamen stil te liggen. Ook op de cijfers heeft de crisis een forse impact gehad. We verwachten het overslagniveau van 2019 de komende vijf jaar niet te realiseren.

De crisis heeft ook positieve effecten. Deze periode heeft ons kostenbewuster gemaakt. Ook bleken we in staat de transitie naar thuiswerken nagenoeg vlekkeloos te laten verlopen. Dit voorjaar werd duidelijker dan ooit hoe belangrijk de haven is voor de stad en de regio. Ondanks de beperkingen hebben we onze operaties steeds kunnen voortzetten, zij het met de nodige voorzorgsmaatregelen.

Het voortouw nemen

In maart 2021 gaf onze aandeelhouder, de gemeente Amsterdam, goedkeuring aan onze nieuwe strategie. De komende jaren neemt Port of Amsterdam als Europese zeehaven het voortouw in de energietransitie en de realisatie van de circulaire economie in de stad en de regio. We gaan ons inspannen om klanten, ladingen en activiteiten duurzamer te laten groeien. Verder maken we het scheepvaartproces vlotter, veiliger en transparanter



Koen Overtom, CEO

Alexander Kousbroek, CFO

“Het is duidelijker dan ooit geworden hoe belangrijk de haven is voor de stad en de regio. Ondanks de beperkingen hebben we onze operaties steeds kunnen voortzetten, zij het met de nodige voorzorgsmaatregelen.”

Bericht van de directie

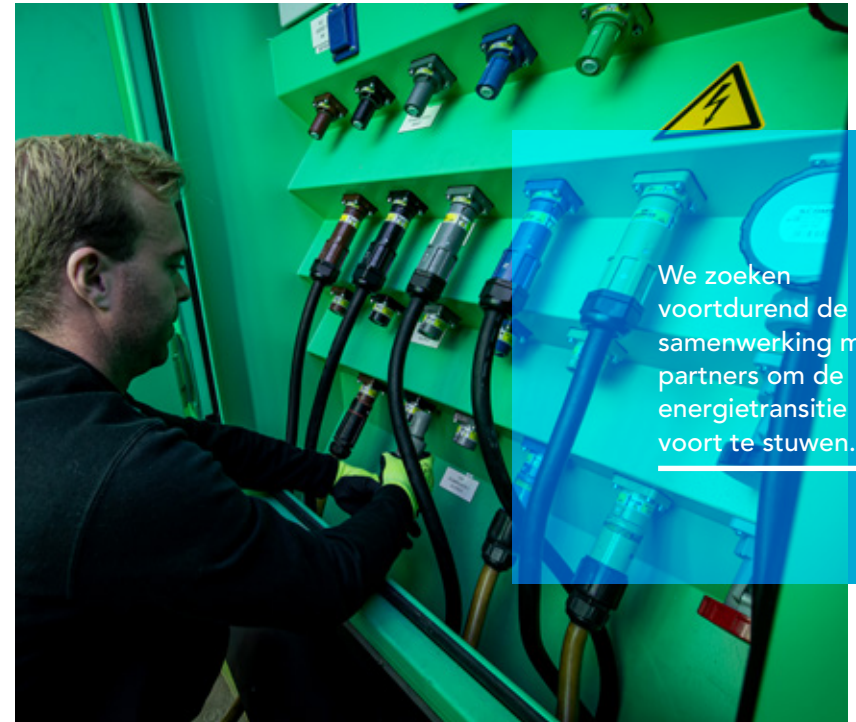
en ontwikkelen we een energie- en grondstoffeninfrastructuur om de verduurzaming van de industrie te versnellen.

Onze ambities sluiten aan op de havenvisie die de gemeente Amsterdam in november 2020 publiceerde. Daarin staat dat de Amsterdamse haven vijf belangrijke publieke taken vervult, onder meer als nautisch distributiepunt, vestigingsplaats voor industrie en aanjager van de energietransitie. De gemeente wil samenwerken met de haven om de stad en de regio klimaatneutraal en circulair te krijgen. Wij zijn blij met deze erkenning en zijn vastberaden om deze ambities samen met de gemeente te realiseren.

Aanjager van de energietransitie

Een van de belangrijkste gebeurtenissen op het vlak van de energietransitie vond plaats in april 2020. Toen ondertekende Port of Amsterdam een convenant om het baggerdepot in de voormalige Averijhaven nabij IJmuiden te ontwikkelen tot Energiehaven. Samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), provincie Noord-Holland, gemeente Velsen, Tata Steel en Zeehaven IJmuiden gaan we het gebied ontwikkelen tot een modern en duurzaam haventerrein. Dat terrein krijgt onder meer een belangrijke rol bij de bouw en het onderhoud van toekomstige windparken op de Noordzee.

We zoeken voortdurend de samenwerking met partners om de energietransitie voort te stuwten. Zo onderzoeken we met Gasunie de realisatie van een regionale waterstofinfrastructuur en met Liander hoe we de knelpunten in de onderstations kunnen oplossen. Met Nouryon en Tata Steel hebben we de businesscase nader uitgewerkt voor het H2ermes-project, met als doel de vestiging te realiseren van een waterstof-fabriek op het terrein van Tata Steel.



We zoeken voortdurend de samenwerking met partners om de energietransitie voort te stuwten.

Met onder andere Schiphol en SkyNRG onderzoeken we de mogelijkheden om synthetische kerosine te ontwikkelen en te transporteren naar de luchthaven, terwijl we met de partners in het Noordzeekanaalgebied hebben gewerkt aan een verduurzamingsplan voor de regio en een betere onderlinge afstemming richting het Rijk en Europa.

Bericht van de directie

Een jaar met ups en downs

Er viel in 2020 veel goed nieuws te melden. We zijn verheugd over de komst van een aantal grote klanten op bedrijventerrein HoogTij. Verder kondigde Global Petro Storage (GPS) aan dat het een spoorverbinding gaat aanleggen naast de huidige terminal in de Amsterdamse haven. Ook breidt het bedrijf de opslagcapaciteit uit met drie tanks voor de opslag van ethanol. De nieuwe containerlijndienst van Samskip helpt ons onze ambitie te realiseren om te groeien in de shortsea-markt. In juli 2020 nam de Gezamenlijke Brandweer Amsterdam de nieuwe kazerne in het Westelijk Havengebied in gebruik.

We kregen ook flinke teleurstellingen te verwerken. Zo werd Sail 2020 geannuleerd, net als de Olympische en Paralympische Spelen. Wij hadden ons verbonden aan Missie H2, een coalitie van bedrijven waarmee we Nederland tijdens die evenementen als waterstofland zouden promoten. Verder moesten we diverse evenementen afgelasten voor stakeholders, zoals een aantal jaarlijkse werkbezoeken en bijeenkomsten tijdens beurzen en congressen.

In januari 2020 werd softwarebedrijf Citrix getroffen door een cyberaanval. Wij hebben de toegang tot onze Citrix-applicaties afgesloten tot het datalek was gerepareerd. In maart 2020 verscheen een rapport over een incident met binnenvaartschip Fox. Tijdens de reis, die begon in de Amsterdamse haven, hadden de schippers blootgestaan aan een te hoge concentratie fosfine. Het onderzoek dat Divisie Havenmeester van Port of Amsterdam instelde, leidde tot aanbevelingen om tot een veiliger proces te komen.

In juli 2020 presenteerde adviescommissie Oeververbindingen Rijkswateren Amsterdam het eindrapport *Genereus verbonden*. De commissie sprak zich uit over de beste manier om de oevers van de rivier met elkaar te verbinden. Hoewel onze voorkeur blijft uitgaan naar tunnels onder het IJ, kunnen wij goed leven met het voorstel dat er nu ligt.

Afscheid van twee gewaardeerde bestuurders

In december 2020 maakte Michiel de Brauw bekend dat hij om gezondheidsredenen terugtreedt als CFO van Port of Amsterdam. Wij danken Michiel voor de vruchtbare samenwerking en zullen zijn kritische blik missen. We zijn blij dat hij de komende jaren in een andere rol verbonden blijft aan Port of Amsterdam. Alexander Kousbroek volgt hem per 1 januari 2021 op als CFO.

In januari 2021 maakte ook Koos van der Steenhoven, voorzitter van de raad van commissarissen, bekend dat hij Port of Amsterdam verlaat. Hij heeft daartoe besloten op basis van een persoonlijke afweging. Wij zijn Koos zeer erkentelijk voor zijn grote betrokkenheid bij Port of Amsterdam, de medewerkers en alle ontwikkelingen in de haven.

Een enorme opdracht

Port of Amsterdam wil een grote bijdrage leveren aan de enorme verduurzamingsopdracht waar onze maatschappij zich de komende jaren voor gesteld ziet. We worden geconfronteerd met twee uitdagingen: we hebben te maken met beperkte fysieke ruimte en milieuruimte en het wordt steeds moeilijker te voldoen aan de enorme vraag naar energie van bedrijven in de haven.

Daarom willen we samen met de regio een visie ontwikkelen op de implementatie van waterstof, de aanvoer van elektriciteit en de uitbreiding van het warmtenet. Als we de krachten weten te bundelen, beschikken we over de kennis, kunde en daadkracht die nodig zijn om de stad en de regio het komende decennium klimaatneutraal en circulair te maken. Wij hebben er vertrouwen in dat we daarin samen zullen slagen.

Koen Overtoom, CEO
Alexander Kousbroek, CFO

Visie, missie en strategie

**Het voortouw nemen
in de transformatie**

Als Europese zeehaven zijn we voorloper in de transitie naar een duurzame samenleving. Zo werken we toe naar een klimaatneutrale haven in 2050.

Ontvankelijk voor verandering

Visie, profiel en missie

Klimaatverandering, verstedelijking en digitalisering: onze maatschappij ondergaat grote veranderingen. Ook worden we geconfronteerd met ingrijpende gebeurtenissen, zoals de stikstofcrisis en de coronacrisis. Onze visie helpt ons flexibel in te spelen op deze ontwikkelingen.

Visie	Profiel	Missie
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.	• 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.	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 werkerreinen, binnen én buiten het Noordzeekanaalgebied, nationaal en internationaal. Daarom is onze missie: <i>Grensverleggend waarde creëren.</i>

Stakeholders				Strategie	
Klanten	Strategische partners	Omwonenden	Maatschappelijke		2017-2021: Koers naar de Amsterdam Metropolitan Port
Overheden	Leveranciers	Medewerkers	organisaties		2021-2025: Het voortouw nemen
Aandeelhouders	Media	Kennisinstituten			

Strategie

2020 was het laatste jaar waarin wij de strategie 2017-2021 uitvoerden. We hebben dit jaar een nieuwe strategie ontwikkeld. De komende jaren wil Port of Amsterdam de verduurzaming van de haven in een stroomversnelling brengen.

2017-2021: Koers naar de Amsterdam Metropolitan Port

In ons strategisch plan 2017-2021, *Koers naar de Amsterdam Metropolitan Port*, spraken wij de ambitie uit om de haven sneller, slimmer en schoner te maken. Daar hebben we op drie manieren aan gewerkt.

Allereerst hebben wij onze netwerken versterkt en de energietransitie gestimuleerd. Er is een begin gemaakt met de afbouw van de kolenoverslag in de Amsterdamse haven, we hebben de komst van hernieuwbare energie en biobrandstoffen voorbereid en we

hebben fors geïnvesteerd in zonne- en windenergie. In het hoofdstuk Resultaten vertellen we hier meer over.

Daarnaast hebben we de activiteiten in het havengebied gediversifieerd en geïnnoveerd. Zo hebben we hard gewerkt aan de realisatie van een circulaire hotspot. Ook hebben we klanten met elkaar in contact gebracht en innovatieve bedrijven ondersteund door kennis te delen of ze een financiële impuls te geven. Een voorbeeld van deze ontwikkeling is het besluit om Prodock 2.0 in de haven te vestigen. Dat is een bedrijfsverzamelgebouw voor ambitieuze ondernemers die zich richten op de circulaire en biobased economie, de energietransitie en digitalisering.

Tot slot hebben wij onszelf ontwikkeld tot voorkeurshaven. We hebben ons intensief beziggehouden met waterstofontwikkeling en -promotie en onszelf nadrukkelijker gepositioneerd als shortseahaven in de containerlogistiek. Bij vestigingstrajecten hebben we gelet op het type klanten dat we wilden aantrekken. Die aanpak heeft onder meer geresulteerd in een circulaire plastic-hub rondom het Afval Energie Bedrijf (AEB).

Focus 2017-2021



Focus 2021-2025



Strategie

2021-2025: Het voortouw nemen

Onze nieuwe strategie, *Het voortouw nemen: duurzaam versnellen in de Amsterdamse haven*, heeft drie speerpunten. Ten eerste laten we klanten, ladingen en activiteiten duurzamer groeien. Ten tweede maken we het scheepvaartproces vlotter, veiliger en transparanter. Ten derde ontwikkelen we de energie-infrastructuur van de haven om de transitie te versnellen. Bovendien willen we dat onze eigen bedrijfsvoering in 2030 klimaatneutraal is.

De komende vier jaar willen we de transitie versnellen naar verdere verduurzaming van havenindustriële activiteiten. De nadruk ligt minder op groei van tonnage en meer op diversificatie. Investerings in onder meer toekomstbestendige infrastructuren versnellen de energietransitie en maken intensiever gebruik van de haventerreinen mogelijk. Zo anticiperen wij op verschillende uitdagingen waarmee wij worden geconfronteerd, zoals ruimtegebrek en de klimaatcrisis.

Ontstaan van de strategie

Bij de ontwikkeling van onze strategie hebben wij nadrukkelijk rekening gehouden met de omgeving. Eerst hebben we de bestaande materialiteitsanalyses geraadpleegd (zie bijlage 5) en gesprekken gevoerd met klanten en andere stakeholders om te achterhalen wat zij belangrijke thema's vinden en welke rol zij voor Port of Amsterdam weggelegd zien. Onze directie heeft hierin een belangrijke rol gespeeld.

Uit de gesprekken blijkt dat stakeholders verwachten dat we belangrijke zaken agenderen en als aanjager optreden. Ook beschouwen zij ons als de aangewezen organisatie om partijen in de haven bij elkaar te brengen en te helpen de duurzaamheidsopgave van de komende jaren te voltooien.

Op basis van deze inventarisatie hebben we vervolgens onze richting bepaald voor de komende vier jaar. We hebben de ambitie geformuleerd om het verduurzamingsproces van de haven te versnellen. Daar hebben we concrete doelen aan gekoppeld, die we vervolgens hebben getoetst bij collega's, de klanten, de aandeelhouder en de omgeving. Dit proces heeft geresulteerd in zeven meetbare doelen:

Zeven meetbare doelen 2021-2025



we versterken onze concurrentiepositie en behouden ons marktaandeel



we groeien in niet-fossiele omzet



we zorgen ervoor dat vrijwel alle zeevaart op tijd vertrekt



we groeien in opslagcapaciteit voor alternatieve brandstoffen



we gaan voor meer circulaire procesindustrie



we reduceren de CO₂-uitstoot



we creëren ontwikkelruimte



In 2030 is de Amsterdamse havenregio meer dan een overslagpunt en doorvoerhaven. De haven is dan een dynamische, internationale metropoolhaven waar internationale industrie en de lokale circulaire economie samenkomen.

Wij kunnen onze strategie alleen samen met partners en klanten realiseren. Gelukkig zien we een enorme bereidheid bij partijen in de haven om deze doelen samen met ons te bereiken. Er zijn bouwbedrijven die de recycling van bouwmaterialen elektrificeren, logistieke organisaties die experimenteren met waterstofvrachtwagens, bedrijven die elektriciteit met elkaar uitwisselen enzovoorts.

Een enorme uitdaging

Bij het uitvoeren van onze strategie krijgen we te maken met verschillende uitdagingen en onzekerheden. Veel ambities moeten we realiseren in een tijd waarin de milieu-

ruimte door bijvoorbeeld de stikstofmaatregelen beperkt is. Ook is het een uitdaging om samen met onze partners de infrastructuur aan te leggen die nodig is om de energietransitie te volbrengen. Daar komt bij dat de transitie naar groene energie vooralsnog veel stroom kost.

Toch zijn we optimistisch gestemd. Als energiehaven beschikken we over ruime ervaring met het transporteren en opslaan van brandstoffen. Door intensief samen te werken en innovatief te werk te gaan, kunnen we de transitie naar duurzame, groene brandstoffen realiseren. In het hele havengebied ondernemen we activiteiten om de transitie van de grond te krijgen. Zo werken we in IJmuiden met Nouryon en Tata Steel aan de bouw van een waterstoffabriek en onderzoeken we in Amsterdam de mogelijkheden om groene waterstof te produceren op het terrein van de voormalige kolen-centrale aan de Hemweg.

Een andere uitdaging is dat ook ruimte nodig is om een wezenlijke bijdrage te leveren aan de circulaire economie, terwijl we op dit moment al met ruimtegebrek kampen. We moeten samen met bestaande en toekomstige klanten oplossingen zoeken om de ruimte intensiever te benutten. Ons beleid om kritisch te kijken naar het type klanten dat we in de haven vestigen, heeft de afgelopen jaren zijn vruchten afgeworpen. Het resultatenhoofdstuk gaat hier dieper op in. Onze ambitie vereist dat we die kritische houding de komende jaren vasthouden en misschien zelfs aanscherpen.

Vitale partner van stad en regio

In ruim zeven eeuwen is de functie van de Amsterdamse haven onveranderd gebleven, namelijk om de stad, regio en wereld met elkaar te verbinden. De lading, goederen en activiteiten in de haven veranderen echter voortdurend. Met de nieuwe strategie voegen wij een hoofdstuk toe aan een eeuwenoud verhaal. We positioneren de haven niet alleen als essentiële schakel in het vervoer van goederen en ladingstromen, maar ook als vitale partner van de stad en de regio voor de complexe verduurzamingsvraagstukken waarvoor zij zich gesteld zien.

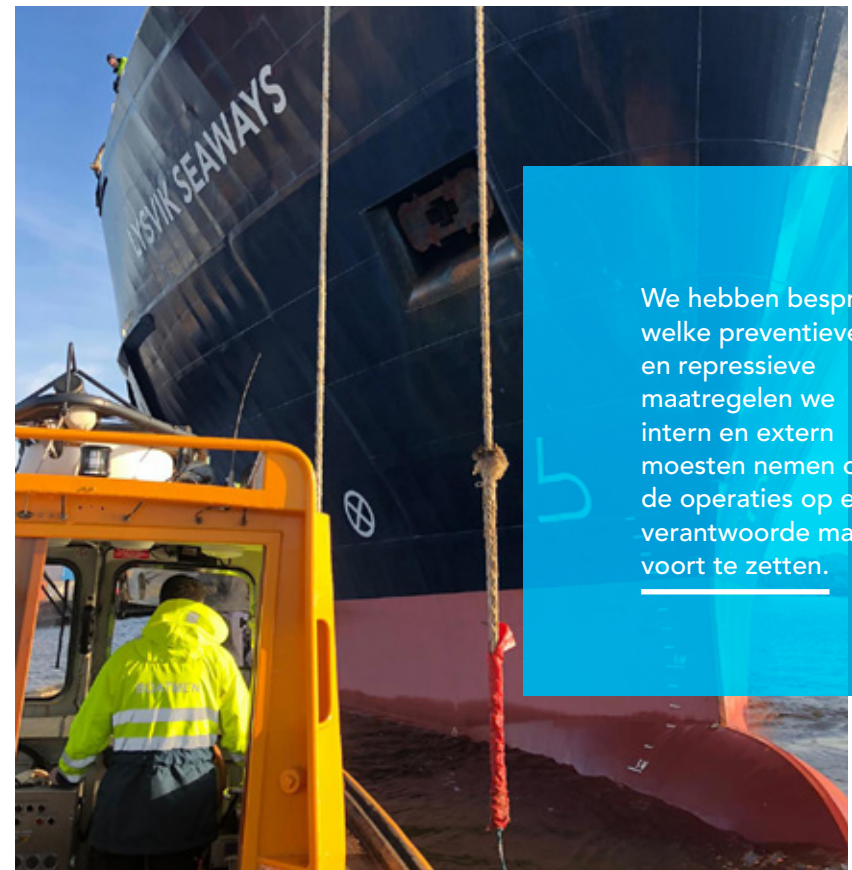
Corona: hoe de haven doorwerkte

Op zondag 15 maart 2020 kondigde het Nederlandse kabinet een intelligente lockdown af om het coronavirus te bestrijden. Deze ongekende maatregel had grote gevolgen voor de Amsterdamse haven. Port of Amsterdam is erin geslaagd in deze lastige tijd de operaties voort te zetten. Ook hebben we klanten waar mogelijk ondersteund.

Enkele dagen na de intelligente lockdown sloot Port of Amsterdam de haven voor alle zee- en riviercruiseschepen. Het was de meest tegennatuurlijke beweging die we als havenbedrijf konden maken. Afgezien daarvan hebben we er alles aan gedaan om de haven open te houden. Dat was essentieel voor de goederenstroom van en naar de stad en de regio. Ook heeft het havengebied een aantal vitale functies, zoals energieopwekking, afvalverwerking en drinkwatervoorziening.

De haven werkt door

Op het moment dat Nederland in lockdown ging, zijn we met onze veiligheidsadviseurs, de managers van de operationele teams en een aantal mensen van de werkvloer om de tafel gaan zitten. We hebben besproken welke preventieve en repressieve maatregelen we intern en extern moesten nemen om de operaties op een verantwoorde manier voort te zetten. De Divisie Havenmeester heeft het operationeel handboek aangevuld met een coronahoofdstuk. Dat actualiseren we als er nieuwe inzichten zijn of als de coronamaatregelen worden aangescherpt of versoepeld.



We hebben besproken welke preventieve en repressieve maatregelen we intern en extern moesten nemen om de operaties op een verantwoorde manier voort te zetten.

Corona: hoe de haven doorwerkte

Concreet houden de maatregelen bijvoorbeeld in dat we de roulatie tussen teams hebben beperkt. Medewerkers in de operatie zijn in vaste duo's op de patrouille-vaartuigen gaan werken. Binnen de teams is dus ook geen sprake meer van een roulatie-systeem. Daarnaast hebben we de managementaanwezigheid teruggebracht: als het team er niet is, werken de managers thuis. Tevens hebben we de verplichte opleidingen zo aangepast dat ze voldoen aan de landelijke richtlijnen, zodat ze kunnen doorgaan.

Voor schepen die in quarantaine moeten, hebben we vooraf ligplaatsen aangewezen. Ook hebben we zeeschepen verplicht een Medical Declaration of Health aan te leveren. Voordat ze de haven binnenkomen, moeten ze aangeven wat de medische staat van de bemanning is. In overleg met de politie en het Openbaar Ministerie hebben wij het toezicht aangescherpt op het naleven van de corona-noodverordeningen op het water. Tot slot hebben we allerlei werkprocessen en projecten gedigitaliseerd om te voorkomen dat noodzakelijke procesverbeteringen en doorontwikkelingen tot stilstand zouden komen te staan.

Verschillende scenario's

We hebben met de nautische dienstverleners, zoals slepers en vletterlieden, bekeken hoe zij hun processen coronaproof konden maken. Waar nodig hebben we daarbij hulp geboden. Verder zijn we pragmatisch omgegaan met fysieke inspecties. We wilden aanvankelijk 20 procent van de scheepvaart inspecteren, maar in deze situatie hebben we kwaliteit boven kwantiteit gesteld. We zijn meer risicogestuurd gaan inspecteren. Ook hebben we uitvalscenario's ontworpen voor het geval dat medewerkers van een subafdeling, zoals de verkeersleiding of de sluisbediening, door corona zouden worden getroffen. We constateerden dat we bij een uitval van 50 procent van onze operationele medewerkers de continuïteit ongeveer drie weken kunnen borgen.

In deze periode werd duidelijker dan ooit wat de vitale functies in ons bedrijf zijn. Sluiswachters, verkeersleiders, inspecteurs en havenbeambten zijn niet zomaar te vervangen. Een hoge mate van uitval kan ertoe leiden dat de haven stil komt te liggen. Dat zou rampzalige gevolgen hebben voor de industrie, de regio en de stad. Het vervult ons met trots hoe professioneel en gewetensvol deze collega's met de omstandigheden zijn omgegaan. Daardoor is een vlotte, veilige en ecologisch verantwoorde doorgang van de scheepvaart altijd geborgd gebleven.

Impact op klanten

Sommige sectoren zijn hard geraakt door de coronacrisis. Zo is de cruisevaart stil komen te liggen en is de vraag naar brandstoffen fors gedaald. Daardoor wordt in de haven beduidend minder olie overgeslagen en verhandeld. Ook de kolenoverslag is aanzienlijk afgenomen. Verder prijzen wij ons gelukkig dat een grote groep klanten het hoofd boven water heeft gehouden.

Vanaf het begin van de crisis hebben we onze klanten op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied. Samen met Amports, ORAM en Amsterdam IJmuiden Offshore Ports hebben we het laatste nieuws gebundeld in één nieuwsbrief. Ook via onze website en social media hebben we onze klanten waar mogelijk voorzien van informatie.

Om de grootste klappen op te vangen, hebben wij onze klanten tijdelijk de mogelijkheid geboden om gebruik te maken van verruimde betalingsregelingen voor huur en erfpacht, zeehavengeld en binnenhavengeld. De ruimere betaaltermijn gold in alle gevallen voor facturen met een factuurdatum tot en met 31 december 2020. We hebben geen rente in rekening gebracht over de uitgestelde betalingen. Deze coulancerekening hebben we tot medio 2021 doorgetrokken.

Corona: hoe de haven doorwerkte

Port of Amsterdam is tevreden over het feit dat de haven in deze zware omstandigheden in bedrijf is gebleven. De Amsterdamse haven heeft bewezen te behoren tot de vitale infrastructuur van Nederland.



Verder hebben we Havenspot in het leven geroepen. Bedrijven in de haven die te weinig werk hebben, kunnen hun medewerkers tijdelijk beschikbaar stellen aan bedrijven die juist personeel tekortkomen. Het platform heeft zichzelf ontwikkeld tot een breed initiatief dat ondersteund wordt door havens en industrie in de Amsterdamse en Rotterdamse regio. Luchtvaart Community Schiphol gebruikt Havenspot inmiddels voor de luchtvaartsector.

Vitale infrastructuur

We hopen dat we niet vaker een jaar als 2020 hoeven meemaken. Desondanks heeft de coronacrisis ook positieve effecten. Zo hebben we voortdurend de balans moeten bewaken tussen een maximale bescherming van onze mensen en de continuïteit van de operaties in de haven. Dat is een delicaat en leerzaam proces. Ook hebben we meer inzicht gekregen in de essentiële rol van de haven en in de sterke en zwakke punten van onze processen.

Port of Amsterdam is tevreden over het feit dat de haven in deze zware omstandigheden in bedrijf is gebleven. De Amsterdamse haven heeft bewezen te behoren tot de vitale infrastructuur van Nederland. Nog altijd werken we keihard om zo goed mogelijk uit de crisis te komen. Afgaande op de toewijding en solidariteit die de betrokken partijen aan de dag leggen, gaan wij ervan uit dat we hier uiteindelijk sterker uitkomen.

Onze omgeving

**Stakeholderdialoog is
de betrouwbare barometer**

Samen met klanten, kennisinstellingen, overheden en andere partners maken we vorderingen in de energietransitie en de circulaire economie.

Onze omgeving

Wij zoeken actief contact met onze stakeholders. Dat doen we om te achterhalen hoe zij over ons denken en wat ze van ons verwachten. We onderzoeken de impact van de haven op de omgeving, brengen dilemma's ter sprake en stellen ons open voor eventuele kritiek. Zo kunnen wij de bedrijfsvoering afstemmen op onze omgeving.

Wij voeren tweejaarlijks een materialiteitsanalyse uit. Daarmee brengen we de verwachtingen, wensen en belangen van onze omgeving systematisch in kaart. Tijdens dit proces voeren we gesprekken met onze stakeholders (zie bijlage 5). Daarnaast organiseren we bijeenkomsten en events. Sommige daarvan zijn eenmalig en andere periodiek.

Stakeholders kunnen telefonisch en online bij ons terecht met zaken die ze opvallend of voor verbetering vatbaar vinden. In het geval van onverwachte gebeurtenissen houden we onze stakeholders voortdurend op de hoogte en lichten we het beleid toe dat we voeren. In 2020 onderhielden we op diverse manieren contact met onze stakeholders.

Stakeholdersdialoog



Havendebat 2020: ruimte voor de haven

Ruimte voor de haven. Dat was het thema van het Havendebat Amsterdam 2020, dat zich in november 2020 online voltrok. Eerst vonden er twee keynotes plaats van onze CEO, Koen Overtoom, en ORAM-directeur Kees Noorman. Vervolgens debatteerden raadsleden, Statenleden en een vertegenwoordiger van de provincie Noord-Holland over vier stellingen met betrekking tot de fysieke ruimte en de milieuruimte.

Onze omgeving



Kick-off

Shared Energy Platform (SEP)

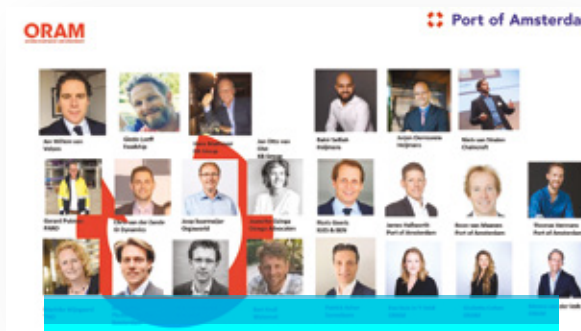
In september 2020 organiseerden wij een webinar in het kader van de kick-off van onze nieuwe deelneming. Dat is een door Port of Amsterdam geïnitieerd platform waarmee bedrijven in het Amsterdamse havengebied onderling energie kunnen uitwisselen. Daarnaast stelt SEP ons in staat de energie-infrastructuur in en rondom de haven efficiënter te benutten. De webinar werd georganiseerd voor externen, geïnteresseerden en betrokken bedrijven.

Havenupdate: webinar over de toekomst van de haven

Samen met ING Bank, ORAM en Amports organiseerden wij in oktober 2020 een webinar over de stand van zaken in de Amsterdamse haven. Het programma werd uitgezonden vanuit het Scheepvaartmuseum. Onze CEO, Koen Overtoom, werd geïnterviewd over onze nieuwe strategie. Machiel Bode van de ING Bank sprak over de ontwikkelingen op het gebied van transport en logistiek in de haven. In de webinar werd niet alleen ingegaan op de huidige situatie, maar ook een blik geworpen op de toekomst.



“In het geval van onverwachte gebeurtenissen houden we onze stakeholders voortdurend op de hoogte en lichten we het beleid toe dat we voeren.”



Netwerk Circulair

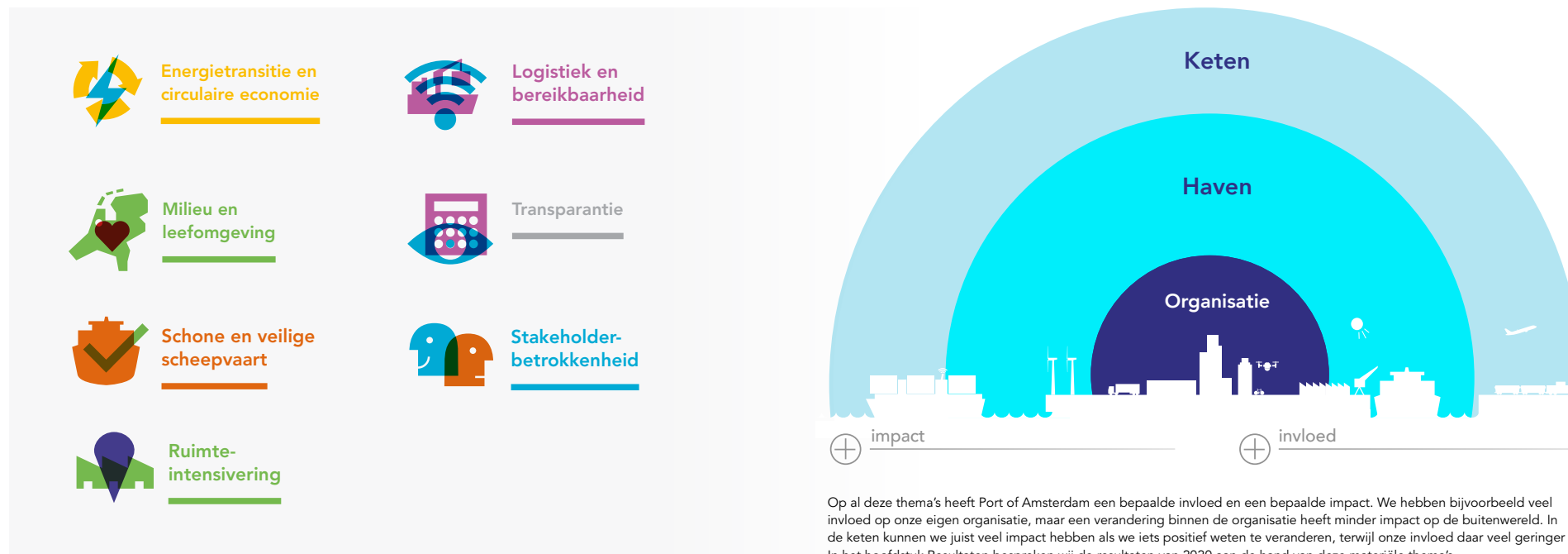
In 2020 heeft Port of Amsterdam samen met ORAM het Netwerk Circulair opgericht. Dit initiatief verbindt bedrijven in de Amsterdamse haven die circulair ondernemen en biedt de circulaire industrie een podium. Het netwerk brengt met de deelnemende bedrijven de randvoorwaarden in kaart om de transitie naar een circulaire industrie te versnellen.

Onze omgeving

Thema's die ertoe doen

In 2019 heeft Port of Amsterdam zoals elke twee jaar de materiële thema's bepaald. Dat zijn de thema's die er voor ons en onze stakeholders het meest toe doen. De onderwerpen en de matrix uit het jaarverslag van 2018 dienden destijds als uitgangspunt. Aan de hand van verschillende analyses en een reputatieonderzoek hebben we de onderwerpen herijkt. De uitkomsten daarvan hebben we intern en extern getoetst, bijvoorbeeld door gesprekken te voeren met een vertegenwoordiger van elke stakeholdergroep.

Bijlage 5 bevat een uitgebreide uitleg van dit proces. Daarin valt te lezen hoe de materiële thema's zijn verankerd in onze managementcycli. Zo zijn ze onderdeel geworden van ons beleid. Verder wordt uitgelegd hoe dit proces heeft geleid tot de materialiteitsmatrix. Deze matrix van alle thema's geeft weer hoe belangrijk wij en onze stakeholders ze vinden. Dit jaar hebben wij de thema's uit de matrix herijkt. We wilden onderzoeken of er verschuivingen of aanscherpingen waren ten opzichte van 2019. De volgende zeven thema's zijn de belangrijkste onderwerpen, oftewel onze materiële thema's:



Op al deze thema's heeft Port of Amsterdam een bepaalde invloed en een bepaalde impact. We hebben bijvoorbeeld veel invloed op onze eigen organisatie, maar een verandering binnen de organisatie heeft minder impact op de buitenwereld. In de keten kunnen we juist veel impact hebben als we iets positief weten te veranderen, terwijl onze invloed daar veel geringer is. In het hoofdstuk Resultaten bespreken wij de resultaten van 2020 aan de hand van deze materiële thema's.

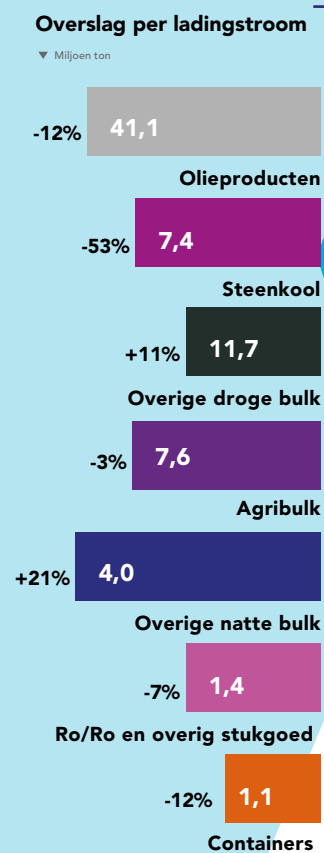
Waardecreatie

**Maatschappelijke en economische
waarde intrinsiek verbonden**

We benutten de kansen voor een duurzaam energiesysteem dat meer lokaal geproduceerde elektriciteit combineert met nieuwe vormen van energieopslag.

Ons werkgebied

Havenkaart



Shortsea-
bestemmingen:
Scandinavië
Baltische staten
Verenigd Koninkrijk

Overslag (in mln. ton)

Totaal	74,3	▼ -14,7%
Import haven	42,7	▼ -20,0%
Export haven	31,6	▼ -6,1%

Exploitatiegebied

Beheergebied CNB

Beheergebied



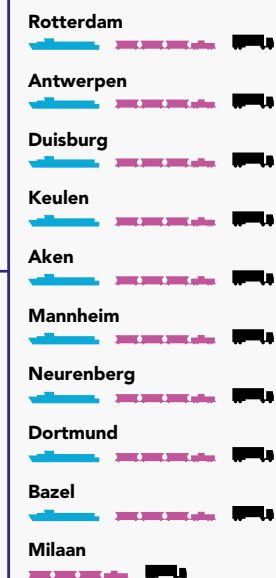
Locaties

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



Aantal medewerkers op de vier locaties
369

Voornaamste bestemmingen:



Shortsea
Binnenvaart

Spoor
Wegtransport

Waar wij waarde toevoegen

Onze input



Ons businessmodel



Onze output

Uitgegeven aan biobased en circulaire activiteiten	0,8 ha. ▼
Geïnvesteerd in haveninfrastructuur	€ 30,5 mln. ▼
Overslag Amsterdamse haven	74,3 mln. ton ▼
Aanlopen zeevaart Amsterdam	0 ▼
Aandeel schone schepen	24,4% ▼
CO ₂ -uitstoot	1.67 Kton ▼
Toegevoegde waarde NZKG*	€ 7,03 mld. ▼
Kasstroom uit investeringsactiviteiten	€ -36,2 mln. ▼
Opbrengsten	€ 158,4 mln. ▼
Werkgelegenheid NZKG (banen direct/indirect 2019)*	71.576 ▼
Persoonlijke ontwikkeling medewerkers	€ 188.583 ▼
Health checks bij medewerkers	77 ○
Startups Prodock (cumulatief)	27 ▲
Port engagementscore	2 ○

Impact



* Meest recente cijfer uit de Havenmonitor (2019).

▲ Hoger dan 2019.

▼ Lager dan 2019.

○ Nieuw gerapporteerd cijfer.

Waardecreatie

Toelichting op SDG's

Met onze strategie dragen wij bij aan de realisatie van de Sustainable Development Goals (SDG's). De activiteiten in de haven kunnen echter ook een negatieve impact hebben op sommige van deze doelen. Met onze strategie mitigeren en reduceren we deze impact waar mogelijk. Wij kunnen niet aan alle doelen een even grote bijdrage leveren. Daarom richten wij ons op de drie doelen waaraan we het meest kunnen bijdragen. Primair zijn dat SDG 7 (Betaalbare en duurzame energie), SDG 9 (Industrie, innovatie en infrastructuur) en SDG 11 (Duurzame steden en gemeenschappen). Daarbij beschouwen we SDG 13 (Klimaatactie) en SDG 17 (Partnerschap om doelstellingen te bereiken) als randvoorwaarden.

7 AFFORDABLE AND CLEAN ENERGY



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

9 INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE



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

11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES



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

13 CLIMATE ACTION



Neem dringend actie om klimaatverandering en haar impact te bestrijden.

17 PARTNERSHIPS FOR THE GOALS



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

Resultaten

Continuïteit in
activiteit

We blijven een sterk
Europees knooppunt
en een sterke Europese
verwerkingshaven voor
vitale goederen en
grondstoffen.

Port of Amsterdam gebruikt een deel van het positieve bedrijfsresultaat om het havengebied te beheren en om innovatie in de haven te stimuleren. Met onze projecten dragen we bij aan een schonere haven, een beter bereikbaar havengebied en een duurzame samenleving. In dit hoofdstuk bespreken we per materieel thema de resultaten die in 2020 zijn behaald.

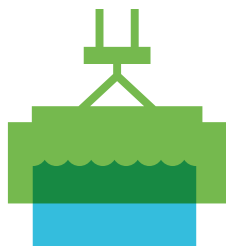
Overslag

Ten opzichte van vorig jaar valt in de overslag een daling te noteren van 15 procent. De grootste ladingstroom, vloeibare brandstoffen, heeft een forse klap gekregen door de coronacrisis. Er wordt minder geconsumeerd en minder gehandeld. De kolenoverslag halveert bijna, met een totale overslag van ongeveer 7,4 miljoen ton ten opzichte van 15,6 miljoen ton in 2019. Voor kolen verwachten we dat we de komende jaren niet boven de 10 miljoen ton uitkomen. Dat is enerzijds het gevolg van de economische situatie en ligt anderzijds in lijn met onze strategie. In de bouw liggen projecten stil, deels door de coronacrisis en deels door de stikstofcrisis. Daardoor zien we de overslagcijfers van bouwgrondstoffen met ongeveer 10 procent dalen.

Overslag Amsterdam

(in mln. ton)

74,3 **87,0**
2019



Overslagcijfers per gebied

	2020	2019
Overslag Amsterdam (in mln. ton)	74,3	87,0
Groei overslag NZKG (in %)	-12,0	4,5
Groei overslag Amsterdam (in %)	-14,6	7,0
Overslag Velsen/IJmuiden (in mln. ton)	17,7	17,5
Overslag Beverwijk (in mln. ton)	0,5	0,6
Overslag Zaanstad (in mln. ton)	0,2	0,2

Terreinitgifte en bouwactiviteiten

De huur- en erfpachtcontracten en terreinitgiftes zijn ondanks de coronacrisis op niveau gebleven. We hebben terrein uitgegeven aan klanten in zeer diverse segmenten, zoals de circulaire economie, grootschalige logistiek en duurzame brandstoffen. In 2020 hebben we in Amsterdam elf hectare terrein uitgegeven. Verder werpt de samenwerking met de gemeente Zaanstad haar vruchten af. Daar hebben we acht hectare terrein uitgegeven aan drie partijen. Op HoogTij hebben we een extra stuk terrein afgenomen. Met de gemeente Amsterdam voeren we overleg over de toekomstige invulling van gebieden zoals Haven-Stad. Wij houden de gemeente op de hoogte van de vestigingen die we daar doen. We plaatsen daar geen bedrijven die de transitie in de toekomst kunnen bemoeilijken. Waar mogelijk zorgen we ervoor dat bedrijven zich vestigen op andere plekken in het havengebied.

Bruto terreinitgifte

(in hectaren)

19,9 **20,3**
2019



Terreinitgifte Amsterdamse haven

In hectaren	2020	2019
Bruto terreinitgifte	19,9	20,3
Teruggenomen terreinen	8,5	3,1
Netto terreinitgifte	11,4	17,2
Uitgegeven terrein voor biobased en circulaire activiteiten	0,8	4,0

Resultaten

Zee- en riviercruise

Wereldwijd is de cruisesector hard getroffen door de coronacrisis. Dat geldt ook voor de Amsterdamse haven. Sinds 15 maart 2020 geldt in Amsterdam een noodverordening en is de haven tijdelijk gesloten voor zee- en riviercruiseschepen met passagiers aan boord. Het gevolg is dat de Passenger Terminal Amsterdam (PTA) in 2020 geen enkele van de geprognoseerde 113 zee-cruiseschepen heeft ontvangen. De riviercruise kon, vanwege het kleinschalige karakter, vanaf 15 juni 2020 mondigesmaat weer opgestart worden. Doordat slechts een beperkt aantal ligplaatsen is gebruikt, is het aantal riviercruise-aanlopen ver onder de prognose gebleven. In totaal zijn er 204 aanlopen geweest in plaats van de begrote 2.100 aanlopen.

Zee- en riviercruisebezoek	2020	2019
In aantal schepen		
Aantal aanlopen zee-cruise Amsterdam	0	117
Aantal aanlopen zee-cruise IJmuiden	16*	62
Aantal aanlopen zee-cruise Amsterdam en IJmuiden	16*	179
Aantal aanlopen riviercruise Amsterdam	132	1.913
Aantal aanlopen riviercruise Zaanstad	72	235
Aantal aanlopen riviercruise Amsterdam en Zaanstad	204	2.148

*Technical calls, zonder passagiers.



Wereldwijd is de cruisesector hard getroffen door de coronacrisis. Dat geldt ook voor deze business in de Amsterdamse haven.

Resultaten



7 AFFORDABLE AND CLEAN ENERGY

9 INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE

11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES

13 CLIMATE ACTION

17 PARTNERSHIPS FOR THE GOALS

*

Energietransitie en circulaire economie



Als energiehaven willen wij een voortrekkersrol vervullen in de energietransitie. Port of Amsterdam zet zich samen met partners en klanten in voor de transitie naar schonere energie en de realisatie van een circulair systeem.

Geavanceerde biobrandstoffen

Op het vlak van geavanceerde biobrandstoffen zijn we bezig met een omvangrijk vestigingstraject. Op 1 januari 2021 is de Renewable Energy Directive II (RED II) in werking getreden. Sindsdien geldt een grotere bijmengverplichting van biobrandstoffen. De vestiging die wij samen met drie andere partijen ontwikkelen, geeft een impuls aan de productie van alternatieve brandstoffen en draagt bij aan onze strategische doelstellingen: we gebruiken de ruimte intensiever en maken de procesindustrie meer circulair. Daarnaast vervult het nieuwe bedrijf geen op zichzelf staande functie, want het levert input aan de naastgelegen partijen. Zo ontstaat een circulair ecosysteem van bedrijven in de haven.

Eerste bio-LNG-installatie van Nederland

In de Amsterdamse haven wordt de eerste bio-LNG-installatie van Nederland gevestigd. De installatie moet in juni 2021 gereed zijn en is het resultaat van een samenwerking tussen Renewi, Nordsol en Shell. Renewi levert organisch materiaal, zoals groente- en fruitafval en supermarktproducten die over datum zijn, en zet dit om in biogas. Daarna verwerkt Nordsol het biogas tot bio-LNG. Vervolgens levert Shell de bio-LNG aan de LNG-tankstations van dat bedrijf. De groene CO₂ die bij dit proces vrijkomt, wordt geleverd aan de glastuinbouw. De installatie is een treffend voorbeeld van circulaire samenwerking in de keten.

Waterstofvulpunten in de haven

Op het vlak van waterstof zijn verschillende projecten volop in ontwikkeling. Vorig jaar noemden we al het waterstoftankstation van Holthausen. Helaas heeft dat project vertraging opgelopen. Toch vindt er in dit opzicht vooruitgang plaats: sinds 2020 bouwt Orange Gas een vulpunt voor waterstof bij het bestaande tankstation voor de ingang van AEB.

Groei in zonne- en windenergie

Met de plaatsing van in totaal 120.000 m² aan zonnepanelen, hebben we ruimschoots onze ambitie gerealiseerd om uiterlijk 2020 in het havengebied 100.000 m² aan zonnepanelen te plaatsen. We willen dit aantal meer dan verdubbelen: in 2025 moet er 250.000 m² aan zonnepanelen in het havengebied liggen. Op het gebied van windenergie hebben we een efficiëntieslag gemaakt. Zo zijn acht kleine windmolens aan de Nieuwe Hemweg afgebroken. Daar zijn zes grote windmolens voor in de plaats gekomen. Daarmee wordt de opgewekte windenergie op die locatie tweënhalf keer zo groot.

* Thema heeft impact op deze SDG's.

Resultaten

7 AFFORDABLE AND
CLEAN ENERGY9 INDUSTRY, INNOVATION
AND INFRASTRUCTURE13 CLIMATE
ACTION17 PARTNERSHIPS
FOR THE GOALS

*

Milieu en leefomgeving



Wij zijn ons bewust van de impact die de activiteiten in de haven hebben op het milieu en de leefomgeving. Wij werken dan ook hard om een schonere haven te creëren.

CO₂-footprint

Afgelopen jaar bedroeg onze CO₂-footprint naar schatting 1,67 Kton CO₂-equivalent. Dit is een aanzienlijke daling van 502 ton (23,1 procent) ten opzichte van 2019 (2.171). De oorzaak hiervan is de coronacrisis. Daardoor zijn collega's thuis gaan werken, met minder reisbewegingen en minder energieverbruik op kantoorlocatie tot gevolg. Ook is er nauwelijks zakelijk gevlogen.

In 2014 hadden we onszelf tot doel gesteld om binnen vijf jaar een reductie van 25 procent te realiseren. Dit doel hadden we in 2018 al behaald. Ten opzichte van 2014 hebben we onze CO₂-footprint in 2020** al met 41,2 procent gereduceerd. De overstap naar schonere brandstof voor onze patrouillevaartuigen heeft de grootste bijdrage aan deze reductie geleverd. In onze nieuwe strategie (zie hoofdstuk Visie, missie en strategie) hebben we onszelf het ambitieuze doel gesteld om in 2030 klimaatneutraal te zijn.

* Thema heeft impact op deze SDG's.

** In 2020 is de elektriciteit van algemene ruimtes met t.w.k. gecorrigeerd vanaf 2014.

CO₂-uitstoot

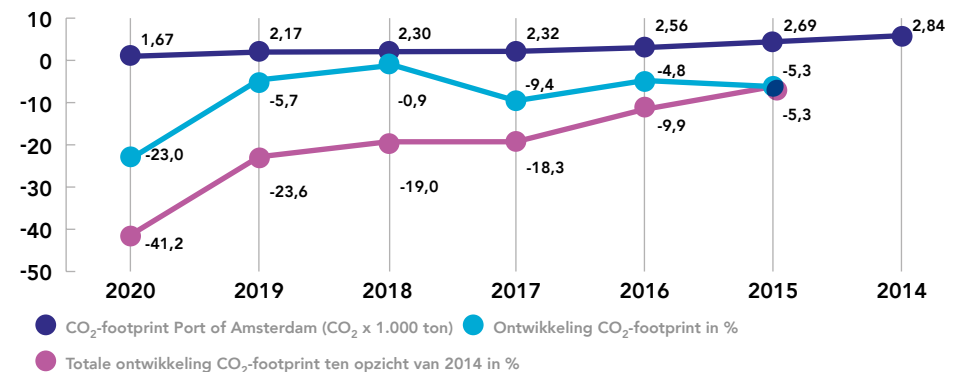
(Kton)

1,67

2,17
2019



CO₂-footprint van organisatie Port of Amsterdam*



* Gegevens 2014 t/m 2017 zijn gewijzigd. Deze wijzigingen komen door het met terugwerkende kracht opnemen van het elektriciteitsverbruik van de algemene ruimtes in het Havengebouw. Voor verdere specificatie van de CO₂-footprintcijfers: Zie bijlage 6 Definitietabel KPI's en bijlage 7 Toelichting CO₂ footprint en energieverbruik.

Emissie-inventarisatie

Afgelopen jaar zijn we gestart met een emissie-inventarisatie. Daarmee brengen we verschillende typen uitstoot in ons havengebied in kaart, waaronder CO₂, zwaveldioxide, stikstof en fijnstof. Samen met TNO hebben we een nieuw model ontwikkeld.

Resultaten

Dat model komt voort uit een nulberekening op grond van de cijfers van 2018 en geeft ons de mogelijkheid de uitstoot van de scheepvaart en industrie periodiek te monitoren. Dankzij deze gedetailleerde informatie krijgen we nieuwe inzichten die ons in staat stellen een proactieve en sturende houding aan te nemen.

De emissie-inventarisatie vormt de basis voor onze reductiestrategieën. Het ligt bijvoorbeeld ten grondslag aan ons doel om de CO₂-uitstoot te reduceren, zoals we dat in de nieuwe strategie hebben geformuleerd. De inventarisatie krijgt ook invloed op de besluitvorming rondom ruimtelijke indeling en op de communicatie over onze impact op de omgeving. In 2021 gaan wij het model verder uitbreiden en verfijnen, bijvoorbeeld door de uitstoot toe te voegen van recente jaren en van andere modaliteiten.

Andere emissies

Ook de Gemeentelijke Gezondheidsdienst (GGD) meet jaarlijks de emissies in en rond het havengebied. Deze metingen geven ons een beeld van trends en ontwikkelingen in de luchtkwaliteit. Uit een onderzoek dat de GGD uitvoerde tijdens de intelligente lockdown, blijkt dat PM₁₀ in het voorjaar van 2020 iets is afgenomen. Dat kan een verklaring zijn voor de algehele daling in PM₁₀. Ten opzichte van vorig jaar zien we ook een afname in de uitstoot van stikstof en zwavel.

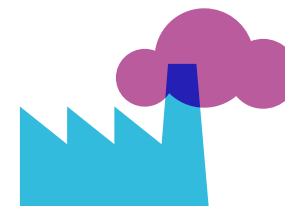
Duurzame inkoop

Vorig jaar hebben we het inkoopteam geformeerd. In 2020 heeft dat team zich gericht op de inkoopsystemen en daarvoor onder andere een digitaal aanbestedingsplatform ingericht. Daarnaast is de afdeling druk geweest met de implementatie van een nieuw operationeel inkoopordersysteem. Dat systeem is op 1 februari 2021 in gebruik genomen. Met de inrichting van een centrale contractadministratie, de aanleg van een

Emissies in haven

(in µg/m³)

30,1 **42,9**
2019



	PM ₁₀ fijnstof (in µg/m ³)	NO ₂ stikstof (in µg/m ³)	SO ₂ zwavel (in µg/m ³)
2020*	13,8	15,9	0,4
2019	18,7	23,5	0,7
2018	20,0	24,0	0,9
2017	19,4	24,7	1,1

* De metingen van 2020 zijn over het gehele jaar. De metingen van de voorafgaande jaren zijn alleen over de eerste 3 kwartalen.

standaardassortiment voor bestellingen en het contracteren van kernleveranciers vanaf 2021, komt er overzicht en grip op alle inkoop en leveranciers en kunnen we een belangrijke stap zetten in de verdere verduurzaming van inkoop. Voor 2020 bedraagt het percentage duurzame inkoop volgens de huidige definitie (zie bijlage 6) 81 procent ten opzichte van 68 procent in 2019.

Resultaten



9 INDUSTRY, INNOVATION
AND INFRASTRUCTURE

11 SUSTAINABLE CITIES
AND COMMUNITIES

13 CLIMATE
ACTION

17 PARTNERSHIPS
FOR THE GOALS

*

Schone en veilige scheepvaart



Port of Amsterdam voert het programma Schone Scheepvaart uit om zorg te dragen voor schone scheepvaart. Zo dragen we bij aan de verduurzaming van de scheepvaart-sector en stimuleren we de komst van schepen met schonere motoren en brandstoffen. Ook waarborgen we de nautische veiligheid in de haven.

De veiligheid in de havenregio

Divisie Havenmeester (DHM) is verantwoordelijk voor de veiligheid van de scheepvaart in het Noordzeekanaalgebied en voor de beveiliging in de haven, met specifieke aandacht voor cybersecurity. Daarnaast houdt de divisie toezicht op nautische wet- en regelgeving door inspecties uit te voeren. In 2020 heeft DHM de Visie Havenmeester 2030 geschreven om richting te geven aan de keuzes die nu moeten worden gemaakt. De ambitie is gebaseerd op vier pijlers: een veilige, bereikbare, schone en digitaal gedreven haven. Deze pijlers zijn vertaald naar vier programma's die de ambities bevatten van DHM voor de komende jaren.

* Thema heeft impact op deze SDG's.

Scheepsbewegingen

	2020	2019
In aantal schepen		
Aanlopen zeevaart	6.621	8.019
waarvan zeevaart	0	117
Aanlopen binnenvaart	32.014	37.203
waarvan riviervaart	140	1.913

Verkeersmaatregelen boven de Velserspoortunnel

Vanwege nieuwe inzichten over de dynamische kielspeling heeft DHM in juli verkeersmaatregelen genomen boven de Velserspoortunnel. De diepst stekende schepen hebben we een snelheidsbeperking en een sleepbootverplichting opgelegd. Samen met Rijkswaterstaat onderzoeken we hoe en wanneer we deze maatregelen weer kunnen opheffen.

Just culture

In 2018 is het programma Just culture van start gegaan. Daarmee wil DHM een cultuur creëren waarin medewerkers zich veilig voelen om incidenten en bijna-incidenten te melden en daarvan te leren. In 2019 resulteerde het programma in drie aanbevelingen, die de divisie in 2020 heeft uitgevoerd. In 2020 heeft DHM opnieuw incidenten en bijna-incidenten geëvalueerd en een safety evaluation board opgericht. Daarin evalueert de divisie incidenten en bijna-incidenten met interne en externe stakeholders.

Nautische incidenten

	2020	2019
In aantal schepen		
Nautische ongevallen	23	43
Waarvan significant	2	4

Resultaten

Team Clean Shipping

In het kader van de wendbare organisatie (zie hoofdstuk Onze medewerkers) is in september 2020 Team Clean Shipping van start gegaan. Het team heeft als doel om de emissies van de scheepvaart in de haven te verlagen. Primair richten we ons op de reductie van emissies naar de lucht, zoals stikstof, fijnstof en CO₂, met als belangrijkste vervuilers de energiesystemen van de schepen. We houden ons ook bezig met andere vervuilende bronnen van het schip, zoals scheepsafval en emissies die vrijkomen tijdens het laden, lossen en schoonmaken van schepen.

Team Clean Shipping is een interdisciplinair team waarvan de leden in de hele organisatie werkzaam zijn. Daardoor ontstaat een vruchtbare mix van inhoud en strategie. Het team bepaalt zelfstandig de prioriteiten en beschikt over een mandaat. Zo is het in staat concrete oplossingen aan te dragen waarmee Port of Amsterdam bijdraagt aan een schonere scheepvaart.

Eerste proefnemingen ontgassen

In een groot deel van Nederland is het voor schepen verboden om benzeen en benzeenhoudende ladingen varende te ontgassen. Port of Amsterdam is al geruime tijd met verschillende partijen in gesprek over de vergunningsvoorwaarden en een geschikte locatie voor een ontgassingsinstallatie die deze ladingen op een verantwoorde manier verwerkt. In september 2020 zijn de eerste proefnemingen gestart aan de Groene kade. Wij hopen dat de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied de mobiele installaties op korte termijn vergunt, zodat we ze kunnen inzetten in ons havengebied.

LNG-bunkerponton

Vorig jaar hebben we het eerste LNG-bunkerponton ter wereld in gebruik genomen. Dit jaar hebben we in de nieuwe havenverordening opgenomen dat het ponton op diverse plekken in de haven brandstof kan innemen. We hebben een LNG-bunkerkaart gemaakt met daarop de locaties waar gebunkerd kan worden. Door te bunkeren bij een terminal en niet op de locatie waar het ponton ligt, slaan we een efficiëntieslag en voorkomen we onnodige scheepsbewegingen van het te bunkeren schip.

Environmental Ship Index

De Environmental Ship Index (ESI) is een score die wordt toegekend op basis van de inrichting van een schip en de brandstoffen die het gebruikt. De ESI meet diverse vormen van milieubelasting. Port of Amsterdam is lid van de stichting IAPH (International Association of Ports and Harbors) die de ESI heeft ontwikkeld. We belonen schepen die hoog scoren op de ESI en dus bovengemiddeld presteren. Daarnaast geven we schepen die op LNG varen een extra korting op het zeehavengeld. Op termijn zorgen deze incentives voor kostenvermindering bij rederijen, waarmee we schonere scheepvaart stimuleren. Dit past bij onze ambitie en strategie om koploper te zijn op dit terrein.

Over de bezoeken van 2020 hebben we aan 24,4 procent van de aanlopen een incentive uitgekeerd. In 2019 was dit meer dan 30 procent. We kwamen tot het inzicht dat de ESI bij zo'n hoog percentage niet alleen de schepen beloont die uitblinken in schoon scheepsmanagement, terwijl dat wel het doel is van de incentive. Daarom hebben we op 1 januari 2020 de drempel voor incentives naar boven bijgesteld. Op hetzelfde moment trad de IMO2020-regeling in werking, waardoor de maximale hoeveelheid zwavel in scheepsbunkers werd verlaagd. Daardoor zou de gemiddelde score überhaupt al iets lager worden.

Resultaten



Incentivejaar	Score na bijstelling*	Score voor bijstelling**
2020	24,4%	29,2%
2019	24,6%	30,7%
2018	20,5%	27,3%
2017	18,6%	24,4%

* Score na bijstelling (>1-1-2020).

** Score voor bijstelling (<1-1-2020).

Waterverontreinigingen

In het geval van waterverontreinigingen levert Divisie Havenmeester (DHM) de eerste inzet: DHM maakt de eerste keuzes en neemt de eerste maatregelen. Daarna neemt Rijkswaterstaat het over. Deze afspraak is gemaakt omdat DHM het hele jaar en 24/7 op het water aanwezig is met patrouillevaartuigen. Ook beschikt Port of Amsterdam over negen inspecteurs die zich richten op gevaarlijke stoffen en milieu. Op elk moment heeft minstens één van deze inspecteurs dienst. Zo zorgen we voor een onafgebroken bezetting.

DHM baseert de omvang van een incident op de mate van verontreiniging. Op grote incidenten volgt altijd een uitgebreide evaluatie. Dat gebeurt vooral bij verontreiniging door calamiteiten. In 2020 vond bijvoorbeeld een brand plaats bij een bedrijf aan één van de havenbekken. Daarbij stroomde het vervuilde bluswater van de brandweer het kanaal in.

DHM heeft deze situatie intern geëvalueerd. DHM besprak hoe de interne communicatie bij grote incidenten verbeterd kon worden. Ook heeft DHM geconcludeerd dat de samenwerking met de Gezamenlijke Brandweer Amsterdam goed is verlopen. Dit was een van de eerste grootschalige incidenten waarbij DHM heeft samengewerkt met de publiek-private eenheid voor brandweezorg in het Amsterdamse havengebied.

Elk incident wordt opgenomen in het registratiesysteem van DHM. Dat verschaft de divisie inzicht in het aantal verontreinigingen, de locatie ervan en de stoffen die erbij zijn vrijgekomen. In 2020 zijn er bij Divisie Havenmeester 38 waterverontreinigingen gedetecteerd of gemeld, tegen 34 in 2019. In 2020 heeft DHM geen grote verontreinigingen gesignaleerd.

Aantal incidenten Water Cluster	2020	2019
01 Westsluis	2	4
04 NZK Sluis-Houtrak	3	1
05 Havens Beverwijk	0	2
07 Cluster Amerikahaven	8	7
08 Cluster Westhaven	9	5
10 Cluster Oliehavens	7	5
11 Cluster Mercurius/Coenhaven	7	6
12 Cluster centrum	1	2
13 Cluster Oostelijk havengebied	1	2
Totaal	38	34

Resultaten

7 AFFORDABLE AND
CLEAN ENERGY

9 INDUSTRY, INNOVATION
AND INFRASTRUCTURE

11 SUSTAINABLE CITIES
AND COMMUNITIES

13 CLIMATE
ACTION

*

Ruimte-intensivering



De ruimte in het havengebied wordt steeds schaarser. Daarom wil Port of Amsterdam zo efficiënt mogelijk met de beschikbare ruimte omgaan. Wij bekijken kritisch hoe we ruimte optimaal kunnen invullen en voeren daar continu gesprekken over met onze stakeholders.

Drie datacentertorens aan de Radarweg

In 2021 gaat Caransa Groep aan de Radarweg drie torens bouwen om datacenters te huisvesten. De torens worden 80 meter hoog en worden aangesloten op het warmtenetwerk van Westpoort Warmte. Daarmee zijn dit de eerste datacenters in Nederland die als warmtebron gaan fungeren. Ook krijgen de torens zonnepanelen op de gevels, zodat ze deels op groene elektriciteit kunnen draaien. De datacentertorens zijn niet alleen een voorbeeld van intensief ruimtegebruik. Ze dragen ook bij aan ons strategisch doel om te groeien in non-fossiele omzet.

Intensiever gebruik van Basisweg 30

Onlangs heeft Port of Amsterdam in nauwe samenwerking met de gemeente Amsterdam een contract afgesloten over de voorwaarden voor intensief gebruik van de Basisweg 30, waar op dit moment het Mediahuis gevestigd is. Dit stuk haven wordt ruimte-intensief bebouwd met een deels verdiepte parkeergelegenheid en biedt ook ruimte voor kantoren en mediabedrijven die elkaar willen versterken.

* Thema heeft impact op deze SDG's.

Resultaten

9

INDUSTRY, INNOVATION
AND INFRASTRUCTURE

11

SUSTAINABLE CITIES
AND COMMUNITIES

17

PARTNERSHIPS
FOR THE GOALS

Logistiek en
bereikbaarheid

Als toegangspoort tot Europa draagt de Amsterdamse haven bij aan een positief vestigingsklimaat in de stad en de regio. Een goede bereikbaarheid van de haven is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat Nederland zijn positie als efficiënte en betrouwbare logistieke hub behoudt.

Directe railshuttle tussen Amsterdam en Duisburg

Sinds augustus 2020 zijn de railterminal van Samskip in Duisburg en de Amsterdamse TMA-terminal via een directe treindienst met elkaar verbonden. Met de shuttle hebben we het intermodale netwerk via Amsterdam verstevigd. De railshuttle is ook een verbinding met shortseadiensten naar onder andere het Verenigd Koninkrijk. Gezien de treinverbinding tussen Duisburg en China biedt de shuttle ook een betrouwbare, flexibele transportoptie naar China.

GPS: spooraansluiting en drie ethanoltanks

In november 2020 kondigde Global Petro Storage (GPS) aan te starten met de bouw van een spoorverbinding naast de huidige terminal. Verder bouwt het bedrijf op het eigen terrein drie ethanoltanks met een totale inhoud van 15.000 m³. Port of Amsterdam investeert ruim € 3 miljoen in het project. Dat doen we omdat GPS hiermee de spoorconnectie van en naar Amsterdam verbetert en omdat de ethanolopslag past in onze strategie voor 2025.

Programma Bereikbare haven

Met het programma Bereikbare haven beschrijven wij welke acties nodig zijn om de haven bereikbaar te houden. We houden rekening met een aantal trends en ontwikkelingen op het gebied van bereikbaarheid, waaronder de lage waterstanden door droogte, de groeiende drukte op het IJ en de schaarste aan nautische ruimte.

Het programma is gericht op zee- en binnenvaart en op plekken waar land en water samenkomen, zoals kades, havenbekkens en ligplaatsen. We werken aan een situatie waarin de scheepvaart zich vlot en moeiteloos aanpast aan de voorzieningen in de haven. De fysieke en digitale infrastructuur die we nastreven is betrouwbaar, duurzaam en toereikend voor huidige en toekomstige goederen- en passagiersstromen. Ook zijn de ligplaatsen schoon en veilig.

* Thema heeft impact op deze SDG's.

Resultaten



Transparantiebenchmark

We willen ook transparant zijn in onze verslaglegging. Daarom hebben we met jaarverslag 2018 voor het eerst meegedaan met de Transparantiebenchmark. Dat is een tweejaarlijks onderzoek naar de transparantie van MVO-verslaglegging onder ongeveer 500 van de grootste bedrijven van Nederland. Wij hebben besloten vrijwillig mee te doen omdat wij onze maatschappelijke verslaglegging willen verbeteren en omdat wij transparant willen zijn over ons beleid. In ons eerste jaar hebben wij een eervolle vermelding ontvangen als best scorende nieuwkomer.

Wij hebben onszelf na deze eerste deelname twee doelen gesteld:

- Wij scoren meer punten dan het voorgaande jaar op de Transparantiebenchmark.
 - Wij zetten stappen om assurance te verkrijgen over het gehele jaarverslag.
- Voor 2019 hield dit in dat wij vier maatschappelijke KPI's hebben laten controleren door onze accountant.

Over ons jaarverslag 2019, gepubliceerd in 2020, hebben wij deze assurance verkregen. Dat was een mooie stap naar een transparanter verslag. Met onze accountant hebben wij ons stappenplan besproken om de komende jaren assurance te krijgen over het gehele jaarverslag. Met het huidige jaarverslag hopen we beter te scoren dan het verslag over 2018.

Poseidon

Ook ten opzichte van onze klanten streven wij transparantie na. In januari 2020 is Poseidon in gebruik genomen. Deze applicatie brengt de aanwezigheid van vrije en bezette ligplaatsen voor duwbakken in havengebieden digitaal in kaart en deelt deze informatie met duwbakexploitanten. Ook stelt de applicatie ons in staat binnenhavengeld automatisch per uur af te rekenen. Bovendien weten exploitanten nu van tevoren waar ze de duwbakken kwijt kunnen. Ze hoeven dus geen onnodige kilometers te maken om een ligplaats te vinden. Dat scheelt tijd en brandstof.

* Thema heeft impact op deze SDG.

Resultaten

17 PARTNERSHIPS
FOR THE GOALS *

Stakeholderbetrokkenheid



Zoals blijkt uit bijlage 4 hebben wij te maken met uiteenlopende stakeholdergroepen. Met elk van die groepen voeren wij structureel open en gelijkwaardige gesprekken over onze doelstellingen en ontwikkelingen op de korte en lange termijn.

Port Engagement Score

Sinds 2020 doen we continu onderzoek naar klanttevredenheid. Voorheen voerden wij eens per jaar een klanttevredenheidsonderzoek uit. Na een interne evaluatie hebben wij besloten om een andere aanpak te hanteren. We meten nu de Port Engagement Score (PES). Daarmee onderzoeken we hoe positief stakeholders en gebruikers van de haven praten over ervaringen met Port of Amsterdam. Daarnaast meten we reputatiescores, tevredenheid met dienstverlening en gemak bij het zakendoen. De voortdurende feedback geeft ons de mogelijkheid direct actie te ondernemen ter verbetering van onze

dienstverlening. In 2020 was 28 procent van de ondervraagden promotor: zij praatten positief over de ervaringen met Port of Amsterdam. 45 procent van de ondervraagden was neutraal en 26 procent was detractor. Deze uitkomsten leidden tot een Port Engagement Score van 2 (28-26=2). Wij hebben de ambitie de PES de komende vijf jaar met minimaal 10 procent te laten stijgen.

Regionale samenwerking is essentieel

Port of Amsterdam neemt deel aan Bestuursplatform NZKG, dat is opgericht om de balans te bewaken tussen wonen, werken en natuur in het Noordzeekanaalgebied. Het platform wordt voorgezeten door de provincie Noord-Holland en bestaat onder andere uit het Rijk, de havenbeheerders en vertegenwoordigers van de gemeenten langs het Noordzeekanaal. Het platform stelt ons in staat acties te ondernemen die zijn afgestemd op de plannen en activiteiten van de andere partijen. In 2021 wordt duidelijk of de overheid het NZKG aanmerkt als NOVI-gebied, waar het Rijk met de regio samenwerkt om de grote ruimte- en milieuopgaven te realiseren. Als NOVI-gebied kunnen we een impuls geven aan en extra steun krijgen voor onder meer de ruimte-intensivering en de verduurzaming van de haven.

We hebben ook zitting in het Bestuursplatform Energietransitie NZKG, dat in opdracht van het Bestuursplatform NZKG is opgericht samen met netwerkbeheerders en vertegenwoordigers van de industrie. Tot dit platform behoren TenneT, Alliander en Gasunie, Tata Steel, Vattenfall, ondernemersvereniging ORAM en alle partijen uit het Bestuursplatform NZKG. Het platform publiceerde in juni 2020 het Regioplan NZKG. Daarin worden de plannen en voorwaarden uitgewerkt om in 2050 tot een CO₂-neutrale economie te komen.

* Thema heeft impact op deze SDG.

Resultaten

Samen met de stad

De wens van de haven en de stad om samen op te trekken bestond al langer. In het najaar van 2020 kreeg die wens gestalte, toen de Amsterdamse wethouder Victor Everhardt de Gemeentelijke Visie Haven 2020-2040 presenteerde. In het document worden vijf publieke belangen beschreven die voor de gemeente leidend zijn in de samenwerking met Port of Amsterdam. Wij zijn blij met deze visie, die ons helpt samen met de stad de haven te laten floreren en de gewenste verduurzamingsslag te slaan. De stad kan beslissen over de ruimtelijke ordening en financiering. Wij kunnen bestaande klanten helpen zich gereed te maken voor de energietransitie, de juiste nieuwe bedrijven aantrekken en de benodigde infrastructuur aanleggen.

Informatiesessies voor fractievoorzitters

In november en december hebben we alle fractievoorzitters van de gemeente Amsterdam bijgepraat over ons nieuwe strategisch plan. Dankzij deze informatiesessies, die via een videocall plaatsvonden, waren alle fractievoorzitters goed geïnformeerd toen het plan in december in de gemeenteraad werd behandeld.

Ketenverantwoordelijkheid

Ketenverantwoordelijkheid is al geruime tijd belangrijk voor Port of Amsterdam. Sinds 2018 implementeren wij de OESO-richtlijnen voor multinationale ondernemingen. Hierbij werken we onder andere samen met de andere Nederlandse zeehavens. Ook in 2020 hebben we onze visie op ketenverantwoordelijkheid actief toegepast in ons beleid, onze processen en ons management.

Dit jaar hebben we onze aanjagersrol bij de verduurzaming van handelsketens verankerd in ons nieuwe strategisch plan. De focus in de nieuwe strategie ligt op het aantrekken van niet-fossiele lading. Daardoor kan de op- en overslag van agribulk in de Amsterdamse haven toenemen. In de MVO-risicoanalyse die we in 2019 uitvoerden, kregen agri-stromen een hoge prioriteit vanwege de maatschappelijke en ecologische risico's bij de productie.

Naar aanleiding daarvan zijn we in 2020 gestart met de ontwikkeling van een eigen MVO-agenda voor de grootste agri-ketens: soja, cacao en palmolie. Eerst hebben we de palmolieketen onderzocht, onder meer door in gesprek te gaan met Rainforest Alliance, WNF en de Roundtable for Sustainable Palm Oil (RSPO). Als resultaat van dit onderzoek ontwikkelen we nu een duidelijke positionering ten opzichte van de palmolieketen. In 2021 onderzoeken we de soja- en cacaoketen op een vergelijkbare manier.

Verder zijn we gestart met de ontwikkeling van een MVO-kader voor nieuwe vestigingen en uitbreidingen van bestaande klanten. Daarin krijgen thema's als transparantie, duurzaamheid en Internationaal Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (IMVO)-risicomitigatie een plek.

Winnaar IAPH-award 2020

Samen met de andere Nederlandse zeehavens is Port of Amsterdam dit jaar winnaar van de World Ports Sustainability Award in de categorie Governance & Ethics. De award is een initiatief van de International Association for Ports and Harbours (IAPH). We zijn blij met deze erkenning van ons onderzoek naar de wijze waarop zeehavens kunnen bijdragen aan de verduurzaming van ladingstromen als cacao en palmolie. Niet alleen de uitkomsten van dat onderzoek zijn waardevol voor ons, het project heeft ook een belangrijke basis gelegd voor een intensievere onderlinge samenwerking van de Nederlandse zeehavens met betrekking tot maatschappelijk verantwoord ondernemen.

Financiële resultaten

**Effectief beleid op
kostenbeheersing**

De coronacrisis heeft de resultaten van Port of Amsterdam in 2020 negatief beïnvloed. De omzet is beduidend lager uitgevallen dan in 2019.

Financiële kerncijfers

Opbrengsten

(in € mln.)

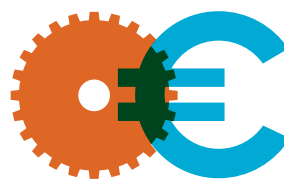


169,4
2019

158,4

Bedrijfskosten

(in € mln.)



100,6
2019

94,0

Resultaat*

(in € mln.)



56,5
2019

51,7

Solvabiliteit

(in %)



57,0
2019

54,7**

Eigen vermogen

(in € mln.)



634,8
2019

655,7

Investerings

(in € mln.)



52,8
2019

32,9

* Betreft het resultaat na verschuldigde vennootschapsbelasting en exclusief belastinglatentie.

** Bij de bepaling van de solvabiliteit is rekening gehouden met een voorgesteld dividend over 2020. Het dividend is ter besluitvorming aan de algemene vergadering.

Financiële resultaten

De coronacrisis heeft de resultaten van Port of Amsterdam in 2020 negatief beïnvloed. De omzet is beduidend lager uitgevallen dan in 2019. Ook het bedrijfsresultaat is lager dan vorig jaar. De daling van de omzet is voornamelijk te wijten aan de lagere overslag en aan het wegvallen van de zee- en riviercruise. Dit ligt in lijn met de verwachtingen die we een jaar geleden beschreven in het jaarverslag over 2019. Ook een stelselwijziging rondom de voorziening voor bodemsanering heeft impact gehad op de resultaten van dit jaar en op het vermogen. Mede dankzij een effectief beleid op de kostenbeheersing is het effect op het resultaat beperkt gebleven.



Kerncijfers	2020	2019
Bedragen in €		
Opbrengsten	158.443.070	169.370.887
Personeelslasten	-36.707.081	-36.755.331
Afschrijvingen	-24.358.972	-23.972.927
Overige bedrijfskosten	-32.910.050	-39.872.152
Bedrijfsresultaat	64.466.967	68.770.477
Financiële baten en lasten	-1.874.154	-3.985.441
Resultaat deelnemingen	-1.851.126	1.146.276
Resultaat voor verschuldigde vennootschapsbelasting	60.741.687	65.931.312
Verschuldigde vennootschapsbelasting	-9.037.659	-9.454.812
Resultaat na verschuldigde vennootschapsbelasting	51.704.028	56.476.500
Mutatie belastinglatentie	30.550.795	7.472.029
Nettoresultaat	82.254.823	63.948.529

Opbrengsten

De opbrengsten zijn met € 10,9 miljoen afgenomen naar € 158,4 miljoen. De grootste afname betreft de zeehavengelden, die met € 7,3 miljoen zijn gedaald. De contractopbrengsten hebben daarentegen een stijging laten zien van 3 procent conform de tariefindexatie. De afname is voornamelijk te wijten aan de daling van de overslag van het cluster Energy (-€ 6,5 miljoen) en het feit dat er geen inkomsten zijn geweest vanuit de zeecruise. Ook bij de riviercruise zijn de opbrengsten minimaal geweest (-€ 3,3 miljoen). De afname van de binnenhavengelden is in lijn met die van het

Financiële resultaten

zeehavengeld. De daling van de overige opbrengsten (-€ 2,7 miljoen) wordt met name veroorzaakt door dalingen in de inkomsten uit walstroom en afvalheffing, die gepaard gaan met de daling in het scheepvaartverkeer.

Opbrengsten	2020	2019
Bedragen in €		
Contractinkomsten	92.854.714	90.041.916
Zeehavengelden	54.344.369	61.591.669
Binnenhavengelden	6.427.252	6.884.951
Opbrengsten ligplaatsreserveringen	278.659	3.580.182
Overig	4.538.076	7.272.169
Totaal opbrengsten	158.443.070	169.370.887

Personeelslasten

De personeelslasten daalden in 2020 licht door een lager gemiddeld aantal fte's als gevolg van de vacaturestop die is ingezet vanwege de coronacrisis. Daar tegenover staat de periodieke loonstijging. Eind 2020 bestond het personeelsbestand uit 358 fte tegenover 361 fte in 2019. Dit zijn 9 fte minder dan de verwachting was volgens het vorige jaarverslag (367 fte). Het beleid op kostenbeheersing zag onder meer toe op het beperkt invullen van vacatures. Daarnaast heeft Port of Amsterdam minder uitgegeven aan de inhuur van externen. Ook de overige personeelskosten zijn als gevolg van de coronacrisis afgenomen, zoals reiskosten, werving-en-selectie- en vergaderkosten.

Overige bedrijfskosten

De overige bedrijfskosten zijn in 2020 afgenomen met € 5,9 miljoen. Dat komt met name doordat in 2019 een dotatie plaatsvond van € 6,2 miljoen aan de saneringsvoorziening. Dat is in 2020 niet gebeurd. Wel heeft zich een wijziging voltrokken in de waardering van de saneringsvoorziening als gevolg van een verplichte wijziging in de Richtlijnen van de Jaarverslaggeving omtrent de waardering van voorzieningen (RJ 252). Aangezien de waardering nu op netto contante waarde bepaald moet worden, lopen de kosten van € 2,6 miljoen door de financiële baten en lasten. De andere oorzaak is gelegen in de maatregelen die zijn ingevoerd vanwege de coronacrisis. We hebben voornamelijk bespaard op kosten voor beheer en onderhoud, communicatie en onderzoek en advies. De toename van de kosten voor ICT is voornamelijk te wijten aan de uitgaven voor dienstverlening door derden.

Overige bedrijfskosten	2020	2019
Bedragen in €		
Milieu en Ruimte	3.926.119	9.073.436
Beheer en onderhoudskosten	5.672.271	7.154.539
ICT-kosten	7.162.018	6.791.690
Communicatie, Marketing en Acquisitie	3.003.584	3.748.987
Huisvestingskosten	2.604.689	3.049.023
Onderzoeks- en advieskosten	2.697.530	3.029.485
Huur en erfpachtkosten	2.618.184	2.027.052
Overige kosten	5.225.654	4.997.941
Totaal overige bedrijfskosten	32.910.050	39.872.152

Financiële resultaten

Resultaat deelnemingen

De daling van het resultaat in geassocieerde deelnemingen wordt grotendeels veroorzaakt door Waterkant C.V. en Port of Amsterdam Activities B.V. / Sail Beheer B.V. Het resultaat van Waterkant C.V. is afhankelijk van het aantal cruise-aanlopen. Vanwege de coronacrisis zijn die tot nader order deels opgeschort. Waterkant C.V. genereert dan ook nauwelijks omzet. Het cruiseizoen kan, met april en mei als hoogseizoensmaanden, als verloren worden beschouwd. Port of Amsterdam Activities B.V. / Sail Beheer B.V. heeft dit jaar geen resultaat geboekt. Verwacht werd dat de deelneming Sail Event Partners C.V. in augustus resultaten zou behalen uit de activiteiten van SAIL 2020. Het evenement werd echter geannuleerd vanwege de coronacrisis.

Vennootschapsbelasting

Per 31 december 2020 is het eigen vermogen in de fiscale balans € 849 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 € 9,0 miljoen (in 2019 was dat € 9,5 miljoen). De latentie is met ruim € 37 miljoen opgehoogd in verband met de wijziging van het toptarief rondom de VPB. Dit tarief zou vanaf 2020 dalen naar 21,7 procent, maar de overheid heeft besloten om het op 25 procent te laten. Dit besluit heeft effect op de latente belastingvordering en levert een dotatie op van ruim € 37 miljoen.

Ontwikkeling van de balans

De aangepaste solvabiliteit van Havenbedrijf Amsterdam N.V. bedraagt 54,7 procent (ultimo 2019: 57,0 procent). 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 op 31 december 2020 minimaal 35 procent van het totaal vermogen bedraagt. 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 per saldo een positieve kasstroom over van € 77,4 miljoen uit operationele activiteiten. In 2020 hebben we voor € 32,9 miljoen geïnvesteerd in materiële- en immateriële vaste activa, met name in waterwerken en de verwerving van een terrein op HoogTij in Zaanstad. Tevens hebben we dit jaar € 61,4 miljoen dividend uitgekeerd aan de aandeelhouder. Het verschil tussen de operationele kasstroom en de investeringen en dividenduitkering werd deels gedekt door het inroepen van additionele financiering. Havenbedrijf Amsterdam N.V. maakt naast de beschikbare financieringsfaciliteiten geen gebruik van financiële instrumenten om operationele of financiële risico's af te dekken. De beschikbare financieringsfaciliteit is niet uitgebreid in 2020.

Risico's en onzekerheden

Port of Amsterdam onderkent meerdere risico's en onzekerheden. Deze worden nader toegelicht in het hoofdstuk Risicomanagement.

Financiële resultaten

Investerings

De investeringen zijn in 2020 achtergebleven op de verwachtingen die we vorig jaar hadden voorzien. We hebben in totaal € 32,9 miljoen geïnvesteerd in nieuwe natte en droge infrastructuur, vervangingen, aankoop van grond en gebouwen en bedrijfsvoering. De verwachting was om € 55,1 miljoen te investeren. Door externe factoren zoals de stikstofrestricties, PFAS en de coronacrisis hebben aanbesteding- en vergunningstrajecten meer tijd gekost dan verwacht.

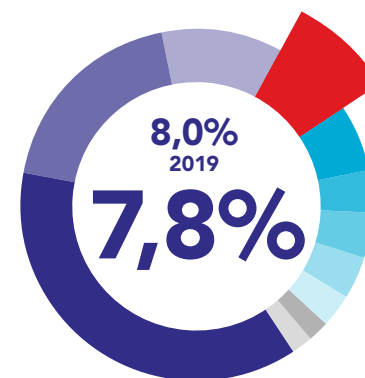
Onderzoek en ontwikkeling

In 2020 hebben we € 1,9 miljoen besteed aan kosten voor onderzoek en ontwikkeling. Deze investeringen hadden met name betrekking op een upgrade van verschillende financiële systemen zoals Binnenhavengeld (BHG) en diverse rapportages en dashboards in DataWareHouse (DWH). Onze activiteiten op het vlak van klimaatverandering en energietransitie vergen in de nabije toekomst specifieke inspanningen op het gebied van onderzoek en ontwikkeling. Hiervoor hebben we in de investeringsagenda voldoende ruimte ingericht.

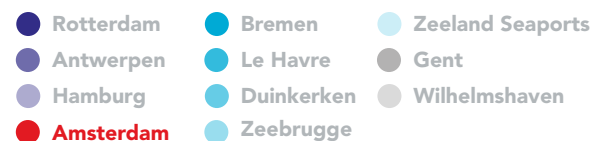
Verwachtingen voor 2021

2021 vormt het startpunt voor ons nieuwe strategisch plan waarin de verdere ontwikkeling naar een duurzame haven centraal staat. De effecten van de coronacrisis duren voort in 2021. Ondanks dat we rekening houden met lagere overslagcijfers en een lagere omzet uit beperkte cruise, hebben we ten aanzien van onze ambities geen noemenswaardige afslagen genomen. Ook voor 2021 hebben wij meerdere kosten-scenario's uitgewerkt die we bij een teruglopende omzet hanteren. We voorzien dat het personeelsbestand in 2021 met 16 fte uitbreidt naar ongeveer 374 fte, zodat we naast de

voortzetting van de primaire processen aan alle overige ambities richting kunnen geven. Ook voorzien we diverse onderzoeks- en advieskosten die moeten leiden tot de nodige inzichten met betrekking tot CO₂-reductie en de transitie naar waterstof. De investeringsagenda geeft, naast behoud en verbetering van de bestaande infrastructuur, invulling aan onze visie op de toekomst. Dit alles is mogelijk binnen de huidige financieringsstructuur. Er hoeven geen additionele faciliteiten te worden aangewend.



Marktaandeel Hamburg- Le Havre-range 2020



Kerncijfers Noordzeekanaalgebied	2020	2019	2018
Import (in mln. ton)	57,75	53,40	50,37
Export (in mln. ton)	34,92	37,70	31,89
Ranking haven van West-Europa (in tonnage)	4de	4de	4de
Markttaandeel Hamburg-Le Havre-range	7,8%	8,0%	8,0%



Onze medewerkers

Marktgericht, innovatief
en betrokken

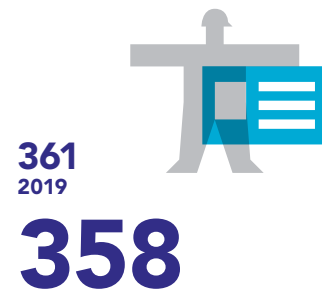
We geloven dat een tevreden klant begint bij gezonde, betrokken en bevlogen medewerkers. Daarom willen we een organisatie zijn waar mensen zich welkom, betrokken en gewaardeerd voelen.

HR-kerncijfers

Aantal medewerkers

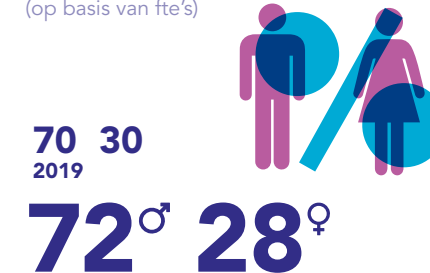


Aantal fte's



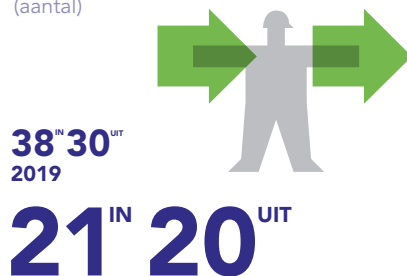
% man-vrouw-verhouding

(op basis van fte's)

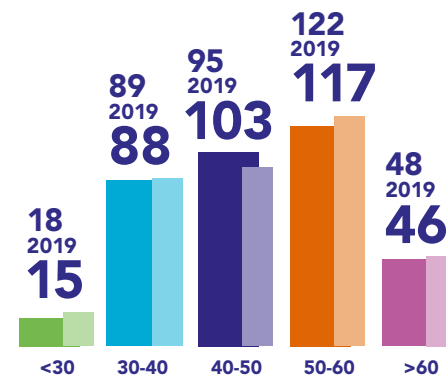


Instroom/ uitstroom

(aantal)

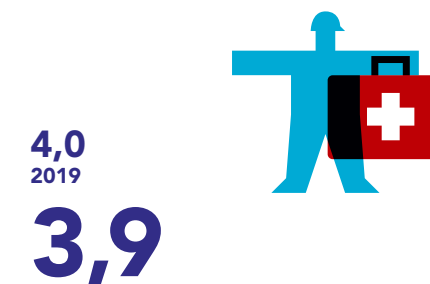


Leeftijdverdeling



Ziekteverzuim

(in %)



Onze medewerkers

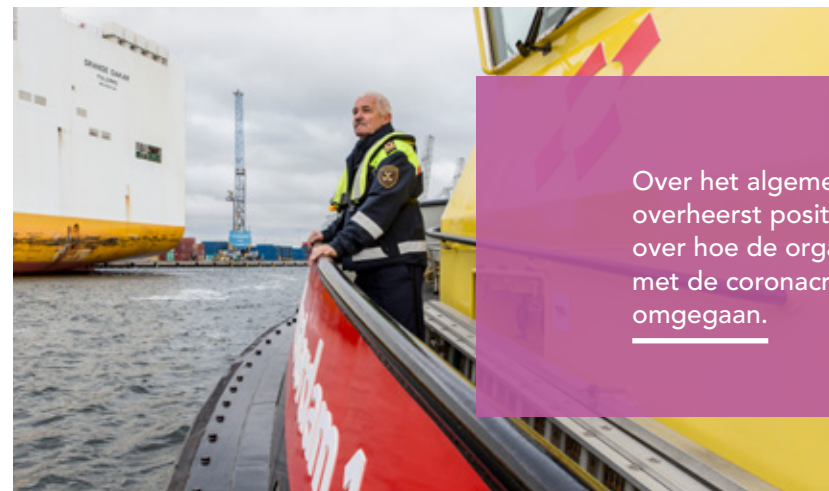
Twee jaar geleden presenteerde Port of Amsterdam een nieuwe visie op de organisatie. Die hebben we in 2020 vormgegeven door in te zetten op duurzame inzetbaarheid en projecten om de organisatie wendbaar te maken. Onze ambitie om flexibel werken te stimuleren is door de coronacrisis in een stroomversnelling gekomen.

Toen het kabinet in het voorjaar van 2020 een intelligente lockdown afkondigde vanwege het coronavirus, waren er zorgen over de situatie. Blijft de haven draaien? Hoe zal het de bedrijven in de haven vergaan? Wat betekent de crisis voor de toekomst van het bedrijf? Blijven mijn collega's gezond? Velen van ons liepen rond met dergelijke vragen. Toch overheerste begrip voor de maatregelen, zowel bij de bedrijven in het havengebied als bij Port of Amsterdam. Na de versoepelingen in de zomer werd in oktober de gedeeltelijke lockdown van kracht. Die periode vonden veel van onze medewerkers mentaal zwaarder.

Corona brengt ambitie in stroomversnelling

De transitie naar het thuiswerken is nagenoeg vlekkeloos verlopen. We hebben een coronawerkgroep in het leven geroepen die regelmatig overlegde en resultaatgericht te werk ging. Alle medewerkers hebben de mogelijkheid gekregen een ergonomische thuiswerkplek in te richten. Op leenbasis konden ze onder meer een verstelbaar bureau, een bureaustoel en IT-apparatuur afnemen.

Als werkgever heeft Port of Amsterdam zich zo begripvol en flexibel mogelijk opgesteld wanneer zich problemen voordeden. We hebben ook veel aandacht besteed aan de werk-privébalans van onze medewerkers. Die balans raakt niet alleen verstoord in een



Over het algemeen overheerst positiviteit over hoe de organisatie met de coronacrisis is omgegaan.

situatie waarin mensen fulltime thuiswerken, maar ook in een situatie waarin werknemers een vitaal beroep uitoefenen. In de zomer hebben we de ruime Passengers Terminal Amsterdam (PTA) af en toe ingezet als coronaproof werkplek voor grotere teams en uitgebreide strategiesessies. We hebben twee etages van het Havengebouw ingericht volgens de coronarichtlijnen.

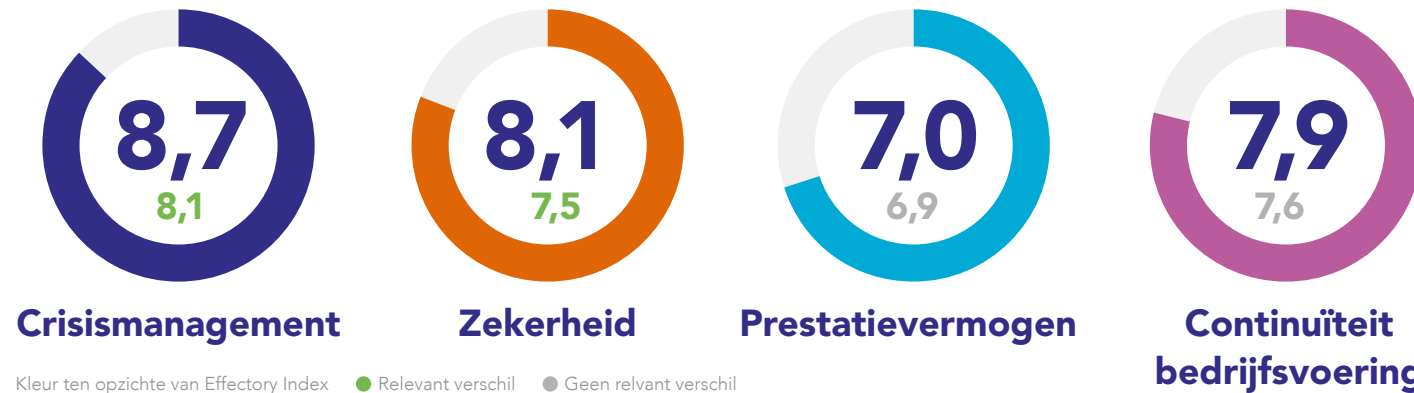
Positiviteit over crisisbeleid

Over het algemeen overheerst positiviteit over hoe de organisatie met de coronacrisis is omgegaan. We hebben onze medewerkers bijvoorbeeld een groot fruitpakket toegestuurd en we hebben geprobeerd de sociale cohesie te bevorderen. Zo hebben we een digitale pubquiz georganiseerd, medewerkers opgeroepen samen af en toe een wandeling te maken en ze aangemoedigd foto's op te sturen die we op intranet hebben geplaatst.

Ook is wekelijks van CEO Koen Overtoom een vlog online gezet, die enthousiast werd ontvangen. In het verlengde daarvan hebben we in november 2020 studiofaciliteiten in

Onze medewerkers

Resultaat coronaonderzoek (63,9% respondenten)



Trots +

- Mogelijkheid op afstand te werken
- Samenwerking met collega's
- Beleid en communicatie

Kan beter —

- Toegang tot tools, apparaten en software
- Beleid op COVID-19
- Verwachtingen van werk / productiviteit

gebruik genomen in het Havengebouw. In de Port Studio maken we programma's om elkaar te informeren over de ontwikkelingen in de haven en om de betrokkenheid, verbinding en saamhorigheid te behouden en te vergroten. Dat is belangrijk nu we thuiswerken en in veel kleinere teams.

De coronacrisis is een noodtoestand. We hopen daarmee in de toekomst niet vaker te maken te krijgen. De situatie heeft ons wel inzichten gegeven in de balans tussen werken op afstand en op locatie. Die zijn in lijn met de koers die we al eerder waren ingeslagen. We merken dat er draagvlak voor is: de meeste collega's zijn van plan in een coronavrije situatie in elk geval deels thuis te blijven werken.

Coronaonderzoek

Dit jaar heeft Port of Amsterdam geen medewerkersonderzoek laten doen. In plaats daarvan hebben we met onderzoeksbureau Effectory een coronaonderzoek uitgevoerd. De grote meerderheid van de respondenten is tevreden over de manier waarop Port of

Amsterdam de coronacrisis managet. De meesten hebben het gevoel dat hun belangen en veiligheid centraal staan. Ze zijn ook te spreken over de communicatie: het grootste deel van de medewerkers vindt dat ze voldoende op de hoogte worden gehouden van het beleid rondom de crisis.

Programma wendbare organisatie

Met het oog op de groeiende verduurzaming, digitalisering en globalisering streven wij naar een wendbare organisatie. Wij willen dat onze medewerkers zich snel aan kunnen passen, kansen herkennen en verantwoordelijkheid nemen. Ook de medewerkers zelf voelen de behoefte aan dynamische, minder vastomlijnde rollen binnen de organisatie met meer focus, snellere besluitvorming en minder administratie.

Daarom zijn we gestart met agile werken. Agile staat letterlijk voor wendbaar, lenig en flexibel. Het is een manier van denken, werken en organiseren die ons in staat stelt snel en effectief in te spelen op veranderingen in de buitenwereld. Daarbij staat tevredenheid van klanten voorop. We geven medewerkers meer eigen verantwoordelijkheid en

Onze medewerkers

hebben oog voor gezonde bedrijfsresultaten van de organisatie. In het voorjaar van 2020 zijn we begonnen met het implementeren van drie onderdelen waarin agile werken de norm is: Strategy & Development, Innoveren & Testen en Autonome Klantteams. Op alle drie de onderdelen zijn belangrijke stappen gezet. In 2021 gaan we voor verschillende thema's, zoals leiderschap, samenwerken en HR-instrumenten, passende tools ontwikkelen.

Duurzame inzetbaarheid

Dit jaar is duurzame inzetbaarheid een prominent thema geweest bij Port of Amsterdam. Het stond met name in het teken van de werk-privébalans. Samen met Lifeguard hebben we een aantal workshops georganiseerd over dit thema. Ook hebben we een eenmalige fietsregeling ingesteld om werknemers in staat te stellen van hun bruto-inkomen een fiets te kopen. Aanvankelijk hadden we ook gepland om health checks uit te voeren. Vanwege de coronamaatregelen heeft slechts een klein deel van de medewerkers een health check kunnen doen.

In 2019 hebben we het ontwikkelbudget voor medewerkers vormgegeven. Helaas konden veel opleidingen niet worden gevolgd. Daardoor hebben we veel minder geld aan professionele ontwikkeling kunnen uitgeven dan gehoopt. Begin 2021 hebben we ons aangesloten bij Tiptrack, een online platform van de Algemene Werkgeversvereniging Nederland (AWVN). Met deze tool kunnen werknemers zelf ontdekken op welk gebied ze hun inzetbaarheid kunnen vergroten. Zo hopen wij ze meer richting te geven in de besteding van hun ontwikkelingsbudget.

Performancesysteem

Ons performancesysteem is bedoeld om alle medewerkers te stimuleren een persoonlijk jaarplan op te stellen, naar aanleiding waarvan ze minimaal drie voortgangsgesprek-

Thuiswerk- en fietsregeling

123  **BUREAUS** **165**  **BUREAUSTOLEN** **173**  **MONITOREN** **119**  **FIETSEN**

ken met de leidinggevende voeren. Daarin reflecteren de werknemers onder meer op hun bijdrage aan onze vier kernwaarden: samen, gedreven, respect en verantwoordelijk. In 2019 hadden niet alle medewerkers een jaarplan opgesteld en hadden ook niet alle medewerkers voldoende voortgangsgesprekken gevoerd met hun leidinggevenden. Daarom schreven we vorig jaar dat alle medewerkers in 2020 een jaarplan moesten invoeren en minimaal drie voortgangsgesprekken moesten voeren met hun leidinggevende. Dit is niet gelukt, onder meer vanwege de coronacrisis.

Gezien de ontwikkeling richting een wendbare organisatie met interdisciplinaire teams vragen wij ons af of we dit systeem voor alle werknemers moeten behouden. De kans is groot dat we, naast het huidige systeem, een 360-gradenfeedbacksysteem gaan implementeren waarin teamleden regelmatig vanuit verschillende perspectieven feedback krijgen op hun functioneren.

In- en uitstroom

In 2020 zijn 21 medewerkers bij Port of Amsterdam komen werken en hebben 20 medewerkers ons bedrijf verlaten, op een totaal van 369 medewerkers. Zowel het aantal ingestroomde als uitgestroomde medewerkers is lager dan in 2019 (toen was de instroom 38 en de uitstroom 30). Dat komt doordat we vanwege de coronacrisis tijdelijk een vacaturestop hebben ingevoerd. Net als in 2019 vallen alle medewerkers van Port of Amsterdam onder de cao, exclusief de statutaire directieleden en stagiair(e)s.

Onze medewerkers

Ziekteverzuim

In 2020 was het ziekteverzuim 3,9 procent. Dat percentage is lager dan in 2019 (4,0 procent). Ten opzichte van de doelstelling van 3,1 procent 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 in 2020 workshops aangeboden om de duurzame inzetbaarheid van onze medewerkers te bevorderen.

Ondernemingsraad

Port of Amsterdam heeft een ondernemingsraad (OR) die meedenkt met het bestuur, advies uitbrengt over verschillende onderwerpen en eigen initiatieven ontplooit. In de huidige samenstelling heeft de OR een zittingsperiode van 2019 tot 2022. De raad heeft een dagelijks bestuur dat bestaat uit vier personen: Francis de Wit (voorzitter), Richard Kerkhof (vicevoorzitter), Zehra Abdoelaziz (secretaris) en Tamara van der Steen (vice-secretaris). De raad heeft verder twaalf gewone leden. Dat zijn afgevaardigden van allerlei afdelingen in de organisatie. Rinke Sanchez woont als ambtelijk secretaris de overleggen bij en verzorgt de verslaglegging. Zij maakt geen deel uit van de ondernemingsraad. In 2020 heeft de OR veel dossiers behandeld over corona. Ook heeft de raad advies gegeven over de herbenoeming van Koos van der Steenhoven (voorzitter van de RvC), de herbenoeming van Koen Overtoom (CEO van Port of Amsterdam) en de benoeming van Alexander Kousbroek (CFO van Port of Amsterdam). De ondernemingsraad heeft zich ingezet om draagvlak te creëren voor de overgang naar een meer wendbare organisatie. Verder heeft de raad zich hard gemaakt voor de duurzame inzetbaarheid van de medewerkers. Tot slot zijn diverse dossiers behandeld, waaronder het dividendbeleid en het diversiteitsbeleid.



Met Pantar bieden we werk aan en begeleiden we ongeveer vijftig inwoners van Amsterdam en Diemen.

Maatschappelijke activiteiten

Port of Amsterdam ontplooit al een aantal jaren activiteiten waarmee we een bijdrage leveren aan de maatschappij. In 2020 hebben we de samenwerking met Alliance for YOUTH beëindigd, omdat we merkten dat onze vraag niet goed aansloot op het aanbod van Alliance for YOUTH. We geven nog wel steeds sollicitatietrainingen op middelbare scholen in Amsterdam. Dat doen we samen met JINC.

Sinds 2010 werken we samen met Emma at Work. Die stichting helpt jongeren tussen de 15 en 30 jaar met een chronische ziekte of lichamelijke beperking om werk te vinden. We reserveren standaard drie werkervaringsplekken voor deze jongeren. Op die plekken kan het werk eenvoudig in eigen tijd en flexibel gedaan worden. Er is altijd iemand aanwezig om de taken over te nemen. Zo dragen we bij aan de professionele ontwikkeling van de doelgroep van Emma at Work.

Verder werken wij intensief samen met Pantar. Dat is een leer-werkbedrijf voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt, zoals mensen met een handicap, langdurig werklozen en ex-gedetineerden. Met Pantar bieden we werk aan en begeleiden we ongeveer vijftig inwoners van Amsterdam en Diemen.

Governance

Transparant en
slagvaardig

De milieu- en risicoruimte is schaars, maar noodzakelijk voor de energietransitie en circulaire ambities van haven, stad en regio.

Governance en compliance

Port of Amsterdam wil een integere organisatie zijn. We werken samen, zijn gedreven, tonen respect en nemen 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 de statutaire directieleden en de commissarissen op voordracht van de raad van 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 meer vereist voor de strategische langetermijnvisie (twaalf jaar) en het middel-lange bedrijfsstrategisch plan (vier jaar) van de vennootschap.

De Wet bestuur en toezicht vereist van de vennootschap een evenwichtige verdeling te zoeken in directie en raad van commissarissen, waarbij ten minste 30 procent van de zetels door vrouwen en ten minste 30 procent door mannen bezet wordt. De zetelverdeling van de raad van commissarissen (eind 2020) 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).



In december 2020 heeft Michiel de Brauw laten weten dat hij besloten heeft om per 31 december 2020 terug te treden als statutair directeur.

Directie

De statutaire directie bestond in 2020 uit algemeen directeur Koen Overtoom (CEO) en financieel directeur Michiel de Brauw (CFO). Wegens gezondheidsredenen heeft Michiel de Brauw per 1 februari 2020 zijn statutaire functie niet kunnen uitoefenen. Alexander Kousbroek, hoofd Finance en Control, is per 1 februari 2020 tijdelijk statutair benoemd en heeft de CFO-functie tot eind 2020 waargenomen.

In december 2020 heeft Michiel de Brauw laten weten dat hij besloten heeft om per 31 december 2020 terug te treden als statutair directeur. Zijn gezondheid laat het niet toe volwaardig terug te keren in de functie van CFO. De aandeelhouder heeft Alexander Kousbroek, op voordracht van de RvC, met ingang van 1 januari 2021 benoemd als nieuwe CFO, voor een periode van vier jaar.

Governance en compliance

De directie is 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 2020 uit de CEO, de CFO, de havenmeester en de bestuurssecretaris. In deze structuur heeft de havenmeester een zelfstandige adviesrol, waarmee de inbreng op het thema nautisch-maritiem wordt versterkt.

Koen Overtoom (1966), Nederlandse nationaliteit (m)

Benoemd in 2013, herbenoemd tot 2024

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
- Lid Amsterdam Economic Board

Alexander Kousbroek (1980), Nederlandse nationaliteit (m)

Benoemd in 2020 tot 2024

CFO Port of Amsterdam

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

Benoemd in 2015, teruggetreden
per 31 december 2020

CFO Port of Amsterdam

Nevenfuncties:

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

Compliance en bedrijfs- en gedragscode

Het doel van ons compliancebeleid is om de relevante compliancerisico's voor Port of Amsterdam te identificeren en beheersen. Daarnaast willen we integer gedrag stimuleren en realiseren vanuit vier kernwaarden: samen, gedreven, respect en verantwoordelijk. Het compliancebeleid is erop gericht de goede reputatie van Port of Amsterdam te waarborgen en de missie uit te voeren. Onze bedrijfscode bevat de principes, kernwaarden en gedrags- en omgangsvormen die wij belangrijk vinden en de interne regels die voor onze medewerkers van toepassing zijn.

We hebben een afdelingshoofd aangesteld als compliance officer voor de verschillende onderdelen van de wet- en regelgeving waaraan Port of Amsterdam onderhevig is. Bij indiensttreding ontvangt iedere medewerker standaard een kopie van de bedrijfscode, want we willen dat alle medewerkers op de hoogte zijn van de inhoud daarvan.

Integriteit is een belangrijk onderdeel van onze bedrijfscode. Dit deel is er vooral op gericht fraude en corruptie te voorkomen. Medewerkers en externen die misstanden of vermoedens daarvan willen melden, kunnen dit doen via verschillende kanalen, waaronder een aantal vertrouwenspersonen en de voorzitter van de RvC. In 2020 hebben we geen meldingen van corruptie ontvangen.

De afdelingen organiseren jaarlijks minstens één dilemmasessie. Die wordt gemode-reerd 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. Vanwege corona is een deel van deze sessies in 2020 niet doorgegaan. Een aantal sessies heeft digitaal plaatsgevonden.

Ook beschikken we over een e-learningprogramma over de bedrijfscode. Begin 2021 wordt binnen een online leeromgeving een nieuwe versie aan de medewerkers aangeboden. Incidenten binnen afdelingen worden maandelijks gemeld door de leiding-gevende, inclusief de beheersmaatregelen om vergelijkbare incidenten te voorkomen.

Governance en compliance

Raad van commissarissen

De raad van commissarissen houdt toezicht op het bestuur van de vennootschap en de daarmee verbonden onderneming. Ook staat de raad de directie met advies 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. Daarin worden onder meer eisen 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 2020 bestond de raad van commissarissen uit vijf leden. De samenstelling is gedurende 2020 gelijk gebleven. 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.

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

Benoemd in 2016, teruggetreden per 27 januari 2021

- 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; in maart 2021 benoemd tot voorzitter

- CEO NPM Energy en lid Energyboard NPM
- Lid raad van toezicht RegMed
- Advisor APG
- Lid raad van toezicht De Jong Hot Water Tanks
- Voorzitter raad van commissarissen Wagenborg
- Voorzitter Overlegorgaan voor de Fysieke Leefomgeving (OLF)
- Lid raad van commissarissen Kallista, Parijs

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

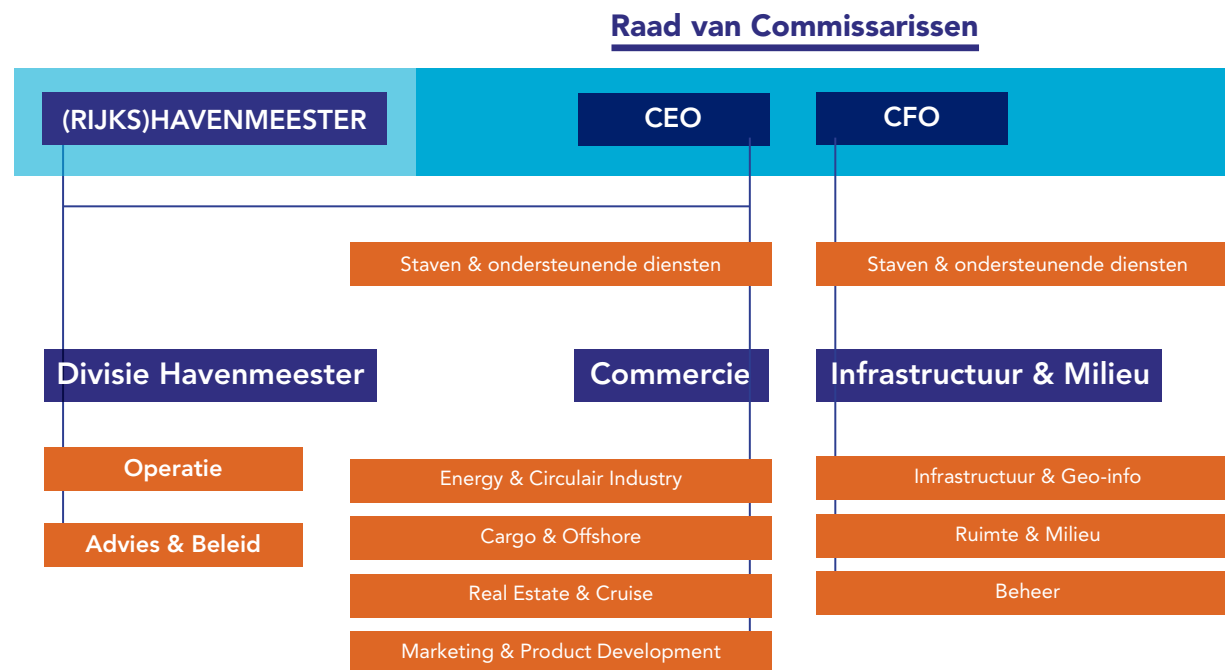
- Directeur Digital Banking ABN AMRO Bank NV
- Bestuurslid Betaalvereniging Nederland BV

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

Benoemd in 2019 tot 2023

- Eigenaar Pi Control
- Lid raad van toezicht Consumentenbond
- Lid raad van commissarissen van PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland NV

Organogram



Risicomanagement

Beheersbaar op koers

Veranderingen in de markt en kansen op het gebied van de energietransitie vragen om nieuwe prioriteiten in onze investeringen.

Risicomanagement

Als beheerder en ontwikkelaar van de haven vervult Port of Amsterdam meerdere taken en rollen. Die brengen niet alleen kansen, maar ook onzekerheden en risico's met zich mee. Het is cruciaal om hier tijdig op te anticiperen. Als publieke organisatie hechten we dan ook grote waarde aan risicomanagement.

Het risicobeheersings- en controlesysteem

Het systeem van risicobeheersing en interne controle heeft tot doel om risico's te identificeren, te beheersen en daarover te rapporteren. Het gehanteerde systeem is gebaseerd op de internationaal geaccepteerde standaarden van het Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) 2017. In 2020 hebben we onze risicomanagement-governancestructuur ingericht met een eerste en tweede lijn. De derde lijn (interne audit) was in 2020 niet ingevuld. We hebben onze control-omgeving ingericht in lijn met de grootte en context van onze organisatie. We voeren verbeteringen rondom het systeem van risicomanagement door als onderdeel van een verbetertraject.

Beheersomgeving

Het systeem van risicobeheersing en controle hebben we met de planning-en-control-cyclus verankerd in de organisatie. Tot deze cyclus behoren 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 het budget en de prognose voor het gehele boekjaar. 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 Havenmeester-convenant Amsterdam. Aan het Centraal Nautisch Beheer (CNB) overleggen we een financiële verantwoording.

Risicobereidheid

We streven naar een bestendige, maatschappelijk verantwoorde bedrijfsvoering door een bewuste afweging te maken tussen onze doelstellingen en de risico's die we, met het oog op onze strategie, bereid zijn te nemen in de bedrijfsuitvoering. Zo vergroten we de kans dat we onze strategische doelstellingen behalen. Onze risicobereidheid bepaalt op welke vlakken en in welke mate we bereid zijn risico te nemen om onze doelstellingen te behalen.

Port of Amsterdam heeft in 2020 een risicobereidheidsmatrix gehanteerd die sturing geeft aan de risicoprioritering. In deze matrix hebben we de risicobereidheid geformuleerd op vier bedrijfswaarden: veiligheid, financiële impact, reputatie en klanttevredenheid. Port of Amsterdam is door zijn maatschappelijke functie en lange-termijnperspectief over het algemeen een risicomijdend bedrijf.

Ter beheersing van financiële en operationele risico's zetten we als gevolg van de risico-aversie geen specifieke derivaten in. Het beleid ten aanzien van de inzet van financiële instrumenten is terughoudend. Het treasurystatuut biedt mogelijkheden om bestaande rente- 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.

Risicomanagement

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 risicobereidheid.

Risico-identificatie

Risico-identificatie is onderdeel van de planning-en-controlcyclus. We hebben beheersmaatregelen toegepast op de (strategische) risico's en hebben bij de periodieke herbeoordeling van de risico's de bestaande risicobereidheidsmatrix gehanteerd. Dit jaar hebben we ook risico's geïdentificeerd en beoordeeld die gerelateerd zijn aan corona. In het derde kwartaal van 2020 zijn we gestart met een verbetertraject. Daarbij zijn we gestart met het herijken van de risico's en de risicobereidheid. De paragraaf 'Verbeteringen in het systeem van risicomanagement' bevat meer informatie over het verbetertraject. We hebben risico-eigenaren benoemd voor de belangrijkste risico's en proceseigenaren voor de belangrijkste operationele en financiële processen.

Beheersactiviteiten

Op de geprioriteerde risico's definiëren we beheersmaatregelen. We zijn in 2020 gestart om een onderscheid te maken tussen key- en non-keyprocessen. Vervolgens hebben we gefocust op de keyprocessen en in de opzet daarvan verbeteringen doorgevoerd. In 2020 zijn we ook begonnen met het opzetten en implementeren van een IT General Controls-framework.

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 geldende treasury-beleid van Port of Amsterdam is defensief en risicomijdend. Er zijn geen financiële instrumenten gebruikt om financiële risico's af te dekken die voortvloeien uit operationele activiteiten. We zijn in 2020 gestart om ons treasurybeleid opnieuw vorm te geven.

Risico's*	Risico beschrijving	Huidige risico-beoordeling	Beheersmaatregelen	Beeoogde risico-beoordeling
Strategisch				
Ruimtegebrek land	Het risico bestaat dat, als gevolg van het uitblijven van uitbreidingsmogelijkheden richting het westen, onvoldoende ruimte op land beschikbaar is waardoor verdere groei van havenactiviteiten stagneert.		- Het vestigingsbeleid van klanten is aangescherpt. - De ruimte-intensiveringskansen zijn geïnventariseerd bij bestaande bedrijven.	
Externe veiligheid, milieuruimte en geluid	Het risico bestaat dat om meer milieuruimte gevraagd wordt of een andere invulling van de milieuruimte, als gevolg van verscherpingen rondom de VMG-regelgeving, waardoor circulaire en energietransitiedoelstellingen niet behaald worden en ruimte minder efficiënt benut kan worden en/of investeringen benodigd zijn.		De ruimtelijke impact van de energietransitie is onderzocht en inzichtelijk gemaakt om het ruimtelijk beleid hier op aan te passen.	

Risicobeoordeling: Laag Middel Hoog

* Per risicogebied

Zie bijlage 8 voor een uitgebreide beschrijving van de risico's

Risicomanagement

Risico's*	Risico beschrijving	Huidige risico-beoordeling	Beheersmaatregelen	Beoogde risico-beoordeling
Strategisch				
Emissies zonder Walstroom	Het risico bestaat dat vertragingen in de vergunningverlening leiden tot vertragingen in de uitvoering [leidt tot emissie binnenvaart en riviercruise].	  	Er zijn zoveel mogelijk acties in opdracht gegeven om het tempo te houden en continu in gesprek te zijn met Liander en gemeente Amsterdam.	
Emissie Schone scheepvaart	Het risico bestaat dat PoA, als gevolg van een toenemende druk op de vermindering van uitstoot, niet aan de verwachtingen voldoet om schone scheepvaart te bevorderen (bijvoorbeeld aanleg walstroom) waardoor de reputatie in het geding kan komen.	  	Er is een integraal Team Clean Shipping gestart binnen PoA, dat regie voert op welke emissiereductie-maatregelen en bijbehorende acties bijdragen aan de doelstellingen vanuit het strategisch plan voor CO₂-reductie van de scheepvaart alsmede aan een verlaging van de emissies van de scheepvaart, die invloed hebben op de lokale luchtkwaliteit. Het team zet in op het (laten) uitvoeren van deze maatregelen en acties en maakt bij de keuzes en monitoring van de voortgang gebruik van het emissiemodel.	
Onvoldoende spoorcapaciteit voor goederentreinen van/naar Amsterdam	Het risico bestaat dat, als gevolg van diverse oorzaken (uitfasering van steenkool, woningbouw, groei reizigerstreinen, bouw derde spoor), in de capaciteitstoedeling minder ruimte wordt gegeven aan goederentreinen van/naar Amsterdam waardoor het behalen van de modal split doelstellingen in gevaar komt.	  	Belangen worden door PoA ingebracht bij de landelijke spoorgoederentafel waarin o.a. ook het ministerie van IenW en ProRail zitting hebben. Tevens is PoA vertegenwoordigd in diverse stuurgroepen zoals Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), Basisnet Spoor, Toekomstbeeld Openbaar Vervoer en Spoor en bouw Derde Spoor Duitsland.	
Grootte van de scheepvaart	Het risico bestaat dat PoA, als gevolg van toenemende grootte van de scheepvaart en verwachte groei in aantallen, onvoldoende meegroeit met de trend waardoor de nautische ruimtelijke infrastructuur (de vaarweg, havenbekkens, ligplaatsen of bepaalde faciliteiten) niet of beperkt toegankelijk is voor dergelijke scheepvaart.	  	- Er is een inventarisatie gedaan voor maatgevende schip per ligplaats/terminal. - Er zijn acties gestart om het gebruik van Zeesluis IJmuiden te operationaliseren i.o.m. Open IJ en RWS. - Er zijn tijdelijke verkeersmaatregelen toegepast op het Noordzeekanaal. - Er is een apart project 'Scheepvaartdimensies NZK' opgestart om de fysieke knelpunten op het kanaal op te lossen die benoemd zijn in het MARIN rapport.	

Risicobeoordeling:  Laag  Middel  Hoog

*Per risicogebied

Risicomanagement

Risico's*	Risico beschrijving	Huidige risico-beoordeling	Beheersmaatregelen	Beoogde risico-beoordeling
Operationeel				
Ruimtegebrek nautisch	Het risico bestaat dat er, als gevolg van toenemende scheepvaartintensiteit en bedrijvigheid aan kades, onvoldoende wachtplaatsen beschikbaar zijn voor de binnenvaart waardoor tijdigheid vertrek en aankomst scheepvaart in het geding komt.		- Een ligplaatsmonitoringssysteem is geïmplementeerd. - Er is een pilot gestart voor duwbakligplaatsen (Poseidon).	
Cybersecurity intern	Het risico op een cyberincident bestaat, als gevolg van toenemende digitalisering in combinatie met toenemende externe cyberdreigingen, waardoor integriteit, vertrouwelijkheid, en/of beschikbaarheid van IT-systemen in het geding komt.		- CERT-ondersteuning: Cyber security expertise (o.a. forensisch onderzoek en ondersteuning bij een cyber-calamiteit) kan vanuit de Cyber security verzekering worden afgeroepen. - Cyber riskmanagement: Er is een proces ingericht met als doel structureel business impact en baseline assessments uit te voeren. Daarnaast wordt aansluiting gezocht met het corporate riskmanagement. - Managed Detectie & Respons (MDR): MDR-dienstverlening wordt uitgevoerd door een gespecialiseerd Security Operations Center. - Security awareness: Voor het bewerkstelligen van de gewenste gedragsverandering wordt een Security awareness-programma uitgevoerd. - Vulnerability management: VM monitort de IT-infrastructuur op kwetsbaarheden zodat Port of Amsterdam waar nodig tijdig maatregelen kan treffen. - Inkoop- en leveranciers-management: Informatiebeveiliging wordt meegenomen in de uitvraag van nieuwe IT-diensten. Afspraken maken met de reeds bestaande leveranciers/dienstenaanbieders over de gewenste mate van beveiligingcorrectieve actieplannen.	

Risicobeoordeling: Laag Middel Hoog

*Per risicogebied

Risicomanagement

Risico's*	Risico beschrijving	Huidige risico-beoordeling	Beheersmaatregelen	Beoogde risico-beoordeling
Operationeel				
Cybersecurity intern (vervolg)	Het risico op een cyberincident bestaat, als gevolg van toenemende digitalisering in combinatie met toenemende externe cyberdreigingen, waardoor integriteit, vertrouwelijkheid en/of beschikbaarheid van IT systemen in het geding komt.	  	• Logische toegangsbeveiliging: Multifactor authenticatie (MFA) is geïmplementeerd. Hiermee is het aanvalsoppervlak van Port of Amsterdam aanzienlijk verkleind. • Fysieke toegang: Fysiek toegangssysteem is opnieuw aanbesteed en ingericht conform de nieuwste standaarden. • IT General Controls (ITGC's): ITGC's zijn geïmplementeerd voor een aantal financiële IT-diensten. • E-mailbeveiliging: Standaarden voor e-mailbeveiliging zijn geïmplementeerd. • Cyber security Respons oefeningen: Incident respons wordt regelmatige geoefend om ingespeeld te raken en beter voorbereid te zijn op een cybercalamiteit. • Onafhankelijke audits: We voeren periodiek onafhankelijke assessments uit om inzicht te krijgen in de effectiviteit van de getroffen maatregelen en definiëren op basis van deze inzichten correctieve actieplannen.	
Cybersecurity havencluster	Het risico op een security incident bestaat, als gevolg van koppeling en integratie van IT-systemen in de haven, bij een van de partijen in het havennetwerk waardoor het havencluster ontregeld wordt.	  	• Door een multidisciplinaire en integrale benadering van Port of Amsterdam neemt de awareness van bedrijven in het havengebied toe. • Meldpunt voor cyberincidenten voor havenbedrijven ingericht en afspraken gemaakt met hulpdiensten over cybergevolgbestrijding. • Cybersecurity in de Havenbeveiliging / ISPS-processen geïntegreerd. • Deelname aan verschillende ISAC's: Port of Amsterdam is lid van de IZKG- en haven ISAC en organiseert Cross-ISAC's en webinars met als doel informatie met elkaar te delen en elkaar te verbinden.	

Risicobeoordeling:  Laag  Middel  Hoog

*Per risicogebied

Risicomanagement

Risico's*	Risico beschrijving	Huidige risico-beoordeling	Beheersmaatregelen	Beoogde risico-beoordeling
Operationeel				
Flotte toegang tot de haven - zeesluis	Het risico bestaat dat, als gevolg van diverse oorzaken (o.a. technisch defect Noordersluis, vertraagde oplevering nieuwe zeesluis), de scheepvaart gestremd of ernstig gehinderd wordt waardoor inkomstendering plaatsvindt en claims ingediend worden.	  	• Er zijn acties uitgevoerd omtrent het operationaliseren van de sluis (samenschutregeling, bedieninstructies en vaarwegplanning). • De opleidingen zijn ingepland en de testscenario's, die in oktober worden uitgevoerd, zijn in ontwikkeling. • Onafhankelijke nautische adviseurs worden ingezet om te auditen.	
Flotte toegang tot de haven - diepgang	Het risico bestaat dat, als gevolg van onvoldoende under keel clearance op kritische locaties in het Noordzeekanaal (o.a. tunnels), een schip met te veel diepgang een beschadiging veroorzaakt waardoor mogelijk gevaar ontstaat en de toegang belemmerd wordt.	  	• Door PMO wordt een project uitgevoerd om de voortgang te borgen op de onderdelen tunneldekking in kaart brengen en optimaliseren, minimale dimensies Noordzeekanaal herdefiniëren en vastleggen, invloed uitoefenen baggerstrategie RWS en herdefiniëren en verbeteren toelatingsbeleid marginale scheepvaart.	
Financieel				
Waardering bodemschade voorziening	Het risico bestaat dat Port of Amsterdam onvolledig zicht heeft op de (waardering van de) bodemschade als gevolg van onzekerheden en verkeerde inschattingen rondom de omvang van de vervuiling en het moment van saneren.	  	• Inzicht in bodemschade in Westpoort. • Berekening schade door erkende experts en toepassen van een risico-opslag. • Periodieke actualisatie van de waardering op basis van actuele prijsgegevens. • Contant maken van de voorziening tegen looptijden volgens een geautoriseerde saneringsplanning, gebruikmakend van intrest op hoogwaardige ondernemingsobligaties.	

Risicobeoordeling:  Laag  Middel  Hoog

*Per risicogebied

Risicomanagement

Risico's*	Risico beschrijving	Huidige risico-beoordeling	Beheersmaatregelen	Beoogde risico-beoordeling
Operationeel				
Gevolg verleggen verantwoordelijkheid voor bodemschade aan klanten	Het risico bestaat dat als een klant zijn verantwoordelijkheid niet neemt voor door de klant veroorzaakte bodemschade, Port of Amsterdam achterblijft met de bodemschade. Dit risico kan bestaan uit een debiteurenrisico bij faillissement, contractrisico, achterblijvende activa, achterblijvende bodemvervuiling of voorraden met een negatieve waarde.	  	• Gebruik maken van bankgaranties, borgstellingen, vooruitbetalingen en automatische incasso's. • Monitoring van de financiële positie van huurders op basis van hun gepubliceerde jaarrekening. • Verantwoordelijkheden eenduidig opnemen in contracten bij contractverlenging of -overdracht. • Verkrijgen van zekerheden voor bodemschade.	
Compliance				
Compliance	Het risico bestaat op niet naleving van wet- en regelgeving, door complexiteit, onvoldoende bekendheid en/of procesmatigheid ten aanzien van het voldoen aan wet- en regelgeving met mogelijk boetes en reputatieschade tot gevolg.	  	• Het opgestelde jaarplan rondom compliance is uitgevoerd. • Er is maandelijks uitvraag gedaan aan afdelingshoofden met betrekking tot incidenten. • Dilemmasessies zijn ingepland bij de diverse afdelingen.	
Corona				
Dalende overslag	Het risico bestaat dat overslag, als gevolg van corona, afneemt waardoor rendementen op investeringen niet worden gehaald.	  	• Maximaal 50 procent van het ZHG wordt meegenomen in business cases. Voor investeringen bestaat (deels) een vast huurbedrag, wat niet afhankelijk is van hoeveelheid overslag. • Er zijn overslagclausules geformuleerd die bescherming bieden.	
Motivatatie van medewerkers	Het risico bestaat dat, als gevolg van corona, de werkdruk verhoogt en motivatie en welzijn van medewerkers vermindert, waardoor strategische doelstellingen niet worden gehaald.	  	• Enthousiasmeren en steunen van medewerkers op diverse manieren (online activiteiten organiseren, attenties aan huis, thuiswerkplek optimaliseren).	
Liquiditeitsbehoefte	Het risico bestaat dat, als gevolg van corona, de liquiditeitsbehoefte stijgt waardoor onvoldoende liquiditeit beschikbaar is om aan de verplichtingen te voldoen.	  	• Er wordt een controle uitgevoerd op wekelijkse betalingen ter voorkoming van te weinig liquide middelen. • Er zijn besparingen doorgevoerd op variabele kosten.	
Inning van vorderingen	Het risico bestaat dat klanten, als gevolg van corona, insolvent raken waardoor oninbare vorderingen ontstaan.	  	• PoA heeft betalingsregelingen aangeboden voor klanten rondom, ZHG, BHG en huur- en erfpacht. Facturen m.b.t. ZHG en BHG kennen verruimde betaaltermijnen, huur- en erfpacht-nota's mogen klanten in meerdere termijnen voldoen.	

Risicomanagement

Informatie, communicatie en monitoring

De risico-eigenaren rapporteren elk kwartaal aan de directie over de voortgang van de beheersmaatregelen die ze ten aanzien van de risico's nemen. De proceseigenaren rapporteren elke vier maanden over de mate van 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 regelmatig lopende processen te evalueren en door actieplannen te formuleren op basis van de toetsbevindingen van de tweede lijn. Daarnaast worden in de stuurgroep Informatie Beveiliging eventuele informatiebeveiligings- en privacy-incidenten besproken.

Verbeteringen in het systeem van risicomanagement

Port of Amsterdam heeft in 2020 een nulmeting op het systeem van risicomanagement laten uitvoeren door een externe partij. Die partij heeft kernobservaties en -aanbevelingen gedaan ten aanzien van ons risicomanagementsysteem. Naar aanleiding daarvan zijn we een verbetertraject gestart om het risicomanagement in onze organisatie te verstevigen. Het doel van het traject is om een geharmoniseerd en geïntegreerd framework voor integraal risicomanagement te ontwikkelen en te implementeren, dat bijdraagt aan een beheerste realisatie van onze doelstellingen.

Met behulp van integraal risicomanagement kunnen we betere afwegingen maken in het geval van belangrijke beslissingen. Dat kunnen we doen door de risico's en kansen gestructureerd te identificeren, te beoordelen en de passende risicorespons te selecteren. Daarnaast helpt het ons om onze middelen efficiënter in het zetten. We besteden tijdens het project niet alleen aandacht aan de harde kant van risicomanagement, zoals de processen, procedures en rapportages, maar ook aan de zachte kant, zoals risico-

bewustzijn, cultuur en communicatie. We zijn er namelijk van overtuigd dat de harde kant van risicomanagement alleen werkt als de zachte kant ook voldoende aandacht krijgt.

Het verbetertraject loopt door tot in 2021. Als onderdeel hiervan hebben we dit jaar al enkele stappen gezet, zoals de afronding van een selectietraject voor een nieuwe risicomanagementtool die de integraliteit van risicomanagement in onze organisatie verder bevordert. De implementatie van de nieuwe tool is in 2020 gestart en wordt in 2021 afgerond. Verder heeft de directie de risicobereidheid herijkt. De herijkte risicobereidheid wordt in 2021 afgerond en toegepast. Ten slotte zijn we als onderdeel van het verbetertraject gestart met het herijken van de belangrijkste strategische risico's door een strategisch risicoassessment uit te voeren. Daarmee identificeren, beoordelen en beschrijven we de belangrijkste risico's op een meer uniforme wijze. In 2021 ronden we het risico-assessment af.

In 2020 is er tevens verbeterpotentieel geconstateerd met betrekking tot de IT General Controls (ITGC's). Het IT-landschap van Port of Amsterdam wordt steeds complexer en omvangrijker. Door de toenemende digitalisering van onze organisatie neemt de afhankelijkheid van IT-systemen toe. Dat vraagt om de juiste inrichting van de ITGC's als cruciale randvoorwaarde. We zijn gestart met de implementatie van de ITGC's.

Verwachte impact op resultaten

In bijlage 8 lichten wij enkele risico's toe. Voor alle risico's geldt dat zij ons kunnen belemmeren om onze strategische doelstellingen te behalen. Ze kunnen niet alleen impact hebben op onze financiële resultaten, maar ook op de veiligheid en de vlote en duurzame afhandeling van het scheepvaartverkeer. De impact van risico's treedt vaak niet direct op en de duur van de impact is ook moeilijk te bepalen.

De raad van commissarissen

Bericht van de voorzitter

Voor de haven van Amsterdam waren de gevolgen van de coronacrisis groot. De zee- en riviercruise vielen stil en de overslag daalde als gevolg van verminderde vraag naar brandstoffen. De raad van commissarissen werd vanaf maart intensief geïnformeerd door de directie van Port of Amsterdam over de ontwikkelingen, over de impact van de coronacrisis op de organisatie en over de effecten op de omzet en de kosten.

Ondanks de grote gevolgen van het coronavirus voor de samenleving en de economie is Port of Amsterdam niet stilgevallen. Integendeel, samen met het bedrijfsleven in de haven is er in 2020 veel bereikt.

De impact van de coronacrisis op de organisatie en medewerkers van Port of Amsterdam en de mogelijke impact op de omzet zijn vanaf maart voortdurend met de directie besproken. Voor de medewerkers die thuiswerken is in korte tijd voorzien in faciliteiten om dit zo goed en verantwoordelijk mogelijk te laten verlopen. Voor de medewerkers in de nautische operatie, die het werk vanaf de gebruikelijke locatie bleven uitvoeren, zijn risicobeperkende maatregelen getroffen.

Om de mogelijke effecten van de coronacrisis op de omzetontwikkeling goed te kunnen volgen, is een coronadashboard ontwikkeld en heeft de directie met verschillende



"Port of Amsterdam werkt constructief samen met de gemeente Amsterdam om de energietransitie van de grond te krijgen."

Van links naar rechts; Willemijn Maas, Mieke Pigeaud-Wijdeveld, Jeroen de Haas, Anne Marie Magis

De raad van commissarissen

scenario's gewerkt. Voor de klanten in de haven die het nodig hebben, zowel de in het havengebied gevestigde bedrijven als de zee- en binnenscheepvaart, is een regeling getroffen die het mogelijk maakt om verschuldigd havengeld, erfpacht en huur gefaseerd te voldoen.

Vanwege de coronacrisis valt het nettoresultaat na verschuldigde vennootschapsbelasting lager uit dan begroot. Dit is nog wel hoger dan voorzien in 2020. Het resultaat is gedempt door hoger uitgevallen bagger- en saneringskosten. De bodemsanering en de voorziening die daarvoor wordt aangehouden blijft een aandachtspunt voor de directie. De externe accountant bevestigt dit.

Bestuurlijke wijzigingen

De directie van Port of Amsterdam is in 2020 van samenstelling gewijzigd. Vanwege gezondheidsredenen heeft Michiel de Brauw vanaf 1 februari 2020 zijn functie als CFO niet meer kunnen uitoefenen. In december heeft hij de directie en de raad van commissarissen geïnformeerd over zijn besluit om definitief terug te treden als statutair directeur. De raad van commissarissen bedankt Michiel de Brauw voor zijn inzet en het enthousiasme dat hij sinds 2015 als financieel directeur heeft getoond.

De aandeelhouder heeft, op voordracht van de raad van commissarissen, het hoofd Finance en Control Alexander Kousbroek vanaf 1 februari 2020 benoemd als waarnemend statutair CFO. Alexander Kousbroek heeft deze functie op uitstekende wijze waargenomen en is na het definitief terugtreden van Michiel de Brauw met ingang van 1 januari 2021 voor vier jaar benoemd als nieuwe CFO.

In januari 2021 heeft voorzitter Koos van der Steenhoven besloten zijn lidmaatschap en voorzitterschap van de raad van commissarissen te beëindigen. Hij heeft dit besluit om persoonlijke redenen genomen. De raad bedankt Koos van der Steenhoven voor de

uitstekende, plezierige en gedreven wijze waarop hij het voorzitterschap de afgelopen vierenhalf jaar heeft vormgegeven.

Goedkeuring strategisch plan 2021-2025

In september heeft de raad van commissarissen zijn goedkeuring gegeven aan het strategisch plan 2021-2025. Hierin zet de directie de strategische koers uit voor de komende jaren. Het plan laat zien dat de Amsterdamse haven van groot belang is om de energietransitie in Amsterdam en de Amsterdamse metropoolregio de komende jaren te kunnen faciliteren en te versnellen. Dit komt ook tot uitdrukking in de ambitieuze en uitdagende investeringsagenda tot 2025.

Binnen de eigen organisatie zullen kennis en ervaring met de ontwikkeling en realisering van nieuwe (ondergrondse) energie-infrastructuur versterkt moeten worden. De afgelopen jaren zien we dat het voor Port of Amsterdam lastig is om voorgenomen investeringsvolumes daadwerkelijk te realiseren. De problematiek rondom stikstof, PFAS en corona hebben in 2020 een aantal investeringen in de haven vertraagd of tot stilstand gebracht. De directie is intensief met de provincie Noord-Holland in overleg om voor het stikstofdossier een werkbare oplossing te vinden.

Port of Amsterdam werkt constructief samen met de gemeente Amsterdam om de energietransitie van de grond te krijgen. Over het strategisch plan van Port of Amsterdam en de door de gemeente ontwikkelde visie op de haven hebben in 2020 een aantal gezamenlijke bijeenkomsten plaatsgevonden tussen de raad van commissarissen, de directie van Port of Amsterdam en vertegenwoordigers van alle betrokken afdelingen vanuit de gemeente. De RvC kijkt positief terug op de intensieve uitwisseling met de stad en alle andere stakeholders in dit strategische proces. Het heeft ervoor gezorgd dat er een strategische ambitie ligt die gedragen wordt door alle betrokkenen.

De raad van commissarissen

De goede weg ingeslagen

De resultaten van 2020 zijn onder de gegeven omstandigheden heel goed. Ze tonen aan dat de haven ook in deze moeilijke economische tijden een stabiele factor is. De raad van commissarissen kijkt positief naar de toekomst en gaat ervan uit dat met het realiseren van de strategische ambities de goede weg is ingeslagen richting een duurzame stad en regio.

Jeroen de Haas, voorzitter

Verslag van de raad van commissarissen

De raad van commissarissen houdt toezicht op de directie van Port of Amsterdam en vervult waar nodig een adviserende rol. De raad ziet erop toe dat het bedrijf zijn financiële en strategische beleid gedegen en verantwoord uitvoert. Alle leden nemen zitting in een of meerdere commissies en zijn betrokken bij alle huidige en toekomstige aspecten van de onderneming.

Samenstelling en vergaderingen

In 2020 bestond de raad van commissarissen (RvC) uit de volgende vijf leden: Jeroen de Haas, Willemijn Maas, Anne Marie Magis, Mieke Pigeaud-Wijdeveld en Koos van der Steenhoven, voorzitter. Jeroen de Haas is in februari door de aandeelhouder tot eind 2023 herbenoemd als commissaris. Koos van der Steenhoven is in juni door de aandeelhouder herbenoemd tot 1 augustus 2024 als commissaris en als voorzitter van de raad van commissarissen. Om persoonlijke redenen heeft Koos deze functie echter neergelegd per 27 januari 2021.

In 2020 heeft de RvC zes keer vergaderd. De reguliere vergaderingen gingen onder meer over de impact van de coronacrisis op de organisatie en de omzet, het strategisch plan 2021-2025, de communicatiestrategie en de HR-visie op de organisatie. In oktober, november en december is er een aantal extra overleggen geweest die betrekking hadden op de toekomstige topstructuur en de benoeming van een nieuwe CFO.

Op 30 juni hebben de raad van commissarissen en directie gezamenlijk een educatief programma gevolgd. Er is aandacht besteed aan inzicht in elkaars drijfveren, aan boardroom dynamics en aan een effectieve samenwerking tussen RvC en directie.

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. Ook ondersteunt deze commissie de RvC bij 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.

In 2020 bestond de auditcommissie uit Mieke Pigeaud-Wijdeveld (voorzitter) en Anne Marie Magis. De commissie vergaderde in 2020 vier keer. Daarbij waren de CFO drie en de CEO twee keer aanwezig. Tijdens de vergaderingen kwam, in aanwezigheid van de externe accountant, de jaarrekening van 2019 aan de orde, inclusief de bevindingen van de externe accountant, en de managementletter naar aanleiding van de bevindingen van de interim-controle van 2020.

Verder is gesproken over de effecten van de coronacrisis op de financiële situatie van Port of Amsterdam en de hieruit voortvloeiende noodzakelijke bijsturingsacties richting stakeholders. In de laatste auditcommissie werd de begroting voor 2021 besproken, inclusief een fallback-scenario in verband met de onzekere gevolgen van de coronacrisis.

In het kader van risicomanagement was er speciale aandacht voor de deelnemingen van Port of Amsterdam, cybersecurity, procesbeheersing ICT en het treasurybeleid in relatie tot banken en debiteuren. Ten slotte werd er in de auditcommissie gedurende 2020 stilgestaan bij de uitwerking van een aangepast dividendbeleid en de financiële meerjarenprognose in het kader van het nieuwe strategisch plan 2021-2025. De aandeelhouder was ook nauw betrokken bij deze trajecten.

Verslag van de raad

Remuneratie-, selectie- en benoemingscommissie

De remuneratie-, selectie- en benoemingscommissie (hierna de remuneratiecommissie) bestond in 2020 uit Willemijn Maas (voorzitter) en Koos van der Steenhoven.

Naast de halfjaarlijkse voortgangsgesprekken met de directieleden heeft de remuneratiecommissie in 2020 een aantal (her)benoemingen voorbereid. Nadat CFO Michiel de Brauw had aangegeven dat hij met ingang van 1 februari 2020 vanwege gezondheidsredenen zijn statutaire taken voorlopig niet kon uitoefenen, heeft de RvC het hoofd Finance & Control voorgedragen als zijn vervanger. Alexander Kousbroek is per 1 februari door de aandeelhouder benoemd als statutair directeur, in de functie van CFO a.i.

In december heeft Michiel de Brauw de RvC en de aandeelhouder geïnformeerd dat hij per 31 december 2020 definitief terugtreedt als statutair bestuurder bij Port of Amsterdam. Op voordracht van de RvC is Alexander Kousbroek door de aandeelhouder met ingang van 1 januari 2021 voor een periode van vier jaar benoemd als statutair CFO.

Voorts is met ingang van 1 augustus 2020 de voorzitter van de RvC, Koos van der Steenhoven, herbenoemd voor een nieuwe periode van vier jaar. Hetzelfde geldt voor Koen Overtoom, die met ingang van 6 december 2020 voor een periode van vier jaar is herbenoemd tot voorzitter van de directie (CEO) van Port of Amsterdam. In februari 2021 heeft Koos van der Steenhoven zijn voorzitterschap en lidmaatschap van de raad van commissarissen beëindigd. In maart 2021 is Jeroen de Haas benoemd als zijn opvolger.

Voor 2021 heeft de remuneratiecommissie een voorstel voorbereid voor aanpassing van de topstructuur van Port of Amsterdam. De RvC heeft ingestemd met het voorstel van de commissie en dit betekent dat de statutaire directie van Port of Amsterdam in 2021 versterkt zal worden met een Chief Investment Officer. Deze versterking is volgens de RvC nodig in verband met de uitvoering van de nieuwe strategie tot 2025 en dan vooral de ambitieuze investeringsagenda die daarmee samenhangt.

Strategiecommissie

De strategiecommissie adviseert en denkt mee met de directie over strategische issues. De uitdaging voor Port of Amsterdam ligt vooral in het ondernemen met een maatschappelijke functie, het toevoegen van maatschappelijke waarde en de impact van de energietransitie met het oog op verduurzaming van de regio. In beide opzichten is het van belang om de juiste stappen te nemen in het juiste tempo. De onderwerpen in de strategiecommissie komen aan de orde ter voorbereiding van de reguliere vergaderingen van de RvC.

In 2020 was het strategisch plan van Port of Amsterdam het hoofdthema voor de commissie. In maart besprak de voltallige RvC de conceptstrategie met de directie en het hoofd Strategie. Daarbij kwamen ook de bouwstenen voor de Gemeentelijke Visie Haven 2020-2040 en de concept-Havennota van het Rijk aan de orde. In juni is hier een vervolg aan gegeven. De aandacht ging toen vooral uit naar de investeringsagenda van het strategisch plan. Bij het tweede deel van dit overleg waren tevens vertegenwoordigers van de gemeente Amsterdam aanwezig.

De strategiecommissie komt op verzoek van de directie bijeen. In 2020 gebeurde dat twee keer. In 2020 bestond de strategiecommissie uit Jeroen de Haas (voorzitter), Willemijn Maas en Koos van der Steenhoven. Voor de bijeenkomsten over het strategisch plan waren alle RvC-leden uitgenodigd.

Willemijn Maas
Anne Marie Magis
Mieke Pigeaud-Wijdeveld
Jeroen de Haas, voorzitter

Over dit jaarverslag

Port of Amsterdam vindt het belangrijk om openheid van zaken te geven. Met ons jaarverslag informeren wij de buitenwereld jaarlijks over onze resultaten, de relevante thema's en de toegevoegde waarde van onze bedrijfsactiviteiten.

Totstandkoming van dit verslag

De thema's uit onze materialiteitsmatrix (zie bijlage 5) liggen ten grondslag aan dit verslag. De matrix geeft weer welke thema's onze stakeholders en wijzelf het belangrijkst 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 van collega's die op diverse momenten meelesen, commentaar geven en input leveren vanuit hun rol en expertise. Dit kernteam bestaat onder meer uit het hoofd Finance, de bestuurssecretaris, het hoofd Communicatie en collega's van de afdelingen Duurzaamheid, Commercie en Business Control.

De directie van Port of Amsterdam is ook betrokken bij de totstandkoming van het jaarverslag. Het bestuur levert waar nodig input en geeft zijn mening over de inhoud en toonzetting van het verslag. 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 rapporteren wij aan onze aandeelhouder en informeren wij onze stakeholders en geïnteresseerden. Onder stakeholders verstaan wij partijen die impact hebben op onze bedrijfsvoering en vice versa. Wij hebben negen stakeholdergroepen geïdentificeerd (zie bijlage 4):

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

In dit jaarverslag hebben wij waar mogelijk rekening gehouden met de behoeften van alle afzonderlijke stakeholders. Zoals uit de hoofdstukindeling blijkt, hebben we gekeken naar de context waar Port of Amsterdam deel van uitmaakt voordat we de resultaten bespraken. Uit het hoofdstuk Onze omgeving van dit verslag blijkt dat we ook via andere communicatiekanalen in contact staan met onze omgeving.

Richtlijnen

We hebben dit verslag opgesteld in lijn met de GRI Standards op het niveau Core. Voor ons waardecreatiemodel, waarmee we onze toegevoegde waarde in kaart brengen, hebben we het raamwerk van de International Integrated Reporting Council (IIRC) gebruikt. Andere richtlijnen die wij onderschrijven zijn de Corporate

Over dit jaarverslag

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).

Externe verificatie

Port of Amsterdam heeft een externe accountant gevraagd de betrouwbaarheid van enkele maatschappelijke KPI's te controleren. Als richtlijn hanteert de accountant de standaard 3000A, 'Assurance-opdrachten anders dan opdrachten tot controle of beoordeling van historisch financiële informatie (attestopdrachten)'. Die standaard is vastgesteld door de Nederlandse Beroepsorganisatie van Accountants (NBA).

Als uitkomst van deze werkzaamheden ontvangen wij een assurance-rapport. Volgens dat rapport blijkt uit de uitgevoerde werkzaamheden dat de geselecteerde indicatoren zijn opgesteld in overeenstemming met de rapportagecriteria, zoals toegelicht in definitietabel KPI's van het jaarverslag 2020. Deze conclusie heeft betrekking op vier KPI's: CO₂-uitstoot, Duurzaam inkopen, Verzuim en Schone scheepvaart.

Port of Amsterdam heeft de ambitie om in de toekomst alle maatschappelijke informatie te laten beoordelen op betrouwbaarheid. Omdat die ambitie veel tijd en energie vraagt van onze organisatie en collega's, hebben wij een stappenplan opgesteld. In 2019 hebben we vier KPI's laten controleren om de organisatie te laten wennen aan dit proces en inzicht te vergaren in wat er nodig is om maatschappelijke informatie op betrouwbaarheid te laten beoordelen. Dit jaar is de KPI Schone scheepvaart toegevoegd. De KPI Medewerkerstevredenheid is vanwege de coronacrisis komen te vervallen.

De inzichten die we hebben opgedaan tijdens het verslagleggingsproces 2019 en 2020 hebben wij meegenomen bij de ontwikkeling van onze nieuwe strategie en de bijbehorende KPI-set. We hebben onze KPI's herijkt met externe verificatie in het achterhoofd.

Scope van dit jaarverslag

Dit verslag omvat de activiteiten van Port of Amsterdam in de periode van 1 januari 2020 tot en met 31 december 2020 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.

Jaarrekening

Transparant opereren
in een nieuwe wereld

Een grondig inzicht in ons
financieel resultaat over 2020

Inhoudsopgave

Balans per 31 december 2020	72
Winst- en verliesrekening over 2020	73
Kasstroomoverzicht over 2020	74
Grondslagen van waardering en resultaatbepaling	76
Toelichting op de balans	88
Toelichting op de winst- en verliesrekening	112
Overige gegevens	
Statutaire regeling omtrent de bestemming van de winst	122
Controleverklaring van de onafhankelijke accountant	123
Assurance-rapport van de onafhankelijke accountant	126

Balans per 31 december 2020

(vóór resultaatverdeling)

Activa	Toelichting	31-12-2020	31-12-2019
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	1	4.794.126	3.402.482
Materiële vaste activa	2	563.435.393	556.274.393
Financiële vaste activa	3	330.178.206	297.538.882
Totaal vaste activa		898.407.725	857.215.757
Vlottende activa			
Vorderingen	4	19.715.579	30.069.820
Liquide middelen	5	222.651	1.165.795
Totaal vlottende activa		19.938.230	31.235.615
TOTAAL ACTIVA		918.345.955	888.451.372
Passiva			
Eigen vermogen	6		
Geplaatst kapitaal	7	45.000	45.000
Agioreserve	8	300.584.972	300.584.972
Wettelijke en statutaire reserves	9	6.876.752	4.718.419
Overige reserves	10	265.893.146	265.470.589
Resultaat boekjaar		82.254.823	63.948.529
		655.654.693	634.767.509
Voorzieningen	11	85.857.536	82.013.045
Langlopende schulden	12	54.813.608	56.519.858
Kortlopende schulden	13	122.020.118	115.150.960
TOTAAL PASSIVA		918.345.955	888.451.372

Winst- en verliesrekening over 2020

	Toelichting	2020	2019
Opbrengsten	14	158.443.070	169.370.887
Personeelslasten	15	36.707.081	36.755.331
Afschrijvingen	16	24.358.972	23.972.927
Overige bedrijfskosten	17	32.910.050	39.872.152
Som der kosten		93.976.103	100.600.410
Totaal van bedrijfsresultaat		64.466.967	68.770.477
Financiële baten en lasten	18	-1.874.154	-3.985.441
Totaal van resultaat voor belastingen		62.592.813	64.785.036
Belastingen	19	21.513.136	-1.982.783
		84.105.949	62.802.253
Resultaat deelnemingen	20	-1.851.126	1.146.276
NETTORESULTAAT NA BELASTINGEN		82.254.823	63.948.529

Kasstroomoverzicht over 2020

Kasstroom uit operationele activiteiten	Toelichting	2020	2019
Bedrijfsresultaat		64.466.967	68.770.477
<i>Aanpassingen voor:</i>			
Afschrijvingen	16	24.148.518	22.891.083
Toename (afname) van de voorzieningen	11	1.142.582	1.361.085
Afkoop erfpacht		-1.658.502	-2.101.507
		23.632.598	22.150.661
<i>Verandering in werkkapitaal</i>			
Mutatie vorderingen	4	5.393.136	-2.995.087
Mutatie kortlopende schulden	13	-12.428.778	6.321.053
		-7.035.642	3.325.966
Kasstroom uit bedrijfsoperaties		81.063.923	94.247.104
Ontvangen interest		452.988	917.510
Betaalde interest		-69.833	-32.179
Betaalde winstbelasting	19	-4.076.557	-9.897.598
		-3.693.402	-9.012.267
Kasstroom uit operationele activiteiten		77.370.520	85.234.837

Kasstroomoverzicht over 2020

Kasstroom uit investeringsactiviteiten	Toelichting	2020	2019
Investerings immateriële vaste activa	1	- 2.362.032	-1.882.116
Investerings materiële vaste activa	2	-30.549.583	-47.166.383
Investerings financiële vaste activa	3	-6.426.951	-7.797.050
Desinvesteringen materiële vaste activa	2	210.453	1.657.844
Aflossingen op financiële vaste activa	3	2.131.902	1.036.539
Ontvangen dividend deelnemingen		800.000	1.400.000
Kasstroom uit investeringsactiviteiten		-36.196.211	-52.751.166
Kasstroom uit financieringsactiviteiten			
Betaald dividend		-61.367.641	-68.488.796
Verhoging langlopende schulden		-	53.892
Aflossingen langlopende schulden		-47.747	-746.176
Mutatie schulden aan kredietinstellingen		19.297.934	31.189.949
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		-42.117.454	-37.991.131
Toename (afname) van geldmiddelen		-943.144	-5.507.460
Verloop van toename (afname) van geldmiddelen			
Geldmiddelen aan het begin van de periode		1.165.795	6.673.255
Toename (afname) van geldmiddelen		-943.144	-5.507.460
Geldmiddelen aan het einde van de periode		222.651	1.165.795

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 richten wij ons 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 twaalf mijl buiten de kust bij IJmuiden tot aan de Oranjesluizen, onder meer door regelgeving en handhaving.

Impact van corona op de bedrijfsvoering

De coronapandemie heeft in 2020 impact gehad op de activiteiten van het Havenbedrijf Amsterdam N.V. Sinds maart 2020 werken alle werknemers thuis, worden cruiseschepen tot nader order geweerd (met als gevolg een omzetsdaling van 94,6% van onze deelneming Waterkant C.V.) en is een daling ten opzichte van 2019 zichtbaar van de omzet zeevaart (-11,9%) en binnenvaart (-6,6%). Deze ontwikkelingen resulteerden in een daling van de opbrengsten (-6,4%). Om de financiële gevolgen te beperken hebben we twee kostenscenario's uitgewerkt en gehanteerd. Hierbij zijn meerdere kostenbesparingen doorgevoerd (daling van bedrijfslasten -6,6%) die de daling van het resultaat hebben beperkt.

Om de onzekere impact van de pandemie op onze deelnemingen Hallum B.V. en Hallum Cruise B.V. te mitigeren zijn support letters afgegeven.

Tevens zijn, als gevolg van corona, meerdere risico's en onzekerheden geïdentificeerd die betrekking hebben op de motivatie van medewerkers, inning van vorderingen en liquiditeits- en financieringsruimte. Voor deze risico's en onzekerheden hebben wij beheersmaatregelen geformuleerd en toegepast.

Ook in 2021 hebben wij kostenscenario's uitgewerkt welke wij hanteren om de daling van het netto resultaat te beperken bij een dalende omzet en zijn opnieuw betalingsregelingen en verruimde betaaltermijnen aangeboden aan onze klanten.

Consolidatie

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.

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

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. Dat doet ze op basis van de omstandigheden en de informatie die beschikbaar is op het moment waarop de jaarrekening wordt opgemaakt. 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.

Havenbedrijf Amsterdam N.V. heeft zijn oordelen, schattingen en veronderstellingen heroverwogen als gevolg van de coronapandemie. De belangrijkste oordelen en schattingen inclusief de bijbehorende veronderstellingen staan hieronder.

Afschrijvingen en restwaarde

Per activacategorie hebben we de afschrijvingstermijnen vastgesteld op basis van de (geschatte) economische levensduur van de activa. Volgens de lineaire afschrijvingsmethode wordt tot nihil afgeschreven. Daarbij houden we rekening 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. Corona heeft geen impact gehad op de afschrijvingen.

Voorziening latente belastingvorderingen

Latente belastingvorderingen nemen we op voor zover toekomstige fiscale winst waarschijnlijk is. De voornaamste schatting betreft hierbij de geprognoseerde resultaten op basis van de meerjarenbegroting. Corona heeft geen impact gehad op de latente belastingvordering.

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 schattingselementen betreffen voornamelijk ouderdom van de vorderingen en kredietwaardigheid van de klanten. De kredietwaardigheid van klanten is opnieuw, als gevolg van corona, beoordeeld en geanalyseerd. Havenbedrijf Amsterdam N.V. heeft daarnaast betalingsregelingen en verruimde betaaltermijnen aangeboden aan zijn klanten om hun de mogelijkheid te geven om facturen gespreid te voldoen.

Voorziening personeelsregelingen

De schattingselementen betreffen vooral de te hanteren rentepercentages, verwachte salarisontwikkelingen, ontslag-, blijf- en pensioneringskansen, en ook de inflatieveronderstellingen en de carrière Tabellen. Corona heeft geen impact gehad op de personeelsregelingen.

Voorziening saneringsverplichtingen

Voor de saneringsverplichtingen maken we een berekening op basis van de huidige bekende saneringskosten per locatie. Daarbij houden we rekening met prijsindexeringen en verwachte effecten op de saneringskosten door technologische ontwikkelingen op dit gebied. Deze berekening wordt vervolgens contant gemaakt op basis van inflatieveronderstellingen en actuele rente op hoogwaardige ondernemingsobligaties.

Ten aanzien van de saneringsverplichtingen die zijn verlegd aan klanten maken wij inschattingen van het contract- en kredietwaardsrisico per klant. Op deze wijze schatten wij in of een klant op aanwijzing van het bevoegd gezag of bij beëindiging van het huur- of erfpachtcontract aan zijn saneringsverplichting kan voldoen.

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Voorziening amovering

Voor de voorziening amovering maken we een berekening op basis van de huidige amoveringskosten. Daarbij houden we rekening met prijsindexeringen en verwachte effecten op de kosten door technologische ontwikkelingen. Deze berekening wordt vervolgens contant gemaakt op basis van inflatieveronderstellingen en actuele rente op hoogwaardige ondernemingsobligaties. Corona heeft geen impact gehad op de amoveringsvoorziening.

Voorziening nazorg baggerstort

We berekenen de voorziening nazorg baggerstort aan de hand van de bijdrage die de provincie Noord-Holland naar verwachting levert aan het actief monitoren van een baggerstortlocatie in het beheersgebied van Havenbedrijf Amsterdam N.V. Deze berekening wordt vervolgens contant gemaakt op basis van inflatieveronderstellingen en actuele rente op hoogwaardige ondernemingsobligaties.

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 van het Burgerlijk Wetboek en de bepalingen die zijn opgenomen in de Richtlijnen voor de jaarverslaggeving van de Raad voor de Jaarverslaggeving. Uitgangspunt voor de waarderingsgrondslagen vormen 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

In de jaarrekening worden een actief en een post van het vreemd vermogen gesaldeerd 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.

Informatieverschaffing over stelselwijzigingen

Stelselwijziging

Tot 2020 verantwoordde Havenbedrijf Amsterdam N.V. de voorzieningen voor sanerings- en amoveringsverplichtingen op basis van de nominale waarde. De Raad voor de Jaarverslaggeving heeft de grondslagen van RJ 252 'Voorzieningen' gewijzigd. Met ingang van 1 januari 2020 is het niet langer toegestaan om een voorziening tegen nominale waarde te waarderen, indien het effect van de tijdswaarde materieel is en de looptijd langer is dan 1 jaar. Daarom is de waardering van de sanerings- en amoveringsvoorzieningen in de jaarrekening van Havenbedrijf Amsterdam N.V. gewijzigd van waardering tegen nominale waarde naar waardering tegen contante waarde.

De stelselwijziging is retrospectief verwerkt per 1 januari 2020 en de vergelijkende cijfers zijn overeenkomstig aangepast. De verwerking is weergegeven in de toelichting op de sanerings- en amoveringsvoorzieningen in onderdeel 11 van de toelichting op de jaarrekening. Deze stelselwijziging betekent een toename van de waarde van de post voorzieningen met een overeenkomstige afname van het eigen vermogen van Havenbedrijf Amsterdam N.V. Tevens leidt de stelselwijziging tot een toename van de rentekosten door de oprenting van de voorziening. Er zijn ook gevolgen voor de (latente) winstbelastingen.

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Het effect van de stelselwijziging is voor het nettoresultaat 2019 € 3.587.148 negatief en voor het nettoresultaat 2020 € 1.976.443 negatief vanwege een toename van de rentekosten. Het negatieve effect op het eigen vermogen is per 1 januari 2019 € 328.436, per 1 januari 2020 € 3.915.583 en per 31 december 2020 € 5.892.026. Dit hebben we uiteengezet bij onderdeel 6 van de toelichting op de jaarrekening. Het verwachte effect van de stelselwijziging voor het resultaat in volgende boekjaren is afhankelijk van de marktontwikkelingen met betrekking tot de rente van hoogwaardige ondernemingsobligaties en de verwachte inflatie.

Bij het contant maken van de sanerings- en amoveringsvoorzieningen gebruiken we de inflatieverwachtingen en rente op hoogwaardige ondernemingsobligaties op de balansdatum. We hanteren een tijdshorizon van 10 jaar in de veronderstelling dat de rente en inflatie na 10 jaar gelijkgesteld kunnen worden.

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Het effect van de stelselwijziging op de balans per 1 januari 2019 en 31 december 2019 en het resultaat 2019 en het resultaat 2020 is als volgt:

	Balans 1 januari 2019	Effect stelselwijziging	Herziene balans 1 januari 2019	Balans 31 december 2019	Effect stelselwijziging	Herziene balans 31 december 2019
Activa						
Vaste activa	535.177.300	–	535.177.300	559.676.875	–	559.676.875
Financiële vaste activa	284.758.391	–	284.758.391	296.234.888	1.303.994	297.538.882
Vlottende activa	32.026.398	–	32.026.398	31.235.615	–	31.235.615
Totaal activa	851.962.089	–	851.962.089	887.147.378	1.303.994	888.451.372
Eigen vermogen en passiva						
Geplaatst aandelenkapitaal	45.000	–	45.000	45.000	–	45.000
Agioreserve	300.584.972	–	300.584.972	300.584.972	–	300.584.972
Wettelijke en statutaire reserves	2.195.479	–	2.195.479	4.718.419	–	4.718.419
Algemene reserves	318.484.962	–328.436	318.156.526	265.799.025	–328.436	265.470.589
Onverdeeld resultaat	17.940.069	–	17.940.069	67.535.676	–3.587.148	63.948.528
Eigen vermogen	639.250.482	–328.436	638.922.046	638.683.092	–3.915.583	634.767.509
Voorziening saneringsverplichting	72.567.346	328.436	72.895.782	74.232.351	5.105.455	79.337.806
Overige voorzieningen	2.815.175	–	2.815.175	2.561.117	114.122	2.675.239
Langlopende schulden	59.313.650	–	59.313.650	56.519.858	–	56.519.858
Kortlopende schulden	78.015.436	–	78.015.436	115.150.960	–	115.150.960
Passiva	212.711.607	328.436	213.040.043	248.464.286	5.219.577	253.683.863
Totaal eigen vermogen en passiva	851.962.089	–	851.962.089	887.147.378	1.303.994	888.451.372

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Herziene winst- en verliesrekening 2019

Bedragen x €	Gerapporteerd 2019	Effect stelselwijziging	Herziene cijfer 2019
Opbrengsten	169.370.887	–	169.370.887
Personeelskosten	36.755.331	–	36.755.331
Afschrijvingen	23.972.927	–	23.972.927
Overige bedrijfskosten	39.872.152	–	39.872.152
Bedrijfsresultaat	68.770.477	–	68.770.477
Financiële baten en lasten	905.700	–4.891.142	–3.985.442
Resultaat voor belastingen	69.676.177	–4.891.142	64.785.035
Belastingen	–3.286.777	1.303.994	–1.982.783
Resultaat na belastingen	66.389.400	–3.587.148	62.802.252
Resultaat deelnemingen	1.146.276	–	1.146.276
Nettoresultaat	67.535.676	–3.587.148	63.948.528

De stelselwijziging zal naar verwachting een belangrijke kwantitatieve invloed hebben op de volgende boekjaren. Dit komt omdat de waardering van de amoverings- en saneringsvoorzieningen nu is onderworpen aan inflatieverwachtingen en renteschommelingen die afhankelijk zijn van de ontwikkelingen op de financiële markten. Op basis van deze afhankelijkheid kan er geen financiële impact voor de toekomst worden berekend. Daarbij speelt tevens de periode tot aan de uitvoering van de sanering een rol. Er wordt bij de berekening van de contante waarde een tijdshorizon van 10 jaar gehanteerd in de veronderstelling dat de rente en inflatie na 10 jaar gelijkgesteld kunnen worden. De werkelijke saneringsdata kunnen later dan 10 jaar liggen. Dit wordt verder uiteengezet in toelichting 11 op de voorzieningen in de balans.

Omrekening van vreemde valuta voor de balans

De jaarrekening is opgesteld in euro's; dit is zowel de functionele- als presentatievaluta van Havenbedrijf Amsterdam N.V. Vorderingen, schulden en verplichtingen in vreemde

valuta's worden omgerekend tegen de koers per balansdatum. De koersverschillen die uit de afwikkeling en omrekening voortvloeien 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 het moment dat we een contract aangaan, beoordelen we op grond van de economische realiteit 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. Corona heeft geen impact gehad op de leases.

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 (middellood)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.

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

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 2020 (en 2019) waren er geen verplichtingen naast de betaling van de jaarlijkse aan de pensioenuitvoerder verschuldigde premie.

De dekkingsgraad van het ABP op 31 december 2020 was 93,2% (2019; 97,8%). Deze dekkingsgraad is een momentopname van de financiële situatie op 31 december 2020. Omdat de actuele dekkingsgraad in korte tijd sterk kan schommelen, moeten pensioenfondsen vanaf 2015 gebruikmaken van de zogenaamde beleidsdekkingsgraad. De beleidsdekkingsgraad is een gemiddelde over twaalf maanden. De beleidsdekkingsgraad van het ABP per 31 december 2020 was 87,6% (2019; 95,8%). Wettelijk is bepaald dat de dekkingsgraad 128% dient te zijn en 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 die gaan over een immaterieel vast actief worden rechtstreeks in de winst- en verliesrekening verantwoord als ze niet voldoen aan de voorwaarden voor activering. Dat geldt bijvoorbeeld voor uitgaven van onderzoek en intern ontwikkelde merken, logo's, uitgavenrechten en klantenbestanden.

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

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

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

Indien de verwachting omtrent de afschrijvingsmethode, gebruiksduur 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.

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

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 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.

Buiten gebruik 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 presentatie-eenheden van het gebruik of de vervreemding worden verwacht. De baat 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 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. Een voorziening wordt gevormd 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. Bij het bepalen van de omvang van deze voorziening houden we rekening met reeds op vorderingen op de deelneming in mindering gebrachte voorzieningen voor oninbaarheid.

Overige vorderingen

De over 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.

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

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 (debet)

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 haven terreinen 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 verontreiniging die is ontstaan als gevolg van oorlogshandelingen die zich in de Tweede Wereldoorlog hebben voorgedaan. Volgens de Havenovereenkomst vrijwaart de gemeente Amsterdam het Havenbedrijf Amsterdam voor milieuschade die is ontstaan in die periode.

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Om de terreinen 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 erfpachtvereenkomst met de gemeente Amsterdam, heeft het Havenbedrijf Amsterdam in het contract met haar huurder of erfpachter een standaard clause opgenomen, waarin is vastgelegd dat het haventerrein moeten worden teruggegeven in de staat waarin zij het hebben verkregen. De (latente) verplichting van het Havenbedrijf is derhalve verlegd naar de erfpachter of huurder(s) van het specifieke haventerrein. Indien er sprake is van een nieuwe verontreiniging dan ligt de saneringsverplichting in eerste instantie op basis van de wet bodembescherming (Wbb) bij de veroorzaker van de verontreiniging 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 verlangt in dat geval zekerheid, bijvoorbeeld door middel van een bankgarantie. In voorkomende gevallen kan Havenbedrijf Amsterdam haar huurder of erfpachter de mogelijkheid aanbieden om de saneringsverplichting af te kopen.

De voorziening voor latente bodemverplichting en sloop gebouwen is met ingang van 1 januari 2020 gewaardeerd tegen de contante waarde van de verwachte saneringsuitgaven op de betreffende locatie(s), rekening houdend met risico's, onzekerheden, prijsindexeringen, door de markt gecreëerde inflatieverwachtingen en intrest op basis van hoogwaardige ondernemingsobligaties op balansdatum.

Voorziening voor amoveringsverplichtingen

De voorziening voor amoveringsverplichtingen is gewaardeerd tegen de contante waarde. 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 afkopsommen 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 en 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 kosten die tot balansdatum in het kader van de dienstverlening gemaakt zijn ten opzichte van de geschatte kosten van de totaal te verrichten dienstverlening. De kostprijs van deze diensten wordt aan dezelfde periode toegerekend.

Som der kosten

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

Afschrijvingen op immateriële vaste activa

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

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

Afschrijvingen op materiële vaste activa

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

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

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

Financiële baten en lasten

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

Belastingen over de winst of het verlies

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

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

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

Toelichting op de balans

1 Immateriële vaste activa

	Kosten van onderzoek en ontwikkeling	Concessies, vergunningen en intellectuele eigendommen	Activa in aanbouw	Totaal
<i>Stand per 1 januari 2020</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 1 januari 2020	379.527	250.440	2.772.515	3.402.482
<i>Mutaties</i>				
Investerings	40.584	30.750	2.290.698	2.362.032
Ingebruikname	1.815.919	165.856	-1.981.775	-
Afschrijvingen	-836.477	-133.911	-	-970.388
Desinvesteringen	-	-49.560	-	-49.560
Afschrijvingen op desinvesteringen	-	49.560	-	49.560
Saldo mutaties	1.020.026	62.695	308.923	1.391.644
<i>Stand per 31 december 2020</i>				
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	3.592.698	1.741.468	3.081.438	8.415.604
Cumulatieve afschrijvingen	-2.193.145	-1.428.333	-	-3.621.478
Boekwaarde per 31 december 2020	1.399.553	313.135	3.081.438	4.794.126
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 (€ 0,3 miljoen), het plannings- en reserveringssysteem voor ligplaatsen (€ 0,6 miljoen) en het Datawarehouse (€ 0,4 miljoen).

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, Cisco contractmanagementsysteem en het salarisprogramma Profit.

De activa in aanbouw hebben voornamelijk betrekking op doorontwikkeling van de applicatie voor de inning van havengelden en de vervanging van het Havenafvalplan- en inkoopstelsel. De investeringen bestaan voornamelijk uit doorontwikkeling van de havengeldenapplicatie (€ 0,7 miljoen), de doorontwikkeling van het Dataplatform (€ 0,3 miljoen) en de implementatie van het inkoopstelsel (€ 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 2020</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 1 januari 2020	258.302.146	204.175.796	35.752.853	58.043.598	556.274.393
<i>Mutaties</i>					
Investerings	-	4.687.819	2.170.794	23.690.970	30.549.583
Ingebruikname	-	6.028.855	6.169.936	-12.198.791	-
Afschrijvingen	-6.014.345	-12.365.110	-4.798.675	-	-23.178.130
Desinvesteringen	-	-297.705	-560.179	-	-857.884
Afschrijvingen op desinvesteringen	-	87.252	560.179	-	647.431
Saldo mutaties	-6.014.345	-1.858.889	3.542.055	11.492.179	7.161.000
<i>Stand per 31 december 2020</i>					
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	300.376.645	292.640.714	67.057.747	69.535.777	729.610.883
Cumulatieve afschrijvingen	-48.088.844	-90.323.807	-27.762.839	-	-166.175.490
Boekwaarde per 31 december 2020	252.287.801	202.316.907	39.294.908	69.535.777	563.435.393
Afschrijvingspercentages	2%	0-10%	2-33%		

Indeling verloopoverzicht

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

Toelichting op de balans

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 en bij 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 2020 respectievelijk € 112,8 miljoen en € 89,4 miljoen (2019: € 122,9 miljoen vóór verzelfstandiging, € 81,3 miljoen na de verzelfstandiging).

De boekwaarde van de subcategorieën binnen de 'Overige materiële vaste activa' van voor en na de verzelfstandiging bedragen ultimo 2020 respectievelijk € 12,2 miljoen en € 24,7 miljoen (2019: € 14,5 miljoen vóór verzelfstandiging, € 21,2 miljoen na de verzelfstandiging).

Vooruit betaalde erfpachtcanon gronden en terreinen

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

Grond-, weg- en waterwerken

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

De belangrijkste investeringen en ingebruiknames in 2020 zijn de aankoop van grond bij Hoogtij (€ 4,2 miljoen), de aankoop van een scheepswerf Holland Jachtbouw (€ 2,5 miljoen) en de aanleg van een kade in de Mauritiushaven (€ 2,3 miljoen).

Overige materiële vaste activa

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

De belangrijkste investeringen en ingebruiknames in 2020 zijn verbouwingen aan de scheepswerf Holland Jachtbouw (€ 4,2 miljoen), de aankoop van een loods van de Monumentenwerf (€ 2,2 miljoen) en de aanleg van Walstroom aan de De Ruijterkade (€ 0,9 miljoen).

Activa in aanbouw

De grootste posten in de activa in aanbouw betreffen de projecten met betrekking tot de aanleg van een kade bij HoogTij (€ 15,8 miljoen), de aanleg van wachtplaatsen in de Afrikahaven (€ 5,2 miljoen), de vervanging van lichterpalen in IJmuiden (€ 4,9 miljoen), de koop van de Moezelhavenkade (€ 3,9 miljoen), de herstructurering van de Contactweg (€ 3,9 miljoen), de bouw van het Nautisch Coördinatie Centrum (€ 3,4 miljoen) en de aanleg van een kade in het Noordzeekanaal (€ 3,0 miljoen).

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

Impact van corona: Het bestaan en de resterende levensduur van de activa zijn geanalyseerd. Hieruit zijn geen bijzonderheden gebleken.

De gehanteerde levensduur en restwaarden blijven gehandhaafd. Een bijzondere waardevermindering is niet van toepassing.

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 2020	9.078.047	3.520.953	252.432.124	32.507.758	297.538.882
Verstrekkingsen	–	1.945.408	–	4.481.543	6.426.951
Mutatie ten gevolge van tariefwijziging	–	–	37.254.289	–	37.254.289
Aandeel resultaat deelnemingen met invloed van betekenis	–1.851.126	–	–	–	–1.851.126
Ontvangen dividend deelnemingen	–800.000	–	–	–	–800.000
Rente	–	–	–	444.604	444.604
Kortlopend deel	–	–	–	–1.104.270	–1.104.270
Aflossingen	–	–	–	–1.027.632	–1.027.632
Realisatie	–	–	–6.703.493	–	–6.703.493
Boekwaarde per 31 december 2020	6.426.921	5.466.361	282.982.920	35.302.003	330.178.206

Als gevolg van de stelselwijziging van de grondslagen van de waardering van de voorzieningen is de boekwaarde van de Latente belastingvorderingen per 1 januari 2020 aangepast ten opzichte van de jaarrekening van 2019. De impact hiervan is weergegeven in de grondslagen onder Informatieverschaffing over stelselwijzigingen.

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

Naast bovenstaande deelnemingen is Havenbedrijf Amsterdam N.V. één van de drie leden van de Coöperatie Gezamenlijke Brandweer Amsterdam U.A.

Toelichting op de balans

Deelnemingen in groepsmaatschappijen	31-12-2020	31-12-2019
Bouw- en Handelmaatschappij Hallum B.V.	2.412.998	3.122.263
Hallum Cruise B.V.	1.519.144	3.994.451
Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied N.V.	2.494.779	1.961.333
Totaal deelnemingen in groepsmaatschappijen	6.426.921	9.078.047

<i>Bouw- en handelsmaatschappij Hallum B.V.</i>	2020	2019
Boekwaarde per 1 januari	3.122.263	2.967.212
Herwaardering deelneming	–	385.730
Resultaat	–709.265	169.321
Ontvangen dividend deelneming	–	–400.000
Boekwaarde per 31 december	2.412.998	3.122.263

<i>Hallum Cruise B.V.</i>	2020	2019
Boekwaarde per 1 januari	3.994.451	4.875.496
Resultaat	–1.675.307	118.955
Ontvangen dividend deelneming	–800.000	–1.000.000
Boekwaarde per 31 december	1.519.144	3.994.451

<i>Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied N.V.</i>	2020	2019
Boekwaarde per 1 januari	1.961.333	1.103.333
Resultaat	533.446	858.000
Boekwaarde per 31 december	2.494.779	1.961.333

Impact corona: als gevolg van de coronapandemie heeft één van de deelnemingen van Hallum Cruise B.V., namelijk Waterkant C.V., geen zeecruiseschepen kunnen ontvangen. Hierdoor is de omzet van deze deelneming in 2020 grotendeels weggevallen. Dit is de voornaamste oorzaak van het negatieve resultaat van Hallum Cruise.

Op 4 juni 2020 heeft Havenbedrijf Amsterdam garantstellingen afgegeven aan de deelnemingen Hallum B.V. en Hallum Cruise B.V. Hierin heeft Havenbedrijf Amsterdam verklaard zich garant te stellen voor alle schulden uit hoofde van rechtshandelingen en het negatieve vermogen van beide deelnemingen. De garantstellingen lopen tot 2 juli 2022.

Toelichting op de balans

Het negatieve resultaat van Bouw- en handelmaatschappij Hallum B.V. wordt voornamelijk veroorzaakt door de afwaardering van de lening aan Waterkant C.V. (€ 0,8 miljoen). Door de hierboven beschreven gevolgen van de coronapandemie is er een indicatie dat Waterkant C.V. niet in staat zal zijn om de lening terug te betalen.

Vorderingen op groepsmaatschappijen	2020	2019
Vordering op Bouw- en Handelmaatschappij Hallum B.V.	5.466.361	3.520.953

<i>Vordering op Bouw- en Handelmaatschappij Hallum B.V.</i>	2020	2019
Stand per 1 januari		
Saldo hoofdsom	3.520.953	–
Boekwaarde per 1 januari	3.520.953	–
Mutaties		
Verstreking in boekjaar	1.858.382	3.520.953
Bijgeschreven rente	87.026	–
Saldo mutaties	1.945.408	3.520.953
Stand per 31 december		
Saldo hoofdsom	5.466.361	3.520.953
Boekwaarde per 31 december	5.466.361	3.520.953

<i>Latente belastingvorderingen</i>	2020	2019
Stand per 1 januari	252.432.124	244.960.095
Mutatie ten gevolge van tariefwijziging	37.254.289	14.275.389
Realisatie	– 6.703.493	– 6.803.360
Stand per 31 december	282.982.920	252.432.124

Eind 2020 zijn de verlagingen van de vennootschapsbelastingtarieven vanaf 2021 gedeeltelijk teruggedraaid. Volgens de Richtlijnen van de Jaarverslaggeving dienen wijzigingen betrokken te worden bij de waardering van belastinglatenties. Als gevolg van deze toekomstige tariefsdalingen wordt de latente belastingvordering verhoogd met € 37,3 miljoen.

Van de latente belastingvordering zal een bedrag van € 6,7 miljoen vermoedelijk binnen een jaar worden gerealiseerd.

Toelichting op de balans

In verband met de verplichte stelselwijziging rondom voorzieningen is de latente belastingvordering gedurende 2019 verhoogd met € 1,2 miljoen.

Overige langlopende vorderingen	31-12-2020	31-12-2019
Langlopende leningen	10.757.316	11.773.134
Vooruitbetaalde reductie- en ingroeiregelingen	24.544.687	20.734.624
Totaal overige langlopende vorderingen	35.302.003	32.507.758

Onder de langlopende leningen is een uitgestelde betalingsverplichting opgenomen van € 9,1 miljoen (2019: € 9,4 miljoen). Daarnaast bestaan de langlopende leningen voornamelijk uit:

Lening Havengebouw ad € 457.865:

Jaarlijkse aflossing: de hoofdsom zou met ingang van Q1 - 2022 in 4 kwartalen worden verrekend met de huur, maar is per februari 2020 volledig afgelost.

Rentepercentage: 4,5% per jaar

Looptijd: 9 jaar

Lening SCS Multiport € 1.510.000:

Jaarlijkse aflossing: € 102.000,

Rentepercentage: 2% per jaar

Looptijd: 13 jaar

Lening Integrated Green Energy ad € 118.776:

Jaarlijkse aflossing: € 50.685 (vanaf 2019)

Rentepercentage: 5% per jaar

Looptijd: 4 jaar

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

Toelichting op de balans

4 Vorderingen

Vlottende activa	31-12-2020	31-12-2019
Vorderingen op handelsdebiteuren	9.910.397	11.078.570
Vorderingen op groepsmaatschappijen	296.671	869.792
Overlopende activa	5.980.485	8.446.112
Belastingen en premies sociale verzekeringen	3.528.026	9.675.346
	19.715.579	30.069.820

Op het totaal aan handelsdebiteuren is een voorziening voor dubieuze vorderingen ad. € 1,4 miljoen in mindering gebracht (2019: € 1,2 miljoen). De vorderingen op groepsmaatschappijen betreffen reguliere handelsvorderingen en nog te factureren of te verrekenen bedragen.

De overlopende activa betreft voornamelijk de egalisatie van reducties (€ 0,8 miljoen), de nog te factureren opbrengsten (€ 2,8 miljoen) en de vooruitbetaalde kosten (€ 0,9 miljoen). De daling van de overlopende activa ontstaat voornamelijk, doordat dit boekjaar een aantal reducties zijn gestopt of verlaagd.

Het saldo belastingen en premies sociale verzekeringen betreft in 2020 de nog te vorderen vennootschapsbelasting. De daling t.o.v. vorig jaar wordt voornamelijk veroorzaakt doordat vorig jaar het voorschot betaalde vennootschapsbelasting fors hoger lag dan de werkelijke vennootschapsbelasting. Dit resulteerde in een vordering van € 8 miljoen.

Impact corona: Om klanten tegemoet te komen zijn er betalingsregelingen en verruimde betaaltermijnen aangeboden aan alle klanten. Een aantal klanten heeft hier gebruik van gemaakt. Het verruimen van de betaaltermijnen zorgt er wel voor dat vorderingen langer open kunnen blijven staan en veroorzaakt daarmee een toename van het kredietrisico. Het verhoogde kredietrisico komt tot uitdrukking in een hogere voorziening dubieuze vorderingen.

Toelichting op de balans

Vorderingen op handelsdebiteuren	31-12-2020	31-12-2019
Vorderingen op handelsdebiteuren	11.326.113	12.273.132
Voorziening dubieuze vorderingen op handelsdebiteuren	-1.415.716	-1.194.562
	9.910.397	11.078.570
Overlopende activa	31-12-2020	31-12-2019
Nog te factureren bedragen	2.781.501	4.447.789
Vooruitbetaalde reductie- en ingroeiregelingen	846.593	1.908.726
Vooruitbetaalde kosten	1.098.451	1.131.822
Overige vorderingen	1.253.938	957.775
Totaal overlopende activa	5.980.485	8.446.112

De afname van de nog te factureren bedragen komt voornamelijk door een daling van het aantal openstaande opgaven zeehavengeld. De openstaande opgaven zeehavengeld zijn in januari 2021 gefactureerd.

De vooruitbetaalde reductie- en ingroeiregelingen zijn voornamelijk gedaald doordat een aantal grote reducties uit 2020 zijn verlaagd of gestopt in 2021.

De overige vorderingen betreffen met name het kortlopende deel van de langlopende leningen (€ 0,5 miljoen). De overige vorderingen zijn toegenomen als gevolg van een toename in nog te ontvangen bezwaren.

Toelichting op de balans

5 Liquide middelen

	31-12-2020	31-12-2019
Banktegoeden toeristenbelasting	222.651	1.165.795

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 Port of Amsterdam de dagtoeristenbelasting. De ontvangen bedragen worden overgedragen aan gemeente Amsterdam. Ultimo 2020 bedraagt de verplichting aan gemeente Amsterdam € 222.651.

6 Eigen vermogen

Als gevolg van de stelselwijziging van de grondslagen van de waardering van de voorzieningen zijn de vergelijkende cijfers aangepast ten opzichte van de jaarrekening van 2019. De impact hiervan is weergegeven in de grondslagen onder Informatieverschaffing over stelselwijzigingen.

	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	318.156.526	17.940.069	638.922.046
Mutatie uit resultaatverdeling	–	–	–	–	–17.940.069	–17.940.069
Resultaat boekjaar	–	–	–	–	63.948.528	63.948.528
Resultaatverdeling voorgaand jaar	–	–	–	17.940.069	–	17.940.069
Mutatie wettelijke reserve	–	–	2.522.940	–2.137.210	–	385.731
Dividenduitkering	–	–	–	–68.488.796	–	–68.488.796
Stand per 31 december 2019	45.000	300.584.972	4.718.419	265.470.589	63.948.528	634.767.509

Toelichting op de balans

	Geplaatst kapitaal	Agioreserve	Wettelijke en statutaire reserves	Overige reserve	Resultaat boekjaar	Totaal
Stand per 1 januari 2020	45.000	300.584.972	4.718.419	265.470.589	63.948.529	634.767.509
Mutatie uit resultaatverdeling	–	–	–	–	–63.948.529	–63.948.529
Resultaat boekjaar	–	–	–	–	82.254.823	82.254.823
Resultaatverdeling voorgaand jaar	–	–	–	63.948.529	–	63.948.529
Mutatie wettelijke reserve	–	–	2.158.333	–2.158.333	–	–
Dividenduitkering	–	–	–	–61.367.641	–	–61.367.641
Stand per 31 december 2020	45.000	300.584.972	6.876.752	265.893.144	82.254.823	655.654.693

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.

Toelichting 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 2020 bedraagt de wettelijke reserve € 1.399.552 (2019: € 379.525).

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 2020 bedraagt de wettelijke reserve € 5.477.200 (2019: € 4.338.894).

10 Overige reserves

Correctie openingsbalans

De aanpassing van de Raad voor de Jaarverslaggeving van de grondslagen van RJ 252 'Voorzieningen' heeft geresulteerd in een negatieve correctie in de openingsbalans. Op pagina 80 en 81 is uiteengezet wat de impact hiervan is op de openingsbalans.

Bestemming van het resultaat over voorgaand boekjaar

De jaarrekening 2019 is vastgesteld in de algemene vergadering gehouden op 19 mei 2020. De algemene vergadering heeft de bestemming van het resultaat vastgesteld, hetgeen heeft geleid tot een dividenduitkering van € 61.367.641.

Toelichting op de balans

11 Voorzieningen

Overige voorzieningen	31-12-2020	31-12-2019
Saneringsvoorzieningen	81.749.183	79.337.806
Amoveringsvoorzieningen	2.001.027	1.696.781
Personeelsvoorzieningen	800.061	978.458
Voorziening nazorg baggerstort	1.307.265	–
Totaal overige voorzieningen	85.857.536	82.013.045

Als gevolg van de stelselwijziging van de grondslagen van de waardering van de voorzieningen zijn de vergelijkende cijfers aangepast ten opzichte van de jaarrekening van 2019. De impact hiervan is weergegeven in de grondslagen onder Informatieverschaffing over stelselwijzigingen.

Impact corona: Havenbedrijf Amsterdam N.V. heeft de impact van corona op de voorzieningen geanalyseerd. De saneringsvoorzieningen betreffen de afgekochte verplichtingen van klanten tot het uitvoeren van de bodemsanering. De verantwoordelijkheid voor het saneren van vervuilde terreinen ligt, indien niet afgekocht, bij de klant. Indien klanten deze verplichting niet kunnen nakomen, dient Havenbedrijf Amsterdam deze verplichting te voldoen richting gemeente Amsterdam. Als gevolg van de risico's rondom de kredietwaardigheid van klanten zijn zekerheidsstellingen en andere garanties geïnventariseerd. Voor bestaande contracten wordt met klanten gesproken over het afgeven van zekerheidsstellingen, voor nieuwe contracten wordt een zekerheidsstelling als onderdeel van het contract opgenomen. Corona heeft geen impact op de amoverings- en personeelsvoorzieningen.

Toelichting op de balans

Saneringsvoorzieningen	2020	2019
Stand per 1 januari	79.337.806	72.895.782
Dotaties	2.324.785	6.229.215
Rente en indexatie	2.635.257	5.475.466
	84.297.848	84.600.463
Onttrekkingen	-2.548.665	-5.262.657
Stand per 31 december	81.749.183	79.337.806

De saneringsvoorziening is gestegen ten opzichte van vorig jaar. Dit komt doordat de dotaties naar aanleiding van updates van bodemrapporten en de toerekening van rente en indexatie de onttrekkingen overstijgen. De toevoeging van rente komt zowel in 2020 als in 2019 door de daling van de rentestanden op hoogwaardige ondernemingsobligaties gedurende het boekjaar. De belangrijkste dotaties als gevolg van het updaten van bodemrapporten betrof twee terreinen aan de Petroleumhavenweg. Op het terrein aan de Petroleumhavenweg 13-17 bedroeg de dotatie € 1,7 miljoen en de dotatie met betrekking tot het terrein aan de Petroleumhavenweg 42 bedroeg € 1,0 miljoen.

De stelselwijziging wordt retrospectief verwerkt in de jaarcijfers. Voor een nadere uiteenzetting van effect op het vermogen en resultaat van 2019 en 2020 wordt verwezen naar de grondslagen.

Bij het contant maken van de saneringsvoorzieningen wordt gebruikgemaakt van inflatieverwachtingen en rente op hoogwaardige ondernemingsobligaties op de balansdatum, op basis van de spotrate zoals gepubliceerd door Reuters. Er wordt een tijdshorizon van 10 jaar gehanteerd in de veronderstelling dat de rente en inflatie na 10 jaar gelijkgesteld kunnen worden. De werkelijke saneringsdata kunnen later dan 10 jaar liggen.

De voorziening is gewaardeerd tegen de contante 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. Omdat er op de meeste locaties ten aanzien van de hoeveelheid te verwerken grond en toe te passen technieken onzekerheden bestaan, werd er tot en met 2019 gewerkt met een risico-opslag die door Havenbedrijf Amsterdam N.V. werd bepaald ten aanzien van de situatie waarop de voorziening is berekend.

Toelichting op de balans

De door Havenbedrijf Amsterdam N.V. gehanteerde risico-opslag varieert tussen 0 en 25%. In de praktijk hadden alle terreinen een opslag van 15%. Bij de taxaties die vanaf 1 januari 2020 door een extern bureau worden opgesteld, bepaalt het bureau zelf het opslagpercentage voor onvoorziene kosten, welke specifiek passend is bij de verontreinigingssituatie van het terrein. De oudste taxaties dateren uit 2018 en worden in 2021 weer opnieuw getaxeerd door een gecertificeerd milieukundig bureau. Indien het bureau daartoe aanleiding ziet, bijvoorbeeld omdat de bodeminformatie in verband met mobilisatie van de verontreiniging te oud is, wordt nieuw bodemonderzoek verricht ten behoeve van de taxatie. De voorziening heeft een kortlopend karakter (< 1 jaar) van € 2.141.303 en een langlopend karakter (> 5 jaar) van € 78.739.450.

Amoveringsvoorzieningen	2020	2019
Stand per 1 januari	1.696.781	1.320.027
Dotatie ten laste van resultaat	223.079	262.632
Rente en Indexatie	81.167	114.122
Stand per 31 december	2.001.027	1.696.781

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 € 725.000 waarvan € 125.000 zal dienen voor de amoveringskosten van het windpark in de Afrikahaven. Het windpark bestaat uit negen windturbines en zal aan het einde van de technische levensduur geamoveerd moeten worden. Het saldo van de voorziening bedraagt per 31 december 2020 € 566.106 (2019: € 411.689) 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 2020 € 969.357 (2019: € 834.357) en heeft een geheel langlopend karakter.

Toelichting op de balans

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 contante waarde van de verwachte uitgaven op de betreffende locatie(s). Deze verwachte uitgaven worden geschat op basis van de huidige bekende kosten en prijsindexeringen. Het saldo van de voorziening bedraagt per 31 december 2020 € 465.564 (2019: € 410.698).

Personeelsvoorzieningen	2020	2019
Stand per 1 januari	978.458	1.495.148
Dotaties	462.289	239.302
Rente	-14.516	49.861
	1.426.231	1.784.311
Vrijval	-375.277	-457.279
Onttrekkingen	-250.893	-348.574
Stand per 31 december	800.061	978.458

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 € 129.474.

De voorziening voor voormalig personeel bedraagt per 31 december 2020 € 276.630 (2019: € 386.295). De voorziening voor jubilea bedraagt per 31 december 2020 € 523.431 (2019: € 592.163).

Voorziening nazorg baggerstort	2020	2019
Stand per 1 januari	-	-
Dotatie	1.307.265	-
Stand per 31 december	1.307.265	-

De voorziening nazorg baggerstort wordt berekend aan de hand van de door de provincie Noord-Holland verwachte bijdrage aan het tot 2115 actief monitoren van een baggerstortlocatie in het beheersgebied van Havenbedrijf Amsterdam N.V. In de jaarrekening van 2019 stond deze post opgenomen onder de overige schulden. Gezien het karakter is deze in 2020 gereclassificeerd naar voorzieningen.

Toelichting op de balans

12 Langlopende schulden

	31-12-2020	31-12-2019
Vooruitontvangen erfpacht	52.966.055	54.624.557
Overige schulden	1.847.553	1.895.301
Totaal	54.813.608	56.519.858

Langlopende schulden	Stand per 31 december 2020	Resterende looptijd > 1 jaar	Resterende looptijd ≥ 5 jaar
Vooruitontvangen erfpacht	52.966.055	52.966.055	45.045.494
Overige schulden	1.847.553	1.847.553	1.847.553
Totaal	54.813.608	54.813.608	46.893.047

Vooruit ontvangen erfpacht	2020	2019
Stand per 1 januari	54.624.557	56.726.064
Af: realisatie erfpacht	-2.105.538	-2.101.507
Bij: afkoop erfpacht	447.036	-
Stand per 31 december	52.966.055	54.624.557

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 vooruitontvangen erfpachtvergoedingen dat betrekking heeft op 2020 is verantwoord onder de kortlopende schulden, ad € 2,1 miljoen (2019: € 2,1 miljoen). Corona heeft geen impact op de langlopende schulden.

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 (€ 0,8 miljoen) opgenomen.

Toelichting op de balans

13 Kortlopende schulden

	31-12-2020	31-12-2019
Schulden aan banken	75.486.377	56.188.443
Vooruitontvangen contractopbrengsten	22.143.386	24.428.339
Schulden ter zake van belastingen en premies sociale verzekeringen	3.686.171	2.163.937
Schulden aan leveranciers en handelskredieten	3.190.480	3.810.175
Schulden aan groepsmaatschappijen	196.502	–
Schulden ter zake van pensioenen	444.233	454.643
Schulden aan aandeelhouder	222.651	1.165.795
Overige schulden en overlopende passiva	16.650.318	26.939.628
Totaal kortlopende schulden	122.020.118	115.150.960

Schulden aan banken

Havenbedrijf Amsterdam beschikt over een zogenaamde 'Revolving facilities agreement' ter grootte van € 126 miljoen. € 46 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. Daarnaast is met de kredietverstrekker een convenant overeengekomen waarbij het gecorrigeerd eigen vermogen minimaal 35% van het totaal vermogen dient te bedragen. Aan deze voorwaarde is per 31 december 2020 voldaan. Zekerheden voor deze lening zijn niet gesteld. Bij de waardering van deze financiering is rekening gehouden met bijkomende kosten.

Per 31 december 2020 is deze faciliteit benut voor € 75,5 miljoen (2019: € 56,2 miljoen). Dit komt mede door de liquiditeitsbehoefte die door de corona crisis is ontstaan voor het voldoen van lopende verplichtingen.

Schulden aan groepsmaatschappijen

De rekening-courantpositie met Hallum Cruise B.V. betrof vorig jaar een vordering en dit jaar een schuld. Deze situatie ontstaat voornamelijk door de te vorderen vennootschapsbelasting van Hallum Cruise B.V. op Havenbedrijf Amsterdam door een negatief resultaat van de deelneming. Hallum Cruise B.V. vormt een onderdeel van de fiscale eenheid met Havenbedrijf Amsterdam.

Toelichting op de balans

Overige schulden en overlopende passiva	31-12-2020	31-12-2019
Nog te ontvangen facturen	6.191.405	15.138.809
Vakantiegeld en -dagen	3.379.523	2.957.386
Nog te betalen kortingen	2.089.330	2.748.225
Vooruitontvangen subsidies	1.280.000	1.090.000
Nog te betalen overige belastingen	1.308.564	904.744
Vooruitontvangen opbrengsten	827.716	1.245.330
Overig	1.573.780	2.855.134
Totaal overige schulden en overlopende passiva	16.650.318	26.939.628

De afname van de post nog te ontvangen facturen worden met name veroorzaakt doordat per jaareinde veel inkoop-facturen zijn ontvangen.

De toename in de overige belastingen betreft de onroerendzaakbelasting en waterschapsbelasting. De ontvangen aanslagen voor OZB zijn grotendeels doorbelast aan klanten.

De post overig bestaat voornamelijk uit nog te betalen erfpacht (€ 0,5 miljoen) en nog te betalen salarissen (€ 0,1 miljoen).

Corona heeft geen impact op de kortlopende schulden.

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

De verplichting om de grond schoon op te leveren heeft Havenbedrijf Amsterdam door middel van algemene voorwaarden en contractuele afspraken verlegd naar zijn klanten die de kosten die met de sanering van hun terrein gepaard gaan zelf zullen dragen. Omdat het transformatiegebied het oudste deel van de haven betreft, zijn er risico's ten aanzien van contractuele aansprakelijkheid van klanten die reeds lange tijd in de haven gevestigd zijn. Dit omdat er verontreiniging kan zijn ontstaan voordat er milieuwetgeving bestond en omdat er bij de concipiëring van sommige contracten met sinds lange tijd gevestigde klanten onvoldoende aandacht is besteed aan de milieuaspecten. Bij één klant speelt dit contractrisico in een dergelijke mate dat de verantwoordelijkheid met betrekking tot de saneringsverplichting op het terrein van de klant onderwerp van discussie met de klant is. Mocht dit tot een juridische procedure komen dan zou er een claim mee gemoeid zijn van maximaal € 26 miljoen, zijnde de geschatte saneringskosten van het volledige terrein. De kans dat deze kosten voor rekening van Havenbedrijf Amsterdam komen is op dit moment onzeker. Deze onzekerheid is gelegen in het feit dat het ontstaansmoment van de vervuiling bepalend is voor de verhaalsmogelijkheid bij de voormalige erfpachter en/of de huidige huurder. Daarnaast kan de uitkomst van een mogelijke rechtsgang op dit moment niet met zekerheid worden ingeschat. Vanwege deze onzekerheid is de verplichting niet in de balans opgenomen. Aanvullend valt op te merken dat er geen sprake is van een acute verplichting tot sanering, de huidige huurder heeft een contract tot en met 2040. De eerste mogelijkheid om te saneren is vanaf 2040.

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

Niet in de balans opgenomen rechten, verplichtingen en regelingen

de verbetering van de op dat moment bestaande milieusituatie en leefomgeving. Voor het innovatiefonds is een maximumbedrag van € 9 miljoen beschikbaar gesteld. De maximale bijdrage van Havenbedrijf Amsterdam bedraagt € 3 miljoen. De resterende verplichting ultimo 2020 bedraagt € 1,8 miljoen (2019: € 1,9 miljoen).

Project HoogTij

Havenbedrijf Amsterdam heeft, ten behoeve van herfinanciering voor project HoogTij in februari 2016 een zekerheidstelling afgegeven aan de provincie Noord Holland en gemeente Zaanstad, onder voorwaarden en tot een maximum van € 14 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 IJmuiden

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

Havenbedrijf Amsterdam N.V. wordt met € 1,3 miljoen gecompenseerd voor ieder volledig kalenderjaar waarin de beschikbaarheidsdatum na 31 oktober 2019 ligt. Als de beschikbaarheidsdatum in slechts een deel van het kalenderjaar na 31 oktober 2019 ligt, ondergaat de compensatie een evenredige daling. De verwachte opleverdatum is momenteel januari 2022.

Mediation inzake claim

Ultimo 2020 loopt een mediationtraject met de eigenaar van een waterperceel in het beheersgebied van het Havenbedrijf. De eigenaar van het waterperceel vordert ontrui-

ming van de watervlakte, eist schadevergoeding en verlangt dat er baggerwerkzaamheden worden uitgevoerd om de originele waterdiepte te herstellen. Havenbedrijf Amsterdam verwerpt de claim, maar heeft ingestemd met mediation. Mocht dit traject de partijen niet tot elkaar brengen dan zou de eigenaar van het waterperceel de claim kunnen volharden bij de Rechtbank Amsterdam waar de zaak, hangende het mediationtraject, is aangehouden. Indien het Havenbedrijf volledig in het ongelijk wordt gesteld zou hiermee een financieel belang van € 1,7 miljoen gemoeid zijn. De kans dat dit uitgekeerd wordt en de hoogte van het uit te keren bedrag zijn beiden onzeker, daarom is de claim niet in de balans verwerkt.

Gezamenlijke Brandweer Amsterdam (GBA)

Havenbedrijf Amsterdam N.V. staat vanaf 16 september 2019 vijf jaar garant voor een tekort aan lidmaatschapsbijdragen van de coöperatie bedrijfsleden GBA. De bijdrage bestond in 2020 uit € 1,1 miljoen aan vaste bijdrage en € 0,5 miljoen aan aanvullende bijdrage. Naar verwachting is dit tekort in 2021 kleiner dan in 2020 door het toetreden van bedrijfsleden. We verwachten ook dat deze trend de komende jaren doorzet.

Fiscale eenheid

Havenbedrijf Amsterdam N.V. is hoofd van de Fiscale Eenheid voor de vennootschapsbelasting. Onder de Fiscale Eenheid vallen per 2020 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.

Financiële instrumenten

Als gevolg van de risicoaversie worden geen specifieke derivaten ingezet om financiële en operationele risico's te beheersen. 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.

Niet in de balans opgenomen rechten, verplichtingen en regelingen

Informatieverschaffing over niet in de balans opgenomen verplichtingen

Ultimo 2020 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 reiniging van wegen.

	0-1 jaar	1-5 jaar	> 5 jaar	Totaal
Totaal verplichtingen	€ 9,2 miljoen	€ 20,8 miljoen	€ 21,6 miljoen	€ 51,6 miljoen

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

Op 4 juni 2020 heeft Havenbedrijf Amsterdam garantstellingen afgegeven aan de deelnemingen Hallum B.V. en Hallum Cruise B.V. Hierin heeft Havenbedrijf Amsterdam verklaard zich garant te stellen voor alle schulden uit hoofde van rechtshandelingen en het negatieve vermogen van beide deelnemingen. De garantstellingen lopen tot 2 juli 2022.

Niet in de balans opgenomen verplichtingen inzake investeringsverplichtingen

Ultimo 2020 is Havenbedrijf Amsterdam voor een bedrag van € 9,4 miljoen (2019: € 13,2 miljoen) verplichtingen aangegaan jegens derden 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 afgesloten voor vastgoed, terreinen en kades. De toekomstige minimale opbrengsten daarvan bedragen € 2.438 miljoen waarvan € 98,0 miljoen in het komende jaar.

In 2020 hebben we een totaalbedrag van € 92,8 miljoen aan ontvangsten in de winst- en verliesrekening verwerkt. De overeenkomsten hebben een looptijd van 20-50 jaar. De opbrengst is een vast bedrag per jaar en wordt jaarlijks geïndexeerd.

Niet in de balans opgenomen rechten, verplichtingen en regelingen

Voorstel resultaatverwerking

Het nettoresultaat over 2020 bedraagt € 82.254.823. De bestemming van het resultaat is ter besluitvorming aan de algemene vergadering.

Toelichting op de winst- en verliesrekening

14 Opbrengsten

	2020	2019
Huur en erfpacht	92.854.714	90.041.914
Zeehavengelden	54.344.369	61.591.670
Binnenhavengelden	6.427.252	6.884.951
Opbrengsten ligplaatsreserveringen	278.659	3.580.182
Overige opbrengsten	4.538.076	7.272.170
Totaal opbrengsten	158.443.070	169.370.887

Huur en erfpacht

De opbrengsten voor huur en erfpacht zijn toegenomen door nieuwe uitgiftes en reguliere prijsstijgingen.

In 2020 hebben we 19,9 hectare aan terreinen uitgegeven en 8,5 hectare aan terreinen teruggenomen. In 2019 was de brutoterreinitgifte 20,3 hectare en werden er 3,1 hectare aan terreinen teruggenomen. Grote havengebonden uitgiften waren Vollers Real Estate B.V., LOGISTIS Amsterdam Harbor B.V. en GPS.

Zeehavengelden

De opbrengsten uit zeehavengeld zijn in 2020 met € 7,3 miljoen afgenomen als gevolg van dalende scheepsbezoeken en dalende overslag als gevolg van de coronapandemie.

Opbrengsten ligplaatsreserveringen

De opbrengsten uit ligplaatsreserveringen zijn in 2020 afgenomen. Dat komt doordat we tijdens grote delen van de coronapandemie cruiseschepen hebben geweerd in het Amsterdamse Havengebied.

Overige opbrengsten

De daling van de overige opbrengsten (-€ 2,7 miljoen) wordt met name veroorzaakt door dalingen in de inkomsten uit walstroom en afvalheffing, die gepaard gaan met de daling in het scheepvaartverkeer.

Toelichting op de winst- en verliesrekening

15 Personeelslasten

	2020	2019
Lonen en salarissen	25.156.528	24.861.108
Sociale lasten en pensioenlasten	7.830.605	7.660.888
Overige personeelslasten	3.719.948	4.233.335
	36.707.081	36.755.331

Sociale lasten en pensioenlasten	2020	2019
Sociale lasten	3.619.205	3.649.798
Pensioenlasten	4.211.400	4.011.090
	7.830.605	7.660.888

Op de lonen en salarissen is een bedrag van € 1,2 miljoen in mindering gebracht als gevolg van doorbelaste lonen en salarissen (2019 € 1,3 miljoen).

De toename in de lonen en salarissen is het gevolg van reguliere periodieke salarisstijgingen.

De post overige personeelskosten is afgenomen door de lagere kosten voor externe inhuur. Daarnaast zijn in 2020 minder bedrijfsopleidingen gevolgd. Ook dat resulteert in lagere kosten.

Aantal werknemers

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

	2020	2019
Nautische activiteiten	165,7	163,2
Exploitatie haventerreinen en overhead	192,0	198,2
Totaal	357,7	361,4

Toelichting op de winst- en verliesrekening

Bezoldiging bestuurders

In december 2017 heeft de aandeelhouder op voorstel van de raad van commissarissen het beloningsbeleid vastgesteld dat in 2020 van toepassing is op de directieleden van Havenbedrijf Amsterdam. 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	06-12-2024	173.267	–	32.097	205.364
A.H. Kousbroek	01-02-2020	01-01-2025	155.053		20.141	175.194
M.R. de Brauw	01-11-2015	31-12-2020	148.931	–	31.576	180.507

Vaste beloning

De vaste beloning van de directieleden is in 2020 verhoogd ten opzichte van 2019. 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 brutsalaris. Over het boekjaar 2020 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.

A.H. Kousbroek is per 1 februari 2020 benoemd tot interim statutair financieel directeur en per 1 januari 2021 benoemd tot statutair financieel directeur.

Toelichting op de winst- en verliesrekening

Bezoldiging commissarissen

Naam	Aanvang termijn	Einde termijn	2020	2019
K. van der Steenhoven	01-08-2020	01-02-2021	30.150	29.100
J.F.J.M. de Haas	31-12-2019	31-12-2023	20.100	19.400
W.J. Maas	03-05-2017	03-05-2021	20.100	19.400
A.M. Magis	01-09-2019	01-09-2023	20.100	6.467
M.E.T. Pigeaud	01-09-2019	01-09-2023	20.100	6.467
R.I. Doerga	03-05-2017	16-10-2019	–	16.166
P.G. Stibbe	26-04-2018	16-10-2019	–	16.166
			110.550	113.166

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 2020. Voor de voorzitter is dit 15%.

16 Afschrijvingen

	2020	2019
Afschrijvingen immateriële vaste activa	970.388	353.977
Afschrijvingen materiële vaste activa	23.388.584	23.618.950
Totaal afschrijvingen	24.358.972	23.972.927

Onder de afschrijvingen op materiële vaste activa is ook een boekverlies verantwoord op desinvesteringen ad € 0,2 miljoen (2019: € 1,0 miljoen).

Toelichting op de winst- en verliesrekening

17 Overige bedrijfskosten

	2020	2019
Huisvestingskosten	2.604.689	3.049.023
Beheer- en onderhoudskosten	5.672.271	7.154.539
ICT-kosten	7.162.018	6.791.690
Milieu en ruimte	3.926.119	9.073.436
Communicatie, marketing en acquisitie	3.003.584	3.748.987
Huur- en erfpachtkosten	2.618.184	2.027.052
Onderzoek- en advieskosten	2.697.530	3.029.485
Overige kosten	5.225.655	4.997.941
Totaal overige bedrijfskosten	32.910.050	39.872.152

De afname van huisvestingskosten wordt mede veroorzaakt door lagere energiekosten doordat de kantoren grotendeels waren gesloten.

De afname in beheer en onderhoudskosten wordt voornamelijk veroorzaakt door minder onderhoud aan kademuren en oeverbescherming (€ 0,4 miljoen), de reiniging en het onderhoud van wegen (€ 0,4 miljoen), de huur van vaartuigen (€ 0,4 miljoen) en het onderhoud aan bedrijfsgebouwen (€ 0,3 miljoen).

De toename in ICT-kosten zien voornamelijk toe op de ontwikkeling van software (€ 0,2 miljoen) en de inzet van ICT-dienstverleningen door derden (€ 0,2 miljoen).

De kosten voor milieu en ruimte zijn fors afgenomen doordat in 2019 een grote dotatie heeft plaatsgevonden ten behoeve van Haven-Stad (€ 4,7 miljoen).

De afname van de kosten voor communicatie, marketing en acquisitie en onderzoeken en adviezen wordt voornamelijk veroorzaakt door de doorgevoerde besparingsmaatregelen als gevolg van de effecten van de coronapandemie.

Onder de overige kosten bevinden zich de kosten voor bijdragen aan de Gezamenlijke Brandweer Amsterdam (€ 1,1 miljoen vaste bijdrage en € 0,5 miljoen additionele bijdrage).

Toelichting op de winst- en verliesrekening

Honoraria externe accountant

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

	2020	2019
Controle van de jaarrekening	180.509	160.000
Overige controle opdrachten	3.900	3.900
Overige niet-controle opdrachten	5.082	5.082
Totaal	189.491	168.982

Havenbedrijf Amsterdam heeft de totale honoraria van de externe accountant, die betrekking hebben op het boekjaar 2020, als kosten in de winst- en verliesrekening verwerkt.

18 Financiële baten en lasten

	2020	2019
Rentebaten	897.972	987.800
Rentelasten	-2.772.126	-4.973.241
	-1.874.154	-3.985.441

Rentebaten	2020	2019
Rente op uitstaande leningen	768.401	765.404
Rente wegens uitgestelde betaling debiteuren	129.571	222.396
	897.972	987.800

Toelichting op de winst- en verliesrekening

Rentelasten	2020	2019
Rente saneringsvoorzieningen	2.698.255	4.891.141
Rente kredietfaciliteit	66.609	20.776
Rente personeelsvoorzieningen	4.032	49.920
Rente wegens te late betaling crediteuren	3.230	11.404
	2.772.126	4.973.241

De rente op de saneringsvoorzieningen heeft betrekking op de verplichte stelselwijziging van nominale waarde naar contante waarde. Voor nadere toelichting verwijzen we naar de grondslagen en naar de toelichting inzake saneringsvoorzieningen.

19 Belastingen

	2020	2019
Belastingen uit huidig boekjaar	-9.245.706	-9.419.958
Belastingen uit voorgaande boekjaren	208.047	-34.854
Mutatie belastinglatentie	30.550.795	7.472.029
	21.513.136	-1.982.783

	%	%
Effectieve belastingtarief	-34,37	3,10%
Toepasselijke belastingtarief	25,00	25,00

De aanpassingen in verband met belastingen vorige boekjaren (€ 208.047) heeft betrekking op het verschil tussen de verwerkte verschuldigde vennootschapsbelasting 2019 en de ingediende aangifte over 2019.

Toelichting op de winst- en verliesrekening

Mutatie belastinglatentie 2020

Realisatie tijdelijke verschillen in boekjaar	-6.703.493
Wijziging latentie i.v.m. daling belastingtarieven vanaf 2021	37.254.289
Totaal	30.550.795

De effectieve belastingdruk wijkt significant af door effecten uit de commerciële en fiscale waardering. Eind december 2020 heeft het kabinet de wetgeving rondom de belastingtarieven opnieuw gewijzigd. Het gevolg van deze tariefwijziging is dat de latente belastingvordering naar boven is aangepast met € 37,3 miljoen.

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

	2020 in %	2019 in %
Nominaal tarief	25,0	25,0
Niet aftrekbare kosten en fiscale bijtellingsen	0,2	0,1
Correctie af te dragen belasting voorgaand jaar	–	–
Tariefwijziging opstaptarief 16,5% i.p.v. 25%	–	–
Mutatie latente belastingvordering wegens wijziging toekomstige belastingtarieven	–59,6	–22,0
Effectief tarief	–34,4	3,1

Toelichting op de winst- en verliesrekening

20 Resultaat deelnemingen

	2020	2019
Resultaat Hallum B.V.	-709.265	169.321
Resultaat Hallum Cruise B.V.	-1.675.307	118.955
Resultaat RON N.V.	533.446	858.000
Totaal resultaat deelnemingen	-1.851.126	1.146.276

Impact corona: in toelichting 3 – Financiële vaste activa is de impact beschreven van de coronapandemie op de resultaten van de deelnemingen.

21 Gebeurtenissen na balansdatum

Na de balansdatum hebben er geen gebeurtenissen plaatsgevonden die nadere informatie geven over de feitelijke situatie per balansdatum of die van belang zijn voor de oordeelsvorming van de gebruikers van de jaarrekening.

Tekenblad

Amsterdam, 17 maart 2021
Havenbedrijf Amsterdam N.V.:

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

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

Amsterdam, 17 maart 2021
Ondertekening commissarissen:

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

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

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 vierjaars-termijn 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.

Het nieuwe dividendbeleid voor de periode 2021-2025 is vastgesteld op de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van 16 april 2021.

Overige gegevens

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

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

Verklaring over de jaarrekening 2020

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2020 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 2020 en van het resultaat over 2020 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

De jaarrekening bestaat uit:

- de balans per 31 december 2020;
- de winst-en-verliesrekening over 2020;
- kasstroomoverzicht over 2020;
- grondslagen van waardering en resultaat bepaling;
- 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), Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

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

Verklaring over de in de jaarrekening opgenomen andere informatie

Naast de jaarrekening zoals opgenomen op pagina 70 tot en met pagina 121 en onze controleverklaring daarbij, omvat de jaarrekening andere informatie, die bestaat uit:

- Bestuursverslag (pagina 3-69)
- Overige gegevens (pagina 122)
- GRI tabel (pagina 129-132)
- Bijlage 1-8 (pagina 133-157)
- Assurance-rapport (pagina 126-128)

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

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

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

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

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

Overige gegevens

Beschrijving van verantwoordelijkheden voor de jaarrekening

Verantwoordelijkheden van de directie voor de jaarrekening

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

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

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

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

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

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

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

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

Overige gegevens

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, 18 maart 2021

Ernst & Young Accountants LLP

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

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 in het jaarverslag van Havenbedrijf Amsterdam N.V. te Amsterdam over 2020.

Op basis van de uitgevoerde werkzaamheden en de verkregen assurance-informatie hebben wij geen reden om te veronderstellen dat de geselecteerde indicatoren niet, in alle van materieel belang zijnde aspecten, zijn opgesteld in overeenstemming met de rapportagecriteria zoals toegelicht in de sectie Rapportagecriteria.

De geselecteerde indicatoren betreffen:

- Schone scheepvaart zoals gespecificeerd op pagina 31
- Ziekteverzuim zoals gespecificeerd op pagina 48
- CO₂-uitstoot zoals gespecificeerd op pagina 27
- Duurzame inkopen zoals gespecificeerd op pagina 28

De 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 op pagina 149 en 150 van het jaarverslag.

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

Assurance-rapport van de onafhankelijke accountant

Ter vergelijking opgenomen informatie niet gecontroleerd of beoordeeld

Op de geselecteerde indicator Schone scheepvaart over de periode 2017 tot en met 2019, op de geselecteerde indicator Ziekteverzuim over de periode 2018 en op de geselecteerde indicator CO₂-uitstoot over de periode 2014 tot en met 2018 is geen assurance-opdracht uitgevoerd. Daarom is de ter vergelijking opgenomen informatie en de daaraan gerelateerde toelichtingen over de periode 2014 tot en met 2019 niet voor iedere indicator gecontroleerd of beoordeeld.

Beperkingen in de reikwijdte van onze assurance-opdracht

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

Verantwoordelijkheden van het bestuur voor de geselecteerde indicatoren

Het bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van betrouwbare en toereikende geselecteerde indicatoren in overeenstemming met de rapportagecriteria zoals toegelicht in de sectie 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 op pagina 149 en 150 in het jaarverslag.

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 onze 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 ook 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 relevante wet- en regelgeving.

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;

Assurance-rapport van de onafhankelijke accountant

- het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte rapportagecriteria, de consistente toepassing hiervan en de toelichtingen die daarover in het jaarverslag staan.
Dit omvat het evalueren van de redelijkheid van schattingen door het bestuur;
- het verkrijgen van inzicht in de rapporteringsprocessen die ten grondslag liggen aan de gerapporteerde 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 fraude of fouten. 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 voor, het uitvoeren van interne controles op, en de consolidatie van gegevens in 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;
 - het analytisch evalueren van data en trends;
- het evalueren van de consistentie van de geselecteerde indicatoren met de informatie in het jaarverslag buiten de scope van onze assurance-opdracht.

Amsterdam, 18 maart 2021

Ernst & Young Accountants LLP

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

GRI-tabel

Categorie / standaard	Verwijzing 2020	Toelichting 2020
Organisatieprofiel		
102-01 Naam van de organisatie	Titelblad Colofon	
102-02 Voornaamste merken, producten en/of diensten	Visie, missie en strategie Waardecreatie	
102-03 Locatie van het hoofdkantoor van de organisatie	Waardecreatie: ons werkgebied	
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, missie en strategie Onze omgeving Waardecreatie	
102-07 Omvang van de verslag-gevende organisatie	Visie, missie en strategie 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, missie en strategie Waardecreatie	
Strategie		
102-10 Significante veranderingen tijdens de verslagperiode: Omvang, structuur, eigendom of leveringsketen van de organisatie	Corona: hoe de haven doorwerkte De raad van commissarissen Verslag van de raad van commissarissen	
102-11 Voorzorgsprincipe	Risicomanagement Bijlage 8	

Categorie / standaard	Verwijzing 2020	Toelichting 2020
102-12 Onderschreven extern ontwikkelde economische, milieu gerelateerde en sociale handvesten, principes of andere initiatieven	Over dit verslag Resultaten: ketenverantwoordelijkheid	
102-13 Lidmaatschappen van verenigingen en nationale en internationale belangen-organisaties	Bijlage 2	
102-14 Verklaring van de hoogste beslissingsbevoegde over de relevantie van duurzame ontwikkeling voor de organisatie en haar strategie	Voorwoord Visie, missie en strategie	
Ethiek en integriteit		
102-16 Waarden, principes, standaarden en gedrags-normen van de organisatie	Onze medewerkers Governance	
Governance		
102-18 Bestuursstructuur van de organisatie	Governance	
Stakeholderbetrokkenheid		
102-40 Belanghebbenden die betrokken zijn bij de organisatie	Onze omgeving Over dit jaarverslag Bijlage 4	
102-41 Percentage medewerkers dat onder een cao valt	Onze medewerkers	
102-42 Inventarisatie en selectie van de betrokken belanghebbenden	Onze omgeving Bijlage 4	
102-43 Aanpak van betrekken van belanghebbenden	Onze omgeving Bijlage 4 Bijlage 5	

GRI-tabel

Categorie / standaard	Verwijzing 2020	Toelichting 2020
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 Waardecreatie Bijlage 4	
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 verslag Bijlage 4 Bijlage 5	
102-47 Overzicht van materiële onderwerpen t.b.v. het bepalen van de inhoud van verslag	Onze omgeving Bijlage 5	
102-48 Herformuleringen van in eerdere jaarverslagen verstrekte informatie	Over dit jaarverslag	
102-49 Veranderingen in de rapportage	Over dit jaarverslag Bijlage 5	
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	

Categorie / standaard	Verwijzing 2020	Toelichting 2020
Milieu en leefomgeving		
103-1 Toelichting op de materialiteit en afbakening	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	
103-2 Managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	
103-3 Evaluatie van de managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	
203-1 Ontwikkeling, (verwachte) impact en aard van investeringen in infrastructuur en diensten	Voorwoord Visie, missie en strategie Corona: hoe de haven doorwerkte Onze omgeving Waardecreatie Resultaten Risicomanagement De raad van commissarissen Verslag van de raad van commissarissen Jaarrekening	
203-2 Inzicht in en beschrijving van significante indirecte economische gevolgen	Voorwoord Visie, missie en strategie Onze omgeving Waardecreatie Resultaten Risicomanagement De raad van commissarissen Verslag van de raad van commissarissen Jaarrekening	
302-1 Energieverbruik in de organisatie	Bijlage 7	Omissie voor 302-1d, deze informatie is niet van toepassing.
302-4 Energiebesparing	Resultaten Bijlage 7	

GRI-tabel

Categorie / standaard	Verwijzing 2020	Toelichting 2020
305-1 Directe emissie van broeikasgassen (scope 1)	Bijlage 7	
305-2 Indirecte emissie van broeikasgassen door opwekking van elektriciteit (scope 2)	Bijlage 7	
305-7 Andere significante lucht-emissies naar type en gewicht	Resultaten	Omissie voor 305-7a, informatie niet beschikbaar voor iii t/m vii omdat deze informatie niet wordt gemeten.
413-1 Impact bedrijfsvoering op de directe omgeving	Voorwoord Visie, missie en strategie Onze omgeving Waardecreatie Resultaten De raad van commissarissen Verslag van de raad van commissarissen Bijlage 4	
413-2 Significante en potentieel risico van bedrijfsactiviteiten op de directe omgeving	Risicomanagement	
Schone en veilige scheepvaart		
103-1 Toelichting op de materialiteit en afbakening	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	
103-2 Managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	
103-3 Evaluatie van de managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	

Categorie / standaard	Verwijzing 2020	Toelichting 2020
306-3 Totaal aantal en volume van significante lozingen	Resultaten	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	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	
103-2 Managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	
103-3 Evaluatie van de managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	
Port of Amsterdam criteria	Voorwoord Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Risicomanagement	
Energietransitie en circulaire economie		
103-1 Toelichting op de materialiteit en afbakening	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	
103-2 Managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	

GRI-tabel

Categorie / standaard	Verwijzing 2020	Toelichting 2020
103-3 Evaluatie van de managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	
Port of Amsterdam criteria	Voorwoord Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten	
Logistiek en bereikbaarheid		
103-1 Toelichting op de materialiteit en afbakening	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	
103-2 Managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	
103-3 Evaluatie van de managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	
Port of Amsterdam criteria	Voorwoord Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Risicomanagement	

Categorie / standaard	Verwijzing 2020	Toelichting 2020
Transparantie		
103-1 Toelichting op de materialiteit en afbakening	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	
103-2 Managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	
103-3 Evaluatie van de managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	
Port of Amsterdam criteria: Score Transparantiebenchmark	Onze omgeving Resultaten	
Stakeholderbetrokkenheid		
103-1 Toelichting op de materialiteit en afbakening	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	
103-2 Managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	
103-3 Evaluatie van de managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	
Port of Amsterdam criteria	Onze omgeving Bijlage 4 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%
Sail Beheer B.V.	50%
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 NZKG N.V.	33,33%
Shared Energy Platform Holding B.V.	50%

Bijlage 2

Overzicht van strategische partnerships en lidmaatschappen

Port of Amsterdam sluit partnerships en lidmaatschappen af met als doel om samen onze strategische doelen te bereiken.

AIVP (The worldwide network of port cities)

Amports

Amsterdam Airport Area

Amsterdam Cruise Port

Amsterdam Economic Board

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)

Amsterdam (JINC)

Nederland Distributieland (NDL)

Nederland Maritiem Land (NML)

Nederlandse WindEnergie Associatie (NWEA)

Pantar

Warmte & Koude-programma MRA

Bijlage 3

Overslagcijfers per ladingstroom

Overslagcijfers per ladingstroom	2020	2019
Overslag olieproducten in Amsterdam (in mln. ton)	41,0	47,0
Overslag agribulk in Amsterdam (in mln. ton)	7,5	7,9
Overslag steenkolen in Amsterdam (in mln. ton)	7,4	15,6
Overslag overige droge bulk in Amsterdam (in mln. ton)	11,8	10,5
Overslag overige natte bulk in Amsterdam (in mln. ton)	4,3	3,0
Overslag containers in Amsterdam (in mln. ton)	1,1	1,2
Overslag Ro/Ro en overig stukgoed in Amsterdam (in mln. ton)	1,4	1,5
Overslag containers (in TEU)	94.068	114.579

Bijlage 4

Identificatie stakeholders

Tweejaarlijks stelt Port of Amsterdam samen met belanghebbenden de meest materiële thema's vast. Dit doen wij door naar de wereld om ons heen te kijken, vanuit ons eigen perspectief en dat van de stakeholder. Wij hebben negen verschillende stakeholdergroepen geïdentificeerd:

- **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;
- **Medewerkers:** medewerkers, ondernemingsraad, raad van commissarissen en onze aandeelhouder, de gemeente Amsterdam.
- **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:** onderzoeksinstituten, hogescholen en universiteiten;
- **Maatschappelijke organisaties:** organisaties met een maatschappelijke doelstelling;
- **Omwonenden:** particulieren en organisaties die rondom de Amsterdamse haven zijn gehuisvest;
- **Media:** journalistieke organisaties en opinieleiders.

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.

In 2020 heeft een extern bureau een nieuwe stakeholdergroep geïdentificeerd, genaamd toekomst. Deze groep bestaat uit medewerkers en stakeholders onder de 30 jaar. De komende tijd bespreken wij dit voorstel intern en bepalen we of we deze groep vanaf 2021 willen meenemen als aparte groep.

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

Wij staan op diverse manieren in contact met onze stakeholders (zie hoofdstuk Onze omgeving voor meer informatie). Zo voeren wij structureel gesprekken met onze stakeholders. Dit zijn open en informele gesprekken met een vertegenwoordiger uit elke groep, die we samen met het directieteam selecteren op basis 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 van onze stakeholders weten hoe zij naar Port of Amsterdam kijken en of ze vinden dat we wij onze rol op de juiste manier pakken.

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

Bijlage 4

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	Invulling verwachtingen en belangen
Klanten	• Structurele overleggen met binnen-vaartbranches. • Webinar voor riviercruiseklanten. • Webinar met gevestigde klanten over SEP (Shared Energy Platform). • Sessies met klanten uit haven. • Bijeenkomst over mogelijkheden Waterstof met gevestigde klanten. • Online bijeenkomst offshore-industry, online bijeenkomst potentiële klanten. • Interviewreeks offshore-klanten over windpark Friesland. • Energietransitie café Amsterdam: zes keer per jaar met organisaties die belangrijke rol spelen in energietransitie. • Diverse geplande bijeenkomsten geannuleerd vanwege corona.	Klanttevredenheid verhogen en samen naar een beter resultaat.	• Verbetering Amsterdamse haven voor de binnenvaart. • Riviercruisestrategie gericht op corona. • SEP, probleem energievoorziening, afstemmen energiegebruik. • Met klanten om de strategie voor 2021-2025 voor te bereiden op de volgende onderwerpen: match stedelijke functies en haven, energie-infrastructuur, intensivering ruimtegebruik, energietransitie. • Energietransitie café Amsterdam: energietransitie gerelateerde onderwerpen in de MRA.	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 en mogelijkheden zijn.	Door de bijeenkomsten zetten we stappen in de energietransitie, bespreken we belangen en gaan we uitdagingen aan.

Bijlage 4

Stakeholdersgroep	Voorbeeld van structurele dialogen	Voorbeelden van besproken thema's	Specifiek besproken issues	Verwachtingen en belangen	Invulling verwachtingen en belangen
Overheden	Enkele keren per jaar zijn er bijeenkomsten van verschillende samenwerkingsverbanden, zoals de Industrietafel Noordzeekanaalgebied, het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied en de Brancheorganisatie Nederlandse Zeehavens (BOZ). Sinds de corona-uitbraak voeren we ook regelmatig overleg met de veiligheidsregio's, de politie, regionale GGD-organisaties, gemeenten Amsterdam, Velsen, Zaanstad en Beverwijk en Rijkswaterstaat.	Energietransitie (CCUS, synthetische kerosine, biobrandstoffen), transitie naar circulaire economie (biobased en verwerking stadsafval), digitalisering, innovatie, veranderende politieke omstandigheden op internationaal vlak (brexit, de opkomst van China, de politieke situatie in de Verenigde Staten), spoorwegverbindingen, lokale thema's zoals Haven-Stad, de oeververbinding over het IJ, de coronacrisis en het wegvallen van de cruisevaart. Ook voeren we overleggen over de operationele voortgang in de Amsterdamse haven en het NZKG.	● Stikstofproblematiek, schone scheepvaart, klimaatakkoord. ● Gevolgen van de coronacrisis: de waarborging veiligheid havenmedewerkers, de avondklok, de continuïteit van bedrijven en dienstverleners, de omgang met zeeschepen met vermoedelijke besmettingen aan boord.	Overheden op alle niveaus hebben invloed op wat in de haven gebeurt. Het is van groot belang om in overleg te blijven met overheidsstakeholders, om ze op de hoogte te houden van met ze samen te werken, zodat we voldoende fysieke ruimte en milieuruimte voor havenactiviteiten behouden en deze activiteiten uit te kunnen blijven voeren.	Vanuit de bijeenkomsten met verschillende overheden hebben we projecten opgestart die bijvoorbeeld de energietransitie in gang zetten. Voor de overleggen over de coronacrisis heeft de Amsterdamse haven een wekelijks voortgangsrapport opgesteld: Havenbeeld. Dit geeft inzicht en overzicht in de operationele voortgang van de Amsterdamse haven, de scheepvaartafwikkeling, de veiligheid en de voortgang van havenactiviteiten en de gevolgen door de coronacrisis.

Bijlage 4

Stakeholdersgroep	Voorbeeld van structurele dialogen	Voorbeelden van besproken thema's	Specifiek besproken issues	Verwachtingen en belangen	Invulling verwachtingen en belangen
Strategische Partners	Zitting in meerdere overleggen op het gebied van duurzaamheid, schone energie, circulariteit en om emissies terug te dringen.	• Transitie naar schonere energie versnellen. • Co₂-uitstoot verminderen en luchtverontreiniging terugdringen op het gebied van logistiek en bereikbaarheid.	• Vervoer van logistiek voor stad over water. • Geluidsoverlast scheepvaart in kaart te brengen en terugdringen.	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, bij circulariteit en bij het terugdringen van emissies.	• Studie naar opzetten waterstofbeurs. • Mogelijkheden uitwerken voor CO₂-infrastructuur in NZKG. • Oplossing vinden voor varend ontgassen. • Pilots met vervoer over water van bouwlogistiek en bevoorrading bedrijven in Amsterdam.

Bijlage 4

Stakeholdersgroep	Voorbeeld van structurele dialogen	Voorbeelden van besproken thema's	Specifiek besproken issues	Verwachtingen en belangen	Invulling verwachtingen en belangen
Leveranciers	• Marktconsultaties. • Inkoop- en aanbestedingsprocedures. • 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 aanbesteding van koffie, walstroominstallaties en het geurmonitoringssysteem. • Actief met contractpartijen in gesprek om hun dienstverlening aan Port of Amsterdam te verbeteren.	• Succesvolle inkoopstrategieën en een goed aanbod voor onze inkoopbehoeften. • Marktpartijen begrijpen onze vraag beter en wij zijn beter op de hoogte van marktontwikkelingen en oplossingen. • Leveranciers komen afspraken na en ontwikkelen zich voortdurend, zodat zij bijdragen aan de organisatiedoelstellingen van Port of Amsterdam.	• Door in dialoog te gaan met marktpartijen voorafgaand en tijdens inkoopprocedures. • Met actief contract- en leveranciersmanagement.

Bijlage 4

Stakeholdersgroep	Voorbeeld van structurele dialogen	Voorbeelden van besproken thema's	Specifiek besproken issues	Verwachtingen en belangen	Invulling 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.	Vanuit Mainport Logistiek en de wiskundeopleidingen van de Hogeschool van Amsterdam hebben we meerdere projecten gedraaid met S&I en DHM. Daarnaast wordt gewerkt aan de opleiding Maritiem officier van de HvA.	- 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 om het leren en werken in de haven te promoten.	Door te blijven werken aan nieuwe opleidingen en trajecten en door opleidingen en projecten met de Vrije universiteit en HvA te updaten.
Maatschappelijke organisaties	Partnership met Stichting Natuur & Milieu. Met N&M voeren we structureel gesprekken om strategische duurzaamheidskansen en -belemmeringen te bespreken.	Over circulaire economie in het Amsterdamse havengebied, IMVO, 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 en de positionering in MVO-gevoelige agrisectoren zoals palmolie.	Het is van belang om in gesprek te blijven met relevante maatschappelijke organisaties waarbij we streven naar een wederzijds belang en effectiviteit.	2020 is het laatste jaar van ons (betaalde) partnerschap met Stichting Natuur & Milieu, omdat concrete gezamenlijke projecten in en rond de haven ontbreken. We blijven in contact om beelden en inzichten met elkaar te delen.

Bijlage 4

Stakeholdersgroep	Voorbeeld van structurele dialogen	Voorbeelden van besproken thema's	Specifiek besproken issues	Verwachtingen en belangen	Invulling verwachtingen en belangen
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. • Impact corona.	In 2020 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.	Door te reageren op de vragen uit de pers voldoen wij aan de verwachtingen. Het is voor ons van belang om ook via de media kenbaar te maken dat de Amsterdamse haven van belang is voor de stad, op het gebied van circulariteit, verduurzaming en werkgelegenheid.
Omwonenden	• Communicatie via social media. • Gebruikelijk is om zo nodig elk kwartaal een monitorbijeenkomst plaats te laten vinden met bewoners van kades waar onder andere overlast is van bijvoorbeeld riviercruise en binnenvaart.	Leefbaarheid en milieu.	• Via social media is gecommuniceerd over diverse onderwerpen als stank- en geluidsoverlast. • Met werknemer van bedrijf uit het havengebied twee jaarlijks port clean-up gehouden. • Pakhuis De Zwijger Online. • Door corona zijn er diverse overleggen geannuleerd. Sommige waren niet nodig, zoals het overleg over de overlast door de riviercruise.	De verwachting is dat de dialoog met omwonenden via social media verder zal toenemen. Het is van belang hier met aandacht op te reageren en de juiste boodschap af te geven.	Zodra de markt aantrekt zullen we daar waar nodig overleggen met omwonenden plannen.

Bijlage 4

Stakeholdersgroep	Voorbeeld van structurele dialogen	Voorbeelden van besproken thema's	Specifiek besproken issues	Verwachtingen en belangen	Invulling verwachtingen en belangen
Medewerkers	• Overleggen DT en RvC. • Aandeelhoudersvergadering. • Overleggen RvC met aandeel Mededelingen bestuurder ten aanzien van ontwikkelingen in de organisatie.	• Wijzigingen in de RvC. • Coronamaatregelen. • Dividendbeleid. • Evaluatie vijfpoegenrooster. • Aanstelling preventiemedewerker. • Regeling werken buitenshuis. • Evaluatie en contract bedrijfsarts. • CAO: BER en roosterregels. • Wijzigingen topstructuur. • Nieuwbouw Capriweg. • Strategisch plan 2021-2025. • Consignatiediensten. • Persoonlijk ontwikkelingsbudget. • Coronamaatregelen.	• Wendbare organisatie: o.a. autonome Klantteams (traject Berenschot), strategische personeelsplanning, diversiteitsbeleid, duurzame inzetbaarheid en generatiepact. • Cao-onderhandelingen. • Exitgesprekken. • Prodock 2.0.	De Ondernemingsraad is een goede sparringpartner voor bestuurders en RvC en verwacht op dezelfde voet de actuele issues aan te kaarten en te beoordelen en het belang van de medewerkers te blijven vertegenwoordigen. Een speerpunt van de huidige OR is de communicatie naar de collega's.	• Het oppakken van en uitvoering geven aan ideeën en wensen vanuit de organisatie. • De zichtbaarheid van de OR is verbeterd door structureel vlogs en blogs te maken en daardoor verslagen onder de aandacht te brengen. • Snel en adequaat oppakken van vragen en verzoeken en het uitwerken van adviezen. • Wekelijks inloopsprekuren ten behoeve van de bestuurder.

Bijlage 5

Bepaling Materialiteit

Tijdens een tweejaarlijks proces bepalen wij onze materiële thema's. In 2019 hebben wij onze materiële thema's bepaald door diverse analyses uit te voeren, zoals een peer-analyse, een trendanalyse en een media-analyse. Deze analyses vormden de basis om de bestaande lijst met onderwerpen te actualiseren.

Nadat we deze lijst hadden geactualiseerd, hebben wij de uitkomst uitvoerig besproken met onze stakeholders. We hebben de uitkomst zowel intern (met collega's en het directieteam) als extern besproken. De selectie van externe stakeholders hebben we intern afgestemd met ons management en de directie. Voor een uitvoerige uitleg over jaar 1 van dit proces verwijzen wij graag naar ons jaarverslag van 2019.

In 2020 jaar hebben we jaar 2 van het proces uitgevoerd. Eerst hebben wij onze materiële thema's herijkt aan de hand van een media-analyse, een peeranalyse en een trendanalyse. We hebben bekeken of thema's verschoven dienden te worden in de matrix en of we de toelichting moesten aanpassen. Zo zijn wij tot de onderstaande lijst van thema's gekomen

In de tabel lichten wij toe waarom wij ons bezighouden met het betreffende thema, op welk niveau het ertoe doet en waar in het jaarverslag meer informatie te vinden is over het thema.

Thema	Toelichting: waarom houden wij ons met dit onderwerp bezig?	Niveau	Hoofdstuk
Energietransitie en circulaire economie	De wereld moet versnellen in de transitie naar een nieuw energiesysteem met hernieuwbare energiebronnen. Wij zien daarin een belangrijke rol weggelegd voor onze haven. Wij richten ons op de energie van de toekomst. Zo zullen de terminals meer hernieuwbare brandstoffen aantrekken en trekken wij nieuwe productiefaciliteiten aan. Ook stimuleren we wind- en zonne-energie en breiden wij de energie-infrastructuur uit (elektriciteit, stoom/warmte en waterstof), zodat deze geschikt is voor de toekomst en kan voorzien in de voorspelde toenemende energie-behoefte in de regio.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	• Voorwoord • Visie, missie en strategie • Onze omgeving • Resultaten
Energietransitie en circulaire economie	Wij zien de haven als een ecosysteem waar bedrijven elkaars reststromen en energie kunnen gebruiken. Nieuwe klanten staan niet op zichzelf, maar worden in de haven aan een ecosysteem toegevoegd en moeten hierbinnen passen. Zo staan bedrijven met elkaar in verbinding en zijn ze voor elkaar van toegevoegde waarde. Met een groeiende stad en toenemende afvalstromen neemt de circulaire functie van de haven toe. Het havengebied is een proeftuin voor circulaire innovaties met pilots in Prodock, demoplants op de circulaire schil en goedlopende bedrijven in ons havengebied. Zo bouwen we de circulaire hub van Europa.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	• Voorwoord • Onze omgeving • Resultaten

Bijlage 5

Thema	Toelichting: waarom houden wij ons met dit onderwerp bezig?	Niveau	Hoofdstuk
Milieu en leefomgeving	Met een groeiende, veranderende metropool wordt de druk op de ruimte en de omgeving groter. Wij streven naar een goed milieu, voldoende ruimte, focus op innovatie en transitie en voortdurende aandacht voor de leefomgeving. We willen zo weinig mogelijk overlast (geluid, geur en uitstoot) veroorzaken voor onze stedelijke, recreatieve en natuurlijke omgeving. We werken samen met partners in de regio aan de toegankelijkheid, aantrekkelijkheid en natuurwaarde van het gebied voor omwonenden, bezoekers en recreanten. We zetten bijvoorbeeld in op het stimuleren, beschermen en verbeteren van biodiversiteit in het gebied.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	• Voorwoord • Onze omgeving • Resultaten
Schone en veilige scheepvaart	Het Amsterdamse havengebied is een belangrijk logistiek knooppunt voor de zeevaart, binnenvaart en cruisevaart. Het is een druk knooppunt waarin veiligheid voor ons centraal staat. Ons ideaal is een veilige en schone scheepvaart zonder bijeffecten. Schone scheepvaart bestaat uit diverse thema's, zoals luchtkwaliteit, klimaatimpact, en afval. Onze ambitie richt zich op het terugbrengen van de emissies van het schip en van de lading tijdens het varen, laden en lossen.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	• Onze omgeving • Resultaten
Verantwoorde handelsketen	De Amsterdamse havenregio is een van 's werelds belangrijkste logistieke knooppunten waar internationale ladingstromen worden op- en overgeslagen. Sommige ladingstromen gaan gepaard met ongewenste omstandigheden in de handelsketen voor mens en milieu. Dit roept vragen en weerstand op bij onszelf en onze omgeving. Wij vinden dat we als schakel van de handelsketen een morele verantwoordelijkheid hebben. Op dit thema willen we leiderschap tonen. Dit vraagt om samenwerking. Port of Amsterdam trekt op met andere havens, het Rijk en partijen in het havengebied om de verduurzaming van waardeketens te versnellen. We werken in partnerships aan duurzaamheidsthema's in waardeketens zoals kolen, cacao en e-waste.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	• Resultaten
Werk en kennis	De traditionele haven verandert. We ontwikkelen ons tot een haven met andere bedrijvigheid, waar steeds meer ruimte is voor het verbinden van grondstofketens, nieuwe (digitale) infrastructuur en innovatie in energie. Deze verandering brengt nieuwe verwachtingen en wensen met zich mee over onze organisatie en over de werkomgeving binnen het havengebied. We willen een wendbaar, constructief, open en duurzaam bedrijf zijn met een medewerkersbestand dat een evenwichtige afspiegeling van de maatschappij is, zodat we kunnen inspelen op de dynamiek en actualiteit. Verder willen we een koplopersrol vervullen in de energietransitie. We geloven dat een diverse samenstelling van medewerkers zorgt voor meer toegevoegde waarde in de ontwikkeling van de haven.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	• Onze medewerkers

Bijlage 5

Thema	Toelichting: waarom houden wij ons met dit onderwerp bezig?	Niveau	Hoofdstuk
Digitale haven	Efficiënte logistieke verbindingen in en rond het Amsterdamse havengebied vereisen een veilige digitale omgeving. Daarom ondersteunen wij de operatie efficiënt en helpen we onze klanten hun (logistieke) processen sneller, slimmer en schoner in te richten.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	• Visie, missie en strategie • Resultaten • Risicomanagement
Ruimte intensivering	De metropoolregio Amsterdam groeit. Daardoor worden ruimtelijke verdelingsvraagstukken voor industrie, wonen, werken en recreëren complexer. We moeten en willen zorgvuldig en kritisch omgaan met de beschikbare ruimte en deze intensief en optimaal gebruiken.	Havengebied	• Onze omgeving • Resultaten
Logistiek en bereikbaarheid	Een goede bereikbaarheid is belangrijk voor de concurrentiepositie van de haven. Goederenvervoer moet zo veilig en efficiënt mogelijk via zeevaart, binnenvaart, trein of wegverkeer doorstromen. Dat geldt ook voor het personenvervoer van en naar de haven. Daarom zetten wij ons in voor een optimale bereikbaarheid waarbij veiligheid centraal staat.	Havengebied en keten	• Onze omgeving • Resultaten
Partnerships	Wij opereren in een speelveld met veel belanghebbenden. We zoeken de samenwerking graag op, zodat we samen met andere partijen waarde kunnen creëren en onze strategie kunnen realiseren. Alleen door samen te werken, verbinding te zoeken en draagvlak te creëren, kunnen we onze ambitie realiseren.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	• Visie, missie en strategie • Overzicht van strategische partnerships en lidmaatschappen
Voorkeurshaven	Wij willen als industrieel cluster een sterke concurrentiepositie hebben en van waarde zijn voor de regio. Een goede reputatie en klantwaardering is 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. Wij willen de voorkeurs-haven zijn voor onze stakeholders.	Havengebied en keten	• Visie, missie en strategie
Transparantie	Open en eerlijke communicatie over onze activiteiten en impact op onze omgeving is essentieel voor een goede relatie met onze stakeholders. Daarom zijn wij zo transparant mogelijk en proberen we open te communiceren.	Port of Amsterdam	• Onze omgeving • Resultaten
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 in de eigen organisatie. Innoveren is nodig om niet stil te blijven staan en mee te kunnen in de snel veranderende wereld.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	• Visie, missie en strategie

Bijlage 5

Thema	Toelichting: waarom houden wij ons met dit onderwerp bezig?	Niveau	Hoofdstuk
Stakeholderbetrokkenheid	Wij hebben te maken met uiteenlopende groepen belanghebbenden. Daarom streven wij naar een structureel en open gesprek met hen, gebaseerd op gelijkwaardigheid en vertrouwen.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	• Onze omgeving • Resultaten • Identificatie-stakeholders
Toekomstbestendigheid	Wij willen toekomstbestendig zijn. Daarom managen wij risico's en zorgen we voor een veerkrachtige organisatie. Het helpt ons om focus aan te brengen in de koers van onze organisatie zodat wij maatschappelijk relevant blijven.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	• Visie, missie en strategie
Goed bestuur en leiderschap	Wij streven naar leiderschap en degelijk bestuur met het oog op de toekomst en het behalen van ambities. Wij focussen op het behalen van langetermijndoelstellingen en zijn wij waar mogelijk koploper.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	• Governance
Bedrijfsresultaat	Met onze partners werken wij hard om ambities te realiseren, doelstellingen te behalen en waarde toe te voegen. Wij streven een maatschappelijk en financieel gezonde organisatie na.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	• Resultaten • Financiële resultaten • Jaarrekening

Bijlage 5

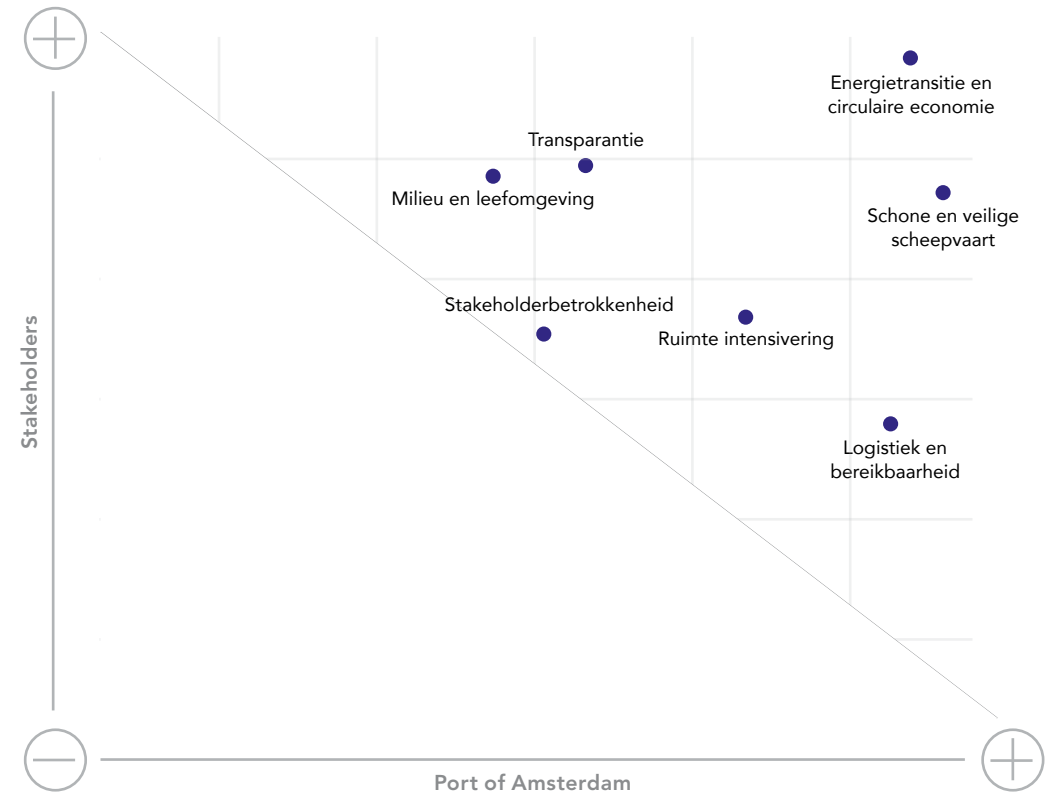
Een selectie van deze thema's vormen de focus voor ons jaarverslag. Dat zijn de meest materiële thema's. Ten opzichte van 2019 hebben we enkele toelichtingen aangescherpt.

Zo hebben de thema's 'Schone en veilige scheepvaart', 'Logistiek en bereikbaarheid' en 'Digitale haven' meer focus op veiligheid. Bij het thema 'Voorkeurshaven' focussen we iets meer op de klantwaardering. 'Werk en Kennis' gaat nu meer over de eigen organisatie waardoor het meer gaat over gelijkheid, diversiteit, inclusie en goed werkgeverschap.

De herijking van dit jaar laat ons zien dat we ons met de juiste onderwerpen bezighouden. Onze materiële thema's zijn verankerd in zowel onze huidige als onze nieuwe strategie (zie ook hoofdstuk Visie, missie en strategie). We hebben de materialiteitsmatrix en stakeholdergesprekken bewust gebruikt als input voor ons nieuwe strategisch plan. Duurzaamheid en de materiële onderwerpen liggen ten grondslag aan de speerpunten van die strategie:

- Ten eerste laten we klanten, ladingen en activiteiten duurzamer groeien.
- Ten tweede maken we het scheepvaartproces vlotter, veiliger en transparanter.
- Ten derde ontwikkelen we de energie-infrastructuur van de haven om de transitie te versnellen.

Doordat we de materiële thema's hebben verankerd in de nieuwe strategie, stellen we onszelf in staat om op deze thema's daadwerkelijk een positieve bijdrage te leveren en om onze ongewenste impact waar mogelijk te mitigeren. Zo spelen we met onze strategie in op kansen en risico's die de betreffende, materiële thema's met zich meebrengen.



Bijlage 6

Definitietabel KPI's

KPI	Definitie	Scope	Meting
Schone Scheepvaart	In 2010 koos Port of Amsterdam voor de invoering van een incentive die schepen die 'schoner' presteren beloont. 'Schooner' is een schip dat een duurzaamheidslabel (ESI of Green Award) heeft en daarop voldoende scoort om korting op het havengeld te ontvangen volgens de algemene voorwaarden en tarievenlijst zeehaven-, kade-, boeien-, en palengeld.	Alle zeeschepen die de haven van Amsterdam bezoeken en in Portbase/Hamis worden geregistreerd.	De meting wordt geautomatiseerd gedaan op basis van de opgave zeehavengeld. Ieder schip dat de haven bezoekt krijgt een Unique Call Reference Number (URCN) én moet aangifte doen voor het zeehavengeld. Het KPI-dashboard benadert de database die door de havengeldapplicatie wordt gevuld en telt de bezoeken met Green Award en het aantal ESI-scores boven de gestelde drempelwaarde. Deze telling wordt gedeeld door het totaal aantal scheepsaanlopen (UCRN's). Dit leidt tot het percentage waar de KPI over rapporteert.
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.	$\frac{(\text{Aantal verzuimdagen} * \text{parttime \%} * (100 \% - \text{aanwezigheid \%}))}{(\text{aantal kalenderdagen} * \text{parttime \%})}$

Bijlage 6

KPI	Definitie	Scope	Meting
CO₂--footprint	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, scope 2 en deels scope 3 (zakelijk vervoer) 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) • Zakelijk vervoer van medewerkers (in km), waaronder ook zakelijk vliegverkeer. Deelnemingen en verhuurde faciliteiten zijn buiten beschouwing gelaten omdat wij doorgaans geen directe invloed hebben op de uitstoot hiervan. Wij meten en rapporteren de bruto CO₂-footprint, dus zonder mogelijke compensatie door aankoop van GVO's.	Wij gebruiken de applicatie SmartTrackers (voorheen het CO₂-managementsysteem). De CO₂-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/lijst-emissiefactor
Duurzaam inkopen	Duurzame inkopen zijn inkopen met een geraamde waarde van minimaal € 50.000, waarbij het tenderboard tijdens het beoordelen van de inkoopstrategie duurzaamheid heeft meegenomen op ten minste één van de volgende aspecten: • Uitsluitingsgrond, geschiktheidseis of selectiecriterium • 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 inkoopstrategieën van Port of Amsterdam met een geraamde waarde van minimaal € 50.000. Inkoopstrategieën die, om wat voor reden dan ook, niet in het Tenderboard zijn vastgesteld, vormen geen onderdeel van de berekening. Voorbeelden hiervan zijn in het verleden afgesloten inkoopcontracten die hebben geleid tot een inkoop in het huidige boekjaar.	Het aantal inkoopstrategieën waarbij duurzaamheid is meegenomen als percentage van het totaal aantal inkoopstrategieën die door het Tenderboard zijn vastgesteld in 2020. 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.

Bijlage 7

Toelichting CO₂-footprint en energieverbruik

Directe CO₂-emissie (scope 1)

Jaar	2020	2019	2018	2017
Totaal Uitstoot	0,82 duizend ton CO ₂	0,89 duizend ton CO ₂	1,14 duizend ton CO ₂	1,29 duizend ton CO ₂
Specificatie	- Gas: 84.532 m³ - Brandstof: 361.152 liter - Biodiesel voor vaartuigen: 349.943 liter - Diesel voor vaartuigen: n.v.t. - Benzine voor bedrijfsauto's: 6.424 liter - Diesel voor bedrijfsauto's: 4.785 liter - Waterstof voor bedrijfsauto's: 70 kg	- 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

Indirecte CO₂-emissie door elektriciteitsverbruik (scope 2)

Jaar	2020	2019	2018	2017
Totaal Uitstoot	0,47 ton CO ₂	0,72 ton CO ₂	0,63 ton CO ₂	0,53 ton CO ₂
Specificatie	Elektriciteitsverbruik: 863.607 kWh, waarvan 0 kWh groen	Elektriciteitsverbruik: 1.116.477 kWh, waarvan 0 kWh groen	Elektriciteitsverbruik: 1.209.853 kWh, waarvan 162.331 kWh groen	Elektriciteitsverbruik: 1.331.009 kWh, waarvan 298.399 kWh groen

Indirecte CO₂-emissies door zakelijk vervoer (scope 3)

Jaar	2020	2019	2018	2017
Totaal Uitstoot	0,37 ton CO ₂	0,56 ton CO ₂	0,48 ton CO ₂	0,50 ton CO ₂
Specificatie	- Gedeclareerd eigen auto: 1.803.297 km - Vlieguren: 105.464 km	- Gedeclareerd eigen auto: 1.909.409 km - Vlieguren: 857.578 km	- Gedeclareerd eigen auto: 1.775.406 km - Vlieguren: 522.896 km	- Gedeclareerd eigen auto: 1.862.882 km - Vlieguren: 528.010 km

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

Jaar	2020	2019	2018	2017
Totaal Uitstoot	1,67 duizend ton CO ₂	2,17 duizend ton CO ₂	2,25 duizend ton CO ₂	2,32 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 (bijlage 6).

Bijlage 8: Toelichting op de voornaamste risico's

De voornaamste risico's

Een risico is de mogelijkheid dat een gebeurtenis plaatsvindt die de realisatie van de doelstellingen negatief beïnvloedt. Hieronder lichten we de voornaamste risico's toe.

Strategische risico's

Dit zijn risico's en onzekerheden die de realisatie belemmeren van onze strategische doelstellingen.

Ruimtegebrek land, milieuruimte en geluid

Risico

De fysieke ruimte en milieuruimte in Westpoort wordt schaarser. Het huidige economische hoogtij leidt tot 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 ruimtevraag. Dat komt door de ambitie om als haven van toegevoegde waarde te zijn voor de energietransitie en de circulaire economie. Door geplande woningbouwprojecten neemt de druk op de beschikbare ruimte toe. Deze ontwikkelingen zijn complexe uitdagingen voor onze commerciële en strategische doelen.

Maatregelen

We toetsen potentiële vestigingen, strategische reserveringen of uitbreidingen van bestaande klanten aan onze strategische doelstellingen. Het vestigingsbeleid van klanten is al aangescherpt. We streven ernaar de grond maximaal te benutten door de ruimte-intensiveringskansen te inventariseren. We hebben de ruimtelijke impact van de energietransitie onderzocht en inzichtelijk gemaakt om het ruimtelijk beleid hierop aan te passen. Verder hebben we nieuwe grondposities verworven, zoals een terrein op Hoogtij van de gemeente Zaanland.

Emissies

Risico

De druk neemt toe om de uitstoot te verminderen. De aandacht van de omgeving voor scheepvaartemissies groeit ook. Wij onderkennen het risico dat we onvoldoende maatregelen nemen om schone scheepvaart te bevorderen. Ook onderkennen we het risico dat er onvoldoende wachtplaatsen beschikbaar zijn voor de binnenvaart, waardoor de vertrek- en aankomsttijden in het geding komen. Dat resulteert in een hogere emissie-uitstoot.

Maatregelen

Port of Amsterdam zet in op verduurzaming van de zeevrachtwagen door milieukortingen te bieden op het zeehavengeld. Vanaf 2022 voeren we aanvullende milieukortingen in voor schone zeevrachtwagens. Bovendien onderzoeken we de mogelijkheden voor LNG-bunkerfaciliteiten en de aanleg van walstroom voor zeevrachtwagen. Met meerdere partijen (Liander, gemeente Amsterdam) voeren wij continu gesprekken om ervoor te zorgen dat de juiste vergunningen tijdig worden verleend.

Voor de riviercruisevaart is op alle aanlegplaatsen beperkt walstroom beschikbaar. Een digitaal ligplaatsmonitoringssysteem helpt ons om op transparante wijze de beperkte riviercruiseplaatsen te verdelen en om de overlast voor de omgeving te beperken. Naast een prijsverhoging maken we de keuze voor schonere schepen. Ook kiezen we ervoor loyale klanten voorrang te geven en de bezetting te beperken van locaties waar omwonenden overlast ervaren.

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.

Bijlage 8: Toelichting op de voornaamste risico's

Port of Amsterdam is een integraal Team Clean Shipping gestart. Dat team brengt de emissiereductie-maatregelen en bijbehorende acties in kaart die bijdragen aan de doelstellingen vanuit het strategisch plan voor CO₂-reductie van de scheepvaart. Ook zet het in op een verlaging van de emissies van de scheepvaart die invloed hebben op de lokale luchtkwaliteit. Het team voert deze maatregelen en acties door en monitort ze vervolgens. Daarbij maakt het gebruik van het emissiemodel.

Bereikbaarheid (spoorcapaciteit en grootte van de scheepvaart)

Risico

Het risico bestaat dat er onvoldoende mogelijkheden zijn voor onze vervoerders, werknemers en bezoekers om onze haven te bereiken over water en spoor of via de weg. We bekijken de infrastructuur en het aanbod van openbaar vervoer toereikend zijn.

Maatregelen

Port of Amsterdam heeft een inventarisatie uitgevoerd voor de maatgevendheid van schepen per ligplaats en per terminal. Ook hebben we onderzoek gedaan naar de impact die de groei van de zeescheepvaart heeft op de nautische infrastructuur zodra de nieuwe zeeluis operationeel is. De knelpunten in de vaarroute van aanloop tot ligplaats vertalen we naar concrete projecten die we in nauwe samenwerking met Rijkswaterstaat en Open IJ uitvoeren.

Bij de Coentunnel en de Velsertunnel hebben wij voor RWS-baggerwerkzaamheden uitgevoerd omdat er op dit moment beperkingen voor de normale scheepvaart zijn. Met een investeringsprogramma zijn we, in voorbereiding op grotere schepen, bezig om de toegang tot enkele havenbekkens te verruimen, de toelaatbare bolderkrachten te onderzoeken en mogelijk bolder te versterken.

Voor de binnenvaart hebben we een monitoringsysteem geïmplementeerd waarmee we de capaciteit en bezettingsgraad van wacht- en ligplaatsen in de gaten houden. Waar nodig treffen we maatregelen om de capaciteit aan te passen. In 2019 hebben we een

reserveringsstelsel in gebruik genomen voor openbare natte infrastructuur, zoals wachtplaatsen, palen en boeien, 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 werk- en stuurgroepen, waarin ook het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Prorail zitting hebben. Hiermee beogen we de capaciteit voor het spoorgoederenvervoer van en naar Amsterdam te borgen.

Operationele risico's

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

Nautisch ruimtegebrek

Risico

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. De toenemende scheepvaartintensiteit en bedrijvigheid aan de kades kunnen ertoe leiden dat er onvoldoende wachtplaatsen beschikbaar zijn voor de binnenvaart. Daardoor komen de vertrek- en aankomsttijden van scheepvaart in het geding komt, waarmee de veilige afhandeling mogelijk in gevaar komt.

Beheersmaatregelen

We hebben een ligplaatsmonitoringsysteem geïmplementeerd dat moet bijdragen aan een betere monitoring van de beschikbaarheid rondom de wachtplaatsen en ligplaatsen. Ook zijn we een pilot gestart rondom duwbakligplaatsen.

Bijlage 8: Toelichting op de voornaamste risico's

Vlotte toegang zeesluis en diepgang

Risico

De Noordersluis vormt een belangrijke toegangspoort voor het havengebied. Door een defect aan de bestaande sluis of een vertraagde oplevering van de nieuwe zeesluis, bestaat het risico dat de scheepvaart gestremd of ernstig gehinderd wordt. Daardoor vindt inkomstenderving plaats en kunnen claims ingediend worden. Daarnaast moet de diepgang van de haven gewaarborgd blijven om te voorkomen dat schepen beschadigd raken, waardoor mogelijk gevaar ontstaat en de toegang belemmerd raakt.

Beheersmaatregelen

Om stremmingen te voorkomen voeren wij diverse acties uit omtrent het operationaliseren van de sluis (samenschutregeling, bedieninstructies, vaarwegplanning). Ook plannen we opleidingen in en ontwikkelen we testscenario's. We zetten onafhankelijke nautische adviseurs in om deze processen te auditen.

Om de diepgang te monitoren hebben we een projectteam aangesteld dat de tunneldekking in kaart brengt en optimaliseert, de minimale dimensies van het Noordzeekanaal herdefinieert en vastlegt en het toelatingsbeleid rondom de marginale scheepvaart vastlegt en verbetert.

Cybersecurity en weerbaarheid

Risico

De bedrijfsprocessen verlopen steeds vaker digitaal en worden steeds dynamischer. De uitwisseling van gegevens neemt toe en ketensamenwerking wordt belangrijker. Als gevolg daarvan veranderen securityrisico's voortdurend. Het is noodzakelijk om de informatiebeveiliging te optimaliseren, zodat we de betrouwbaarheid en continuïteit van de digitale dienstverlening kunnen blijven garanderen. Cyberaanvallen of ransomware-besmettingen bij Port of Amsterdam of ketenrelaties in het havengebied kunnen immers grote impact hebben op de administratieve en operationele processen in de haven. Dat kan leiden tot grote economische schade en imagoschade.

Maatregelen

Wij hebben ons cybersecurityprogramma geborgd in onze eigen lijnorganisatie. Van daaruit geven we invulling aan diverse weerbaarheidsdoeltellingen. Concreet doen we dit door te investeren in security-awareness, risicomanagement, protectieve en detectieve maatregelen. Ook oefenen we regelmatig de respons op een mogelijke calamiteit. We richten IT General Controls (ITGC's) in voor onze financiële IT-diensten en laten de effectiviteit hiervan toetsen door onafhankelijke instanties.

Ten aanzien van de Port Cybersecurity en externe security-awareness organiseren we samen met publieke en private partijen Cros-ISAC's (Information Sharing and Analysis Center) en webinars. Daarmee vragen we aandacht voor cybersecurityrisico's en creëren we awareness. We dragen constant bij aan de digitale weerbaarheid in van de NZKG-havenregio en daarbuiten met onze samenwerking met het Digital Trust Center (DTC) en het Nationaal Cyber Security Center (NCSC) en met onze deelname en bijdrage aan de Haven- en NZKG-ISAC's.

Bijlage 8: Toelichting op de voornaamste risico's

Financiële risico's

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

Inzicht in activa

Risico

Als we materiële vaste activa niet uniform vastleggen, bestaat het risico dat we onvoldoende inzicht hebben in de financiële status van materiële vaste activa. Daardoor anticiperen we onvoldoende op vereiste investeringen en nemen we bepaalde elementen niet accuraat op in de prijs.

Maatregelen

We vormen een projectgroep die zich bezig gaat houden met de uitwerking van asset-management. De groep stelt een plan van aanpak op voor de korte en de lange termijn.

Financieringsruimte

Risico

De financieringsruimte van Port of Amsterdam om aan de verplichtingen te kunnen blijven voldoen kan toenemen.

Maatregelen

Port of Amsterdam voert wekelijks controle uit op haar betalingen om te voorkomen dat er te weinig liquide middelen zijn. Tevens stellen we cashflowprognoses op die inzicht verschaffen in de financieringsbehoefte.

Compliance-risico's

Dit betreft risico's en onzekerheden die een directe invloed hebben op Port of Amsterdam en de bedrijfsprocessen die voortvloeien uit wetten en regels.

Wet- en regelgevingsrisico's

Risico

Wet- en regelgeving wordt steeds complexer en brengt soms uitdagingen met zich mee. Het risico bestaat dat wij door complexiteit, procesmatigheid of onvoldoende bekendheid niet voldoen aan de gestelde wet- en regelgeving. Dat kan resulteren in boetes of reputatieschade.

Maatregelen

Om bovengenoemd risico te mitigeren brengen we een jaarplan rondom compliance ten uitvoer. Met betrekking tot mogelijke incidenten wordt maandelijks uitvraag gedaan bij de afdelingshoofden met als doel om inzicht te krijgen in de hoeveelheid en de ernst van de incidenten. Bij diverse afdelingen worden dilemmasessies gehouden om medewerkers bewust te maken van compliance.

Liquiditeitsrisico

Risico

In 2019 hebben we nader onderzoek gedaan naar de gewenste kapitaalstructuur. Het risico bestaat dat de liquiditeitsbehoefte stijgt en we niet in staat zijn om voldoende financiering aan te trekken om onze ambities waar te maken.

Beheersmaatregelen

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

Bijlage 8: Toelichting op de voornaamste risico's

financieringsconsortium. Tot slot oriënteren wij ons op andere financieringsmogelijkheden in de markt. Op basis van de hiervoor genoemde maatregelen hebben we geen twijfels over de mogelijkheden om voldoende financiering aan te trekken om onze ambities waar te maken.

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

Coronarisico's

Gedurende 2020 heeft de coronacrisis invloed gehad op Port of Amsterdam. We hebben nieuwe risico's geïdentificeerd die relevant zijn voor alle processen van het bedrijf.

Dalende overslag

Risico

De impact van corona is zichtbaar in de zee- en binnenvaart. Het aantal scheepsbewegingen is in 2020 gedaald. Dat resulteert in een lagere overslag. De daling van de omzet rondom havengelden leidt tot minder rendementen op investeringen.

Beheersmaatregelen

Om ervoor te zorgen dat rendementen op investeringen behaald worden, hebben we bij businesscases rekening gehouden met maximaal 50% van de zeehavengelden. Daarnaast bestaat een deel van de investering uit een vast huurbedrag dat niet afhankelijk is van de overslag. Daarnaast hebben we overslagclausules geformuleerd die bescherming bieden.

Motivatatie van medewerkers

Risico

Medewerkers van Port of Amsterdam werken vanaf maart 2020 voornamelijk thuis. Dit kan leiden tot een hogere werkdruk en een vermindering van motivatie en welzijn van de medewerkers, met als gevolg dat strategische doelstellingen niet worden behaald.

Beheersmaatregelen

Om medewerkers te enthousiasmeren, te motiveren en te steunen hebben we diverse activiteiten georganiseerd, attenties toegestuurd en de thuiswerkplek geoptimaliseerd.

Bijlage 8: Toelichting op de voornaamste risico's

Inning van vorderingen en gevolgschade door faillissementen

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. Op basis van de Havenovereenkomst is Havenbedrijf Amsterdam N.V. jegens de gemeente Amsterdam aansprakelijk voor bodemvervuiling boven norm Industrie (2013). Op grond van huur- en erfpachtovereenkomsten ligt een deel van deze aansprakelijkheid privaatrechtelijk bij zittende bedrijven.

Maatregelen

Om het kredietrisico te beperken maken wij gebruik van bankgaranties, borgstellingen, vooruitbetalingen, afkopen, onderpand en automatische incasso's. Wij monitoren onze debiteurenportefeuille actief en treffen indien nodig betalingsregelingen met debiteuren. Voorafgaand aan uitgifte of wisseling van huurder of erfpachter laten we de grond onderzoeken. Nieuwe schades worden door een erkend bedrijf onderzocht. Deze partij maakt een berekening van de omvang van de schade, uitgaande van de meest waarschijnlijke saneringstechniek en het huidige prijspeil. Door de aard van de stoffen en de bodemopbouw wijzigt de omvang van de verontreinigingen nauwelijks. Zo ontstaat een goed beeld van de aanwezigheid en omvang van eventuele verontreinigingen.

Liquiditeitsbehoefte

Risico

We hebben te maken met een stijging van de liquiditeitsbehoefte. Daardoor is mogelijk onvoldoende liquiditeit beschikbaar om aan onze verplichtingen te voldoen.

Beheersmaatregelen

Er vindt extra controle plaats op uitgaande betalingen. Ook hebben we besparingen op variabele kosten doorgevoerd om te voorkomen dat onvoldoende liquiditeit beschikbaar is om aan onze verplichtingen te voldoen.

Colofon

Uitgave

Port of Amsterdam

Tekst

Port of Amsterdam

Tekstschrijvers.nl

Design en realisatie

CF Report

Voor vragen en informatie:

info@portofamsterdam.com

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

Gepubliceerd op 21 april 2021