

A smiling female welder with red braided hair, wearing a blue protective uniform with reflective silver stripes and a black welding mask. She is standing in a shipyard, with industrial structures and other workers visible in the background. The image is partially covered by a blue semi-transparent overlay on the left side, which contains the title and logo.

Duurzaam versnellen in de Amsterdamse haven

Jaarverslag 2021



Inhoudsopgave

Kerncijfers

3

Voorwoord

4

Visie, missie
en strategie

7

Onze
omgeving

11

Waardecreatie

15

Resultaten

19

Financiële
resultaten

28

Onze
medewerkers

34

Governance

39

Risicomanagement

43

De raad van
commissarissen

48

Verslag
van de RvC

50

Over dit
jaarverslag

53

Jaarrekening

55

GRI-tabel

113

Bijlagen

117



Kerncijfers 2021



21,6%

Schone
scheepvaart¹

24,4
2020



-100 -10 +100

Port Engagement
Score (PES)²

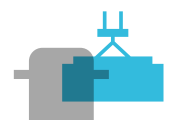
2
2020



1,71 kton

CO₂-uitstoot

1,67
2020



71,3 mln ton

Overslag in
Amsterdam

74,3
2020



€ 163,1 mln

Opbrengsten

158,4
2020



€ 52,9 mln

Resultaat³

51,7
2020

1. Percentage schepen met ESI-korting.

2. Indicator voor klanttevredenheid gebaseerd op de mate waarin klanten positief, neutraal of negatief over ons spreken.

3. Betreft het resultaat na verschuldigde vennootschapsbelasting en exclusief belastinglatentie.

“De wereld is in transitie. Dat geldt zeker voor het havengebied, waar verschillende economische en maatschappelijke ontwikkelingen samenkomen.”

Koen Overtoom, CEO
Dorine Bosman, CIO
Alexander Kousbroek, CFO



Voorwoord

De functie van de haven verandert. Bij de overslag van grondstoffen en de uitgifte van grond laat Port of Amsterdam zich steeds nadrukkelijker leiden door de maatschappelijke noodzaak en wens om te verduurzamen. In 2021 werden de consequenties zichtbaar van strategische keuzes die we eerder hebben gemaakt.

De totale overslag in het havengebied is dit jaar iets lager dan verwacht. De non-fossiele omzet is gestegen, maar de vloeibare fossiele grondstoffen bleven achter. Dat komt door de afgenomen vraag naar brandstoffen als gevolg van de energietransitie en de coronacrisis. Ook was in 2021 de gasprijs erg hoog, waardoor kolen een goedkoper alternatief werden. We hebben dan ook een hogere overslag genoteerd in kolen. De trend is overigens nog steeds dalend. Verder zijn de contract-opbrengsten dit jaar op niveau gebleven. Wel zijn we achtergebleven met onze investeringsagenda, doordat verschillende investeringsbeslissingen nog niet gemaakt konden worden.

De coronacrisis had in 2021 een grote invloed op onze bedrijfsvoering. Zo kregen we te maken met versoepelingen dankzij de landelijke vaccinatiecampagne, maar ook met twee strikte lockdowns om de verspreiding van nieuwe virusvarianten tegen te gaan. In alle omstandigheden hebben we het beleid van de overheid en de adviezen van het RIVM opgevolgd. Wij danken onze medewerkers voor de flexibele wijze waarop ze hiermee om zijn gegaan en de weerbaarheid die ze hebben getoond.

Dilemma's in tijden van verandering

Het voortouw nemen. Dat is de titel van de strategie die we tot 2025 volgen. Dit was het eerste jaar waarin we die strategie uitvoerden. Om het voortouw te kunnen nemen, trekken we steeds intensiever op met de stad en de regio. Dat is een positieve ontwikkeling: de haven speelt een cruciale rol bij het oplossen van complexe vraagstukken die zich voordoen in de metropoolregio Amsterdam.

Zo hebben we sinds 2019 te maken met strenge stikstofregulering. Daardoor komen bouwprojecten in het havengebied moeizaam van de grond. Met onze partners zoeken we oplossingen voor deze situatie. Een belangrijke stap is dat volgend jaar de stikstofbank voor energietransitie, circulaire economie en verduurzaming van de provincie Noord-Holland operationeel wordt.

Bovendien hebben we te maken met ruimtegebrek. Er is sprake van schaarste aan fysieke ruimte in het havengebied en aan milieuruimte voor de industrie in heel Nederland. We zijn dus extra kritisch op de uitgifte van grond. We onderzoeken grondiger dan voorheen in hoeverre de vestiging van een potentiële klant past in onze strategie en of zo'n vestiging bijdraagt aan het bestaande ecosysteem van bedrijven in onze haven. Als dat niet het geval is, dan gaat de vestiging niet door.

Door de versnelling van de energietransitie en de daarmee gepaard gaande vraag naar elektriciteit is het havengebied sneller dan verwacht in congestie geraakt. Het gevolg is dat we mogelijk geen nieuwe bedrijven kunnen aansluiten op het elektriciteitsnet. Samen met de gemeente Amsterdam, Liander en TenneT onderzoeken we hoe we kunnen bijdragen aan oplossingen voor de korte en lange termijn.

Samenwerken met partners

Voor Port of Amsterdam zijn partnerschappen in de loop van de jaren belangrijker geworden. Zo maken we deel uit van de Hydrogen Hub Amsterdam NZKG, een regionaal samenwerkingsverband dat de wethouder van Economische Zaken van Amsterdam in oktober lanceerde. De deelnemende organisaties willen de transitie naar de waterstofeconomie versnellen, bijvoorbeeld met de aanleg van een internationale waterstofbackbone. Verder trekken we samen op met andere zeehavens om de scheepvaart te verduurzamen.

Verschillende mijlpalen

In 2021 hebben we verschillende mijlpalen bereikt. Zo opende Samskip begin januari een containerlijndienst naar Ierland, waarmee het intermodale shortseanetwerk vanuit Amsterdam verder is uitgebreid. De ondernemingen Vollers en

Commodity Center Netherlands openen in de haven *warehouses*, met name voor op- en overslag van cacao. Verder nam Overslag Bedrijf Amsterdam (OBA) stuwadoorsbedrijf IGMA Bulk Terminal over. Deze overname stelt OBA in staat sneller over te schakelen op andere ladingsoorten dan steenkool, waaronder agribulk. In juni werd duidelijk dat Gidara Energy een biobrandstoffenfabriek in onze haven gaat vestigen. In de fabriek wordt afval dat voorheen niet recyclebaar was, straks omgezet in hernieuwbare methanol. En in september opende Koning Willem-Alexander in ons havengebied de eerste Nederlandse bio-LNG-installatie. Renewi zamelt organisch materiaal in en zet dit om in biogas. Vervolgens verwerkt Nordsol het biogas tot bio-LNG, waarna Shell dit via LNG-tankstations levert aan zijn klanten.



De haven speelt een cruciale rol bij het oplossen van complexe vraagstukken die zich voordoen in de metropoolregio Amsterdam.

Er hebben ook incidenten plaatsgevonden. In april 2021 kwam zeeschip My Vision in aanvaring met het talud van het Noordzeekanaal. De schade was zo ernstig dat het schip niet meer zelfstandig kon varen en acute reparaties aan roer en schroef moest ondergaan. Team Nautische Veiligheid van de Divisie Havenmeester heeft het incident geclassificeerd als 'Ernstig Scheepvaartongeval'. Ook heeft het onderzocht hoe het ongeval kon gebeuren en wat we ervan kunnen leren.

Nieuwe collega in de directie

Per 1 oktober 2021 hebben we een nieuw directielid mogen verwelkomen. Dorine Bosman gaat ons als Chief Investment Officer (CIO) helpen onze ambities te realiseren om de Amsterdamse haven te positioneren als duurzame Europese zeehaven. Dorine werkte jarenlang voor Shell, waar ze ruime ervaring heeft opgedaan met thema's als wind op zee en nieuwe energie.

Op 1 september 2021 werd Evert den Boer aangesteld als lid van de raad van commissarissen. Evert is CEO van Enexis Groep en heeft veel bestuurservaring in de energiesector. Als toezichthouder en adviseur is Evert een waardevolle aanvulling op onze raad van commissarissen.

Op weg naar een duurzaam verbonden regio

De wereld is in transitie. Dat geldt zeker voor het havengebied, waar verschillende economische en maatschappelijke ontwikkelingen samenkomen. De hoopgevende ontwikkelingen in het havengebied stemmen ons optimistisch. Port of Amsterdam blijft de komende jaren onvermoeibaar werken aan een duurzaam verbonden regio.

Zorgwekkend is de onverwachte en dramatische escalatie van de Oekraïne-crisis, ruim een maand vóór publicatie van dit jaarverslag. Wij maken ons ernstig zorgen om de humanitaire ramp die zich hierdoor voltrekt. De gevolgen van de oorlog voor de haven zijn op het moment van schrijven niet in te schatten en zullen sowieso niet in verhouding staan tot de ernstige consequenties in het oorlogsgebied.

Koen Overtoom, CEO
Dorine Bosman, CIO
Alexander Kousbroek, CFO



WATERSTOF H₂

Wij kiezen ervoor het voortouw te nemen in de transitie, zodat we de duurzame versnelling in de Amsterdamse haven kunnen realiseren.

Visie, missie en strategie

Het voortouw nemen

Ontvankelijk voor verandering

We leven in tijden van transitie. Ingrijpende ontwikkelingen zoals klimaatverandering, globalisering en de coronacrisis drukken een blijvend stempel op onze wereld. Onze visie helpt ons hiermee flexibel en proactief om te gaan.



Visie

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

Missie

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

Profiel

Ontwikkeling van de havenregio als aantrekkelijke locatie voor bedrijven en voortdurende verbetering van de dienstverlening aan klanten.

Aanleg, onderhoud en vernieuwing van de fysieke infrastructuur en het beheer van het Amsterdamse havengebied.

Afwikkeling van vlot, veilig en milieuverantwoord scheepvaartverkeer in het Noordzeekanaalgebied, onder meer door regelgeving en handhaving. Deze taak is door het CNB Noordzeekanaalgebied (Centraal Nautisch Beheer) belegd bij de Divisie Havenmeester van Port of Amsterdam.

Rollen

marktmeester

Wij creëren een optimaal vestigingsklimaat.

matchmaker

Wij verbinden partijen, sectoren en kansen met elkaar.

co-creator

Wij initiëren en investeren in nieuwe activiteiten in de haven om ontwikkelingen op gang te brengen.

Strategie

2021-2025: Het voortouw nemen

7
strategische
doelen



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 2020 heeft Port of Amsterdam een nieuwe strategie ontwikkeld voor de periode van 2021 tot 2025. Onze ambitie is om de verduurzaming van de haven in een stroomversnelling te brengen. 2021 was het eerste jaar waarin we die strategie uitvoerden.

Onze 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. We hebben zeven doelstellingen geformuleerd om onze ambities te realiseren. In het [strategiedocument](#) op onze website gaan we daarop uitgebreider in.

Risico's nemen

Voor veel ontwikkelingen die wij willen stimuleren, zoals het gebruik van waterstof als duurzame energiedrager, geldt dat dit nieuwe markten zijn. Dat biedt kansen voor Amsterdam, maar geeft ook onzekerheden. In 2021 hebben we het initiatief genomen deze ontwikkelingen een impuls te geven, door samen met partners de haalbaarheid voor schone energiebronnen en nieuwe infrastructuren te onderzoeken.

In de Visie Schone Scheepvaart hebben we twee meetmomenten opgenomen om tussentijds vast te stellen of we op koers liggen ten opzichte van 2018. We hebben een team samengesteld, Team Clean Shipping (TCS), met de taak om de acties uit te voeren waarmee we onze doelen realiseren.

De markten voor schone energie en circulaire industrie zijn nog volop in transitie. Dat brengt risico's met zich mee. We zijn bereid die te dragen, want we zien het als onze taak de gewenste transitie aan te jagen en te versnellen. Wij kiezen ervoor het voortouw te nemen in de transitie, zodat we de duurzame versnelling in de Amsterdamse haven kunnen realiseren.

Herijkte Visie Schone Scheepvaart

In 2021 hebben we de [Visie Schone Scheepvaart](#) herijkt. Eerst hebben we de oude visie, die gold voor de periode 2017-2021, uitgebreid geëvalueerd. Op basis daarvan hebben we de nieuwe visie opgesteld die begin maart 2022 is gepubliceerd. De aangescherpte visie ligt meer in lijn met de strategie van Port of Amsterdam. In de herijkte visie spreken we de ambitie uit dat in 2050 de scheepvaart in het Amsterdamse havengebied emissievrij is.

We hebben een bedrijfsbreed team samengesteld, Team Clean Shipping (TCS), met de taak om de acties uit te voeren waarmee we onze doelen realiseren. Ook hebben we twee meetmomenten ingepland om tussentijds vast te stellen of we op koers liggen ten opzichte van 2018. De herijkte visie is een voorbeeld van de manier waarop wij ons beleid omzetten in acties. Die acties evalueren we vervolgens, waarna we het beleid aanpassen.

Essentiële schakel

Met onze strategie positioneren we de haven als essentiële schakel in het vervoer van goederen en ladingstromen en als vitale partner van de stad en de regio voor de verduurzamingsvraagstukken waarvoor zij zich gesteld zien. Dankzij de onderzoeken die we in 2021 hebben uitgevoerd, kunnen we de komende jaren overgaan op besluitvorming en verdere doorontwikkeling. Zo komen we steeds een stap verder in ons streven om de stad, regio en wereld duurzaam met elkaar te verbinden.



Onze omgeving

Continu in verbinding

Voor Port of Amsterdam is ketenverantwoordelijkheid een belangrijk thema. Daarbij kijken wij naar de impact van de omgeving op ons en onze impact op de totale keten.

Stakeholdersdialoog

Onze stakeholders zijn van cruciaal belang voor ons. Wij willen weten hoe ze over ons denken en wat ze van ons verwachten. We onderhouden intensief contact om een beeld te krijgen van onze impact, dilemma's te bespreken en eventuele kritiek te ontvangen. Zo streven we naar harmonie met onze omgeving.

Elke twee jaar brengen we de verwachtingen, wensen en belangen van onze omgeving in kaart met een materialiteitsanalyse. Die baseren we onder andere op gesprekken met onze stakeholders (zie bijlage 3). We organiseren eenmalige en periodieke events voor stakeholders. Zij kunnen telefonisch en online bij ons terecht met feedback. Als er iets onverwachts gebeurt, houden we belanghebbenden op de hoogte en lichten we ons beleid toe. Ook in 2021 hebben we veelvuldig contact gehad met onze stakeholders.

Merkpositionering

Met de nieuwe strategie (2021-2025) hebben we in 2021 met stakeholders de positionering van ons merk tegen het licht gehouden. Het merkkarakter van specialist en regisseur past ons nog steeds goed, maar de nieuwe strategie vraagt wel om meer zichtbaarheid, leiderschap en lef. De daarvoor gekozen positie van 'grensverleggend regisseur' is daarmee een evolutie en leidde tot aanpassing van ons communicatieconcept. Met onze stakeholders communiceren wij sinds medio 2021 niet meer met de pay-off 'Port of partnerships', maar met 'Be part of a better port'. Die laatste sluit goed aan bij onze bedrijfsstrategie, geeft sterker onze ambitie weer en nodigt stakeholders uit om samen met ons te werken aan een betere haven.



Boegpraat

In 2021 hebben we een podcast gepubliceerd, getiteld Boegpraat. In vijf afleveringen sprak de host steeds over een relevant thema met een deskundige van Port of Amsterdam en een deskundige uit het werkveld. De afleveringen gingen onder andere over waterstof, schone scheepvaart en de circulaire economie.



Amsterdamse Werken

Op 14 oktober vond in Pakhuis de Zwijger de eerste editie plaats van Amsterdamse Werken, een serie gesprekken over grote projecten die het aanzien van de stad veranderen. Deze editie stond in het teken van de sprong over het IJ: de voetgangerstunnel en de fietsersbruggen die onder en over het IJ gebouwd zullen worden. Onze collega Everhard van den Brakel, programmamanager bij Port of Amsterdam, vertegenwoordigde ons bedrijf tijdens deze bijeenkomst.

Havententoonstelling in Het Scheepvaartmuseum

Gehost door Jort Kelder werd op donderdag 23 juni de nieuwe havententoonstelling in Het Scheepvaartmuseum geopend. De tentoonstelling brengt de relatie in beeld die de haven en de stad al ruim 750 jaar met elkaar onderhouden.



Thema's die ertoe doen

Zoals iedere twee jaar heeft Port of Amsterdam in 2021 de materiële thema's bepaald. Dat zijn de thema's die er het meest toe doen voor ons en onze stakeholders.

De onderwerpen en de matrix uit het jaarverslag van 2020 dienden 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 4 bevat een uitgebreide uitleg van dit proces. Daarin valt te lezen hoe de materiële thema's zijn verankerd in onze managementcyclus, zodat ze onderdeel zijn geworden van ons beleid. Verder leggen we uit hoe dit proces heeft geleid tot de materialiteitsmatrix. Daaruit blijkt dat de volgende vijf thema's het meest materieel zijn:



Energietransitie



Logistiek en bereikbaarheid



Circulaire economie



Toekomstbestendigheid



Schone en veilige scheepvaart

In het hoofdstuk *Resultaten* (vanaf pagina 19) bespreken we de resultaten van 2021 aan de hand van de eerste vier materiële thema's. Het vijfde thema, toekomstbestendigheid, komt ter sprake in de strategieparagraaf en het hoofdstuk *Risicomanagement*.

Ketenverantwoordelijkheid

Voor Port of Amsterdam is ketenverantwoordelijkheid een belangrijk thema. Zo implementeren wij sinds 2018 de OESO-richtlijnen voor multinationale ondernemingen. Op dit thema werken we onder andere samen met de andere Nederlandse zeehavens en met havenpartijen. Ook afgelopen jaar hebben we onze visie op ketenverantwoordelijkheid actief toegepast in ons beleid, onze processen en ons management.

In 2020 en 2021 hebben wij op basis van uitgebreide studies de MVO-risico's en mogelijke mitigerende acties in kaart gebracht van de soja- en palmolieketens. Daardoor hebben wij een duidelijke positionering kunnen formuleren voor de palmolieketen. We streven ernaar om in de haven 100 procent aantoonbaar duurzame palmolie te verwerken. Dat streven hebben wij vertaald naar concrete afspraken bij de nieuwe voorgenomen vestiging van Bunge Loders Croklaan (BLC) in het havengebied.



In onze rol als marktmeester, matchmaker en co-creator zijn wij leidend in het creëren van waarde voor een toekomstbestendige haven.

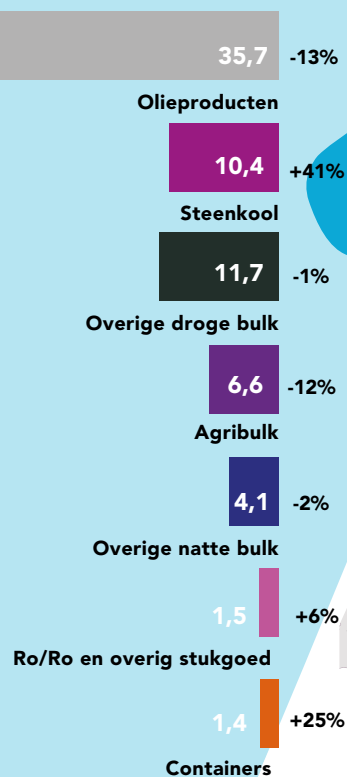
Waardecreatie

betrokken in de hele keten

Ons werkgebied

Havenkaart

Overslag per ladingstroom (in mln. ton)



Shortsea-bestemmingen:

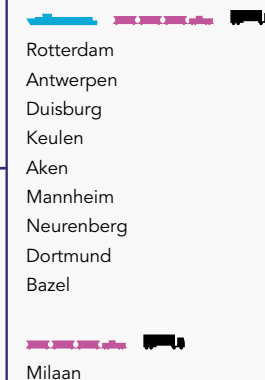
Scandinavië
Baltische staten
Verenigd Koninkrijk

12 mijl zone

Overslag (in mln. ton)

Totaal 71,3 ▼ -4,1%
Import haven 31,7 0,0%
Export haven 39,6 ▼ -7,1%

Voornaamste bestemmingen:



Exploitatatiegebied

Beheergebied CNB

Beheergebied



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



Aantal medewerkers op de vier locaties
376

Shortsea
Binnenvaart

Spoor
Wegtransport

Waardecreatie

Welke middelen hebben we tot onze beschikking?



Haveninfrastructuur
(land, water en energie)



Financiële middelen



Mensen



Kennis en data



Mandaat

Wat is onze ambitie en hoe vullen we die in?

We creëren grensverleggend waarde door:

1. klanten, ladingen en activiteiten duurzamer te laten groeien;
2. het scheepvaartproces vlotter, veiliger en transparanter te maken;
3. een toekomstbestendig havencomplex te ontwikkelen.

Port of Amsterdam heeft drie rollen:

- Marktmeester
- Matchmaker
- Co-creator

Wat is het effect van onze aanwezigheid?

We maken ruimte voor groei van non-fossiele ladingstromen, circulaire procesindustrie en daarmee versnellen we de nieuwe economie.



Samen met onze klanten zorgt de bedrijvigheid in ons gebied voor werkgelegenheid.



Samen met de haven-industrie en scheepvaart hebben wij impact op de (in)directe leefomgeving (zoals fysieke overlast op geluid, geur en uitstoot).



We zorgen voor een veilig, vlot en transparant scheepvaartproces.



We bieden onze mensen training en opleiding zodat zij zich blijven ontwikkelen en wendbaar blijven.



We stimuleren, initiëren en faciliteren samenwerking tussen klanten en partners.

Wat zijn de belangrijkste maatschappelijke effecten voor onze stakeholders?

Voor klanten zorgen we dat de haven bereikbaar blijft en dat scheepvaart-bezoeken veilig en efficiënt verlopen, waardoor bedrijfscontinuïteit geborgd is.

Voor toekomstige generaties maken wij een haven die zo min mogelijke impact heeft op het klimaat en zich vooral richt op het toevoegen van waarde aan de nieuwe economie.

Voor de regio creëren we (in)direct werkgelegenheid en sturen we op een inclusief en sociaal veilig werkgebied.

Voor onze aandeelhouder, gemeente Amsterdam, investeren we in de haven en realiseren wij financiële opbrengsten door investeringsactiviteiten.

Voor omwonenden hebben havenactiviteiten een impact op het dagelijkse leven. Zo kunnen zij geur- of geluidsoverlast ervaren, maar ook inspiratie putten uit de dynamiek van het gebied.

Voor de gemeente Amsterdam geven we een plek aan maatschappelijke processen, zoals afvalverwerking, logistiek en energie. We zoeken verbinding met stakeholders en wegen belangen af om tot het best mogelijke resultaat te komen.

Welke impact hebben we op mondiale doelstellingen?

SDG7
Betaalbare en duurzame energie

SDG9
Industrie, innovatie en infrastructuur

SDG11
Duurzame steden en gemeenschappen



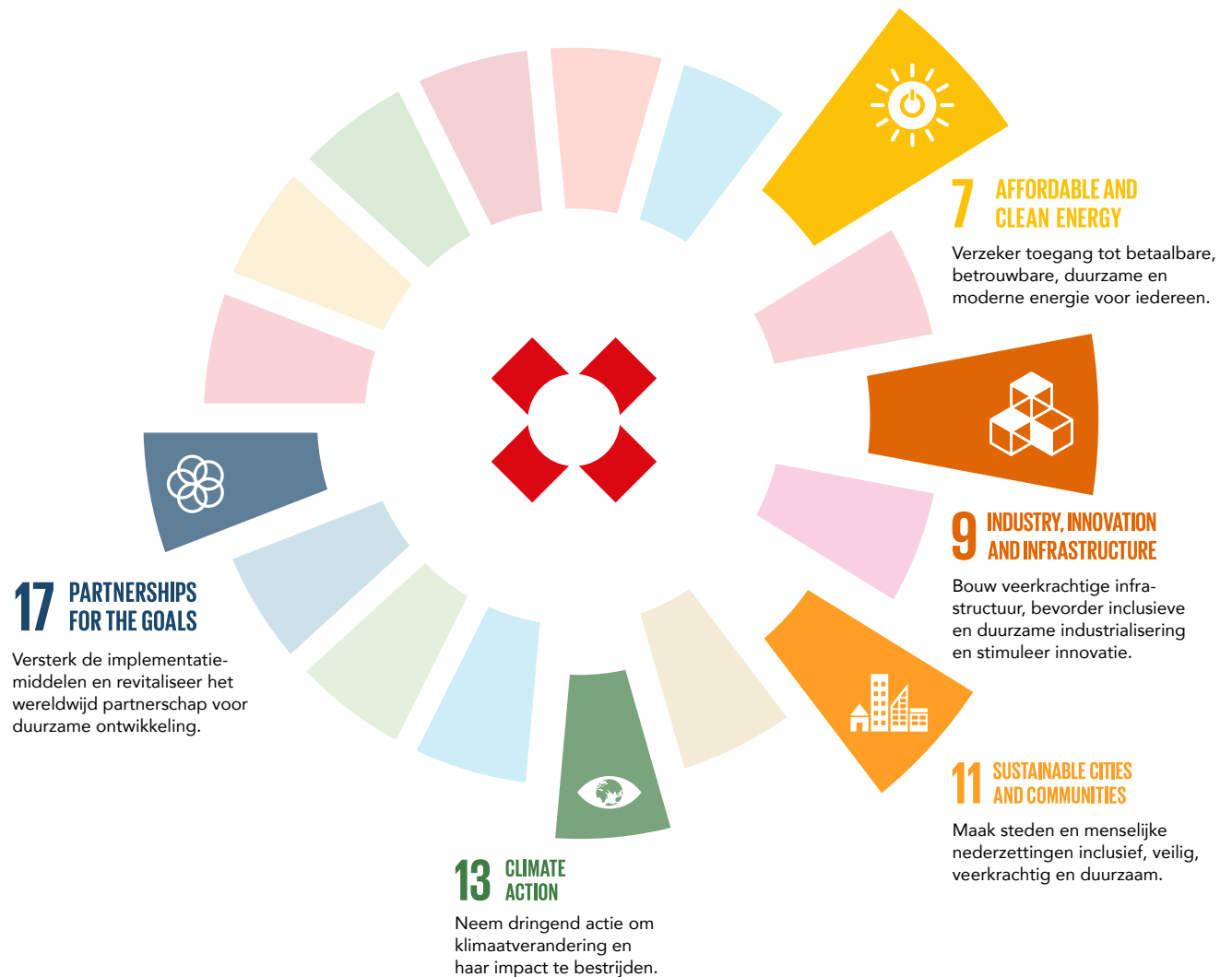
SDG13
Klimaat-actie

SDG17
Partnerschap om de doelstellingen te bereiken

Toelichting op de Sustainable Development Goals

Met onze [strategie](#) streven wij ernaar om bij te dragen aan de realisatie van de Sustainable Development Goals van de Verenigde Naties (SDG's). Activiteiten in de haven kunnen ook een negatieve impact hebben op sommige van deze doelen. Door onze strategie te volgen reduceren en mitigeren we deze impact waar mogelijk. Wij richten ons op de drie doelen waaraan we het meest kunnen bijdragen. Dat zijn SDG 7 (Betaalbare en duurzame energie), SDG 9 (Industrie, innovatie en infrastructuur) en SDG 11 (Duurzame steden en gemeenschappen). We beschouwen SDG 13 (Klimaatactie) en SDG 17 (Partnerschap om doelstellingen te bereiken) als randvoorwaarden.

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



Resultaten

Schoner, beter,
duurzamer

De non-fossiele omzet is gestegen terwijl de totale overslag in het havengebied iets lager was dan verwacht.



Met onze activiteiten dragen we onder meer 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 2021 zijn behaald.

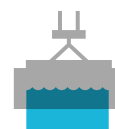


De Amsterdamse haven



Overslag

De totale overslag in het havengebied is dit jaar iets lager dan verwacht. De non-fossiele omzet is gestegen. De vloeibare ladingstromen bleven achter vanwege afgenomen vraag naar brandstoffen als gevolg van de coronacrisis. We hebben juist een hogere overslag genoteerd in kolen. Dat komt doordat de gasprijs in 2021 erg hoog was en kolen een goedkoper alternatief werden. Laat onverlet dat de lange-termijn trend voor kolen dalende is en de haven op koers blijft voor het realiseren van zijn doelstelling om kolenvrij te zijn in 2030.



71,3 mln ton

Overslag Amsterdam

Overslagcijfers per ladingstroom	2021	Δ	2020
Overslag olieproducten in Amsterdam (in mln ton)	35,7	-13%	41,0
Overslag agribulk in Amsterdam (in mln ton)	6,6	-12%	7,5
Overslag steenkolen in Amsterdam (in mln ton)	10,4	41%	7,4
Overslag overige droge bulk in Amsterdam (in mln ton)	11,7	-1%	11,8
Overslag overige natte bulk in Amsterdam (in mln ton)	4,1	-2%	4,3
Overslag containers in Amsterdam (in mln ton)	1,4	25%	1,1
Overslag Ro/Ro en overig stukgoed in Amsterdam (in mln ton)	1,5	6%	1,4

Overslagcijfers per gebied	2021	2020
Overslag Amsterdam (in mln ton)	71,3	74,3
Groei overslag NZKG (in %)	-4,1	-12,0
Groei overslag Amsterdam (in %)	-4,1	-14,6
Overslag Velsen/IJmuiden (in mln ton)	16,9	17,7
Overslag Beverwijk (in mln ton)	0,4	0,5
Overslag Zaanstad (in mln ton)	0,3	0,2

De omvang van de overslag is en blijft een belangrijke indicator voor de prestaties van de haven. Maar waar het belang toeneemt van andere toegevoegde waarde-indicatoren – zoals de uitstoot van CO₂ en de uitgifte van terreinen voor biobased en circulaire activiteiten – daalt, relatief gezien, het belang van de overslag. Om die reden hebben we besloten de halfjaarlijkse communicatie over de overslagcijfers via persberichten te staken. De overslagcijfers publiceren we voortaan uitsluitend via onze jaarverslagen en eventueel nieuwe rapportagevormen.

Terreinuitgifte en bouwactiviteiten

In de gebieden waar Port of Amsterdam grond uitgeeft, liepen we in 2021 tegen de grenzen van de groei aan. Vanwege de gemeentelijke plannen om woningen te realiseren in de Minervahaven zijn onze vestigingsmogelijkheden beperkt. Waar mogelijk en wenselijk hebben we een aantal percelen gevuld. We hebben bijvoorbeeld gewerkt aan een locatie in Zaanstad en we hebben erfpachtrecht gevestigd voor de ontwikkeling van een werf in de Mainhaven. Ook heeft de participatie RON N.V. in 2021 alle bedrijfsactiviteiten beëindigd, waardoor een groot deel van het terrein is vrijgekomen.



18,9 ha
Bruto terreinuitgifte

Terreinuitgifte Amsterdamse haven	2021	2020
In hectaren		
Bruto terreinuitgifte	18,9	19,9
Teruggenomen terreinen	16,8	8,5
Netto terreinuitgifte	2,2	11,4
Uitgegeven terrein voor biobased en circulaire activiteiten	3,0	0,8

Zee- en riviercruise

Het cruiseseizoen is in 2021 sterk beïnvloed door de coronacrisis. De haven is meermaals gesloten geweest voor zee- en riviercruise. De strikte maatregelen voor de riviercruise maakten het vrijwel onmogelijk om te varen. Ook heeft de cruisesector hinder ondervonden van de regelgeving in landen waar de schepen doorheen varen. Het aantal geprognoseerde aanlopen voor de zee- en riviercruise is dan ook niet behaald.



334
Aanlopen riviercruise

Zee- en riviercruisebezoek	2021	2020
In aantal schepen		
Aantal aanlopen zee- en riviercruise Amsterdam	6	0
Aantal aanlopen zee- en riviercruise IJmuiden	25*	16**
Aantal aanlopen zee- en riviercruise Amsterdam en IJmuiden	31*	16**
Aantal aanlopen riviercruise Amsterdam	334	140
Aantal aanlopen riviercruise Zaanstad	87	72
Aantal aanlopen riviercruise Amsterdam en Zaanstad	421	212

* 13 aanlopen waren technical calls, zonder passagiers.

** Uitsluitend technical calls.



Energietransitie en circulaire economie

De Amsterdamse haven is van oudsher een energiehaven. Het is dus logisch dat wij het voortouw nemen in de energietransitie. We werken samen met partners en klanten aan de transitie naar schonere, innovatieve energie. Ook bouwen we aan een circulair ecosysteem waar bedrijven niet alleen elkaars reststromen gebruiken, maar ook optimaal gebruik kunnen maken van elkaars expertise en faciliteiten.



Binnen Energietransitie creëren we impact op SDG's:

7 AFFORDABLE AND
CLEAN ENERGY

9 INDUSTRY, INNOVATION
AND INFRASTRUCTURE

11 SUSTAINABLE CITIES
AND COMMUNITIES

13 CLIMATE
ACTION

17 PARTNERSHIPS
FOR THE GOALS

Havengebied in congestie

Door de energietransitie, de circulaire economie en de digitalisering neemt de vraag naar elektriciteit sterk toe. Op 9 december bleek het netwerk de grenzen van zijn capaciteit te hebben bereikt in grote delen van Nederland en een groot deel van het havengebied. Daardoor kunnen bestaande grootverbruikers geen extra capaciteit meer krijgen en nieuwe grootverbruikers niet worden gevestigd. Samen met Liander, TenneT en de gemeente Amsterdam vormen we een taskforce om tijdelijke oplossingen te bedenken en te realiseren zolang de congestie aanhoudt. Naar verwachting volgt in 2025 verlichting door netverzwaring en kan de congestie in 2027 tot het verleden behoren. In het hoofdstuk *Risicomanagement*, vanaf pagina 43, gaan we hierop uitgebreider in.

Reststromen voor alternatieve brandstoffen

Reststromen worden in het Amsterdamse havengebied steeds meer omgezet naar alternatieve brandstoffen. Dit jaar werd bekend dat Gidara Energy in 2023 een biobrandstoffenfabriek in onze haven gaat vestigen, genaamd Advanced Methanol Amsterdam (AMA). De fabriek zet reststromen van plastic en hout om naar methanol. AMA wordt geheel volgens onze ambitie gebouwd op het BioPark, een ontwikkelingslocatie in de haven voor producenten van hernieuwbare brandstoffen. Ook heeft de raad van commissarissen goedkeuring gegeven voor de voorgenomen investering in een stoomleiding die het AEB met AMA verbindt.

Stappen richting een groene maatschappij

In oktober 2021 opende Koning Willem-Alexander de eerste bio-LNG-installatie van Nederland in de Amsterdamse haven. De installatie produceert 3,4 kiloton bio-LNG per jaar. Daarmee kan jaarlijks meer dan 13 miljoen kilometer CO₂-neutraal worden gereden. Ook is sinds maart 2021 de nieuwe groengasinstallatie van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht operationeel. De installatie staat in het westelijk havengebied en levert per jaar 9,7 miljoen kubieke meter groengas aan Amsterdam. Zo'n 8.000 huishoudens kunnen daarmee van groengas worden voorzien.

In Prodock 1 hebben we al enkele jaren ruimtes beschikbaar voor start-ups in de energietransitie en circulaire economie. Het huidige gebouw begint vol te raken. Sommige bedrijven zijn de start-upfase ontgroeid en hebben behoefte aan andere binnen- en buitenruimtes. Wij willen deze bedrijven graag blijven bedienen. Daarom hebben we groen licht gegeven om een nieuwe locatie te realiseren: Prodock 2. Ook hier is het onze insteek om ruimte te bieden aan, en een bruisende gemeenschap te creëren voor innovatie in ons havengebied.



We realiseren een Prodock 2. Ook hier is de insteek om zowel fysieke ruimte als een bruisende gemeenschap te creëren voor innovatie in ons havengebied.

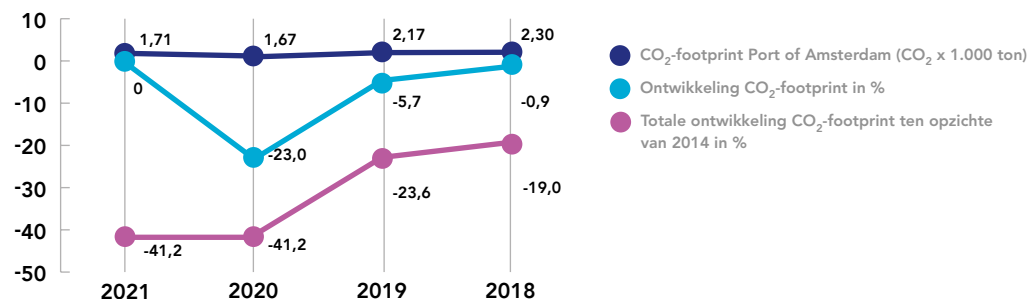
CO₂-footprint

Afgelopen jaar is onze CO₂-footprint iets toegenomen. Dat is een verwachte toename die te maken heeft met versoepelingen in het coronabeleid. In vergelijking met het eerste coronajaar, 2020, zijn collega's vaker naar internationale bestemmingen gevlogen en hebben we meer op kantoor gewerkt. Overigens is onze footprint ten opzichte van 2019 sterker gedaald dan we van tevoren hadden ingeschat. Ook dat heeft te maken met de gevolgen van de coronacrisis. Ten opzichte van de nulmeting in 2014 hebben we een reductie van 40 procent gerealiseerd.

In ons strategisch plan 2021-2025 hebben we onszelf het doel gesteld om in 2030 klimaatneutraal te zijn. Wij hebben in 2021 een werkgroep opgericht waarin collega's van diverse afdelingen de reductiekansen in kaart brengen en concrete acties uitvoeren. Zo is de Divisie Havenmeester (DHM) druk bezig de brandstof van onze patrouillevaartuigen te verduurzamen om uiteindelijk toe te werken naar elektrische aandrijving. Deze werkgroep komt op kwartaalbasis samen om data te analyseren en voortgang en acties door te nemen.

 **1,71 kton**
CO₂-uitstoot

CO₂-footprint van organisatie Port of Amsterdam



Duurzame inkoop

Voor 2021 bedraagt het percentage duurzame inkopen volgens de huidige definitie (zie bijlage 5) 74 procent ten opzichte van 81 procent in 2020. Inkoopopdrachten met een waarde tot € 500.000 voor projecten in de fysieke buitenruimte hebben we vanaf 2021 buiten beschouwing gelaten, omdat daarvoor hogere aanbestedingsdrempels gelden.

Afgelopen jaar hebben we gewerkt aan een professionele inkoopfunctie vanuit een visie op centraal inkopen en decentraal bestellen. De afdeling Inkoop heeft als missie om decentrale afdelingen te faciliteren vanuit een gecontracteerd kernassortiment van voorkeursleveranciers. Dat stelt ons in staat te sturen op bijdragen van leveranciers aan onze organisatiedoelstellingen, waaronder die rondom duurzaamheid. De komende jaren bouwen we met alle afdelingen aan dit kernassortiment. In 2022 gaan we investeren in het actualiseren van een duurzaamheidsbeleid op inkoop. Ook ontwikkelen we een nieuwe KPI voor duurzaam inkopen die beter past bij onze inkooppraktijk.



Bio-LNG

De door de koning in oktober 2021 in de haven geopende installatie produceert 3,4 kiloton bio-LNG per jaar. Daarmee kan jaarlijks meer dan 13 miljoen kilometer CO₂-neutraal worden gereden.

Schone en veilige scheepvaart

DHM draagt zorg voor een veilige afhandeling van de scheepvaart. Daarnaast is de divisie verantwoordelijk voor de beveiliging in de haven, met speciale aandacht voor cybersecurity. Ze houdt ook toezicht op nautische wet- en regelgeving door inspecties uit te voeren. Met het programma Schone Scheepvaart helpt de divisie de scheepvaartsector te verduurzamen.



Binnen Schone en veilige scheepvaart creëren we impact op SDG's:

7 AFFORDABLE AND
CLEAN ENERGY

9 INDUSTRY, INNOVATION
AND INFRASTRUCTURE

11 SUSTAINABLE CITIES
AND COMMUNITIES

13 CLIMATE
ACTION

17 PARTNERSHIPS
FOR THE GOALS

Team Clean Shipping

In 2021 heeft het bedrijfsbrede Team Clean Shipping de Visie Schone Scheepvaart herijkt. In de visie spreken we de ambitie uit om in 2050 een emissievrije scheepvaart te hebben. De herijkte visie is [online](#) te lezen. Als lid van de getting-to-zero-coalition hebben we ook de oproep aan de deelnemers ondertekend om in 2050 een emissie-neutrale scheepvaart te hebben.

Scheepvaart is een fundamentele pijler onder ons streven naar een emissievrije haven. We zijn al geruime tijd bezig met de aanleg van walstroom in het havengebied. Zo zijn we in 2021 een walstroomproject gestart voor de Passenger Terminal Amsterdam (PTA) om zee- en riviercruiseschepen van schone stroom te kunnen voorzien tijdens het aanmeren. Ook bekijken we de mogelijkheden om andere partijen walstroom aan te bieden als er geen cruiseschepen aangemeerd zijn.

Verder hebben we dit jaar samen met DNV, een onafhankelijke expert op het gebied van risicomanagement en kwaliteitszorg, een veiligheidsstudie uitgevoerd naar toekomstige alternatieve brandstoffen en de benodigde extra veiligheidsruimte. De huidige veiligheidsafstanden voor het bunkeren van LNG blijken voldoende te zijn voor vergelijkbare bunkeroperaties met bijna alle nieuwe brandstoffen, behalve voor ammoniak.

Environmental Ship Index

Port of Amsterdam is lid van IAPH (International Association of Ports and Harbors), een stichting die onder meer de ESI heeft ontwikkeld. Die score wordt toegekend op basis van de inrichting van een schip en de brandstoffen waar het op vaart. We belonen schepen die hoog scoren op de ESI en geven schepen die LNG gebruiken extra korting op het zeehavengeld. De scores vallen dit jaar bijna drie procent lager uit, terwijl het aantal gekeurde schepen over 2020/2021 met ongeveer dertig procent afnam. Dat komt doordat de ESI-score de schepen sinds januari 2020 geld kost. In de laatste maanden van 2021 was er weer een stijging te zien van het aantal gekeurde schepen.

ESI-incentives



Incentivejaar	Score
2021	21,6%
2020	24,4%
2019	24,6%
2018	20,5%
2017	18,6%

De veiligheid in de havenregio

De taak van de Divisie Havenmeester is om de veiligheid te waarborgen van de scheepvaart in het Noordzeekanaalgebied. Daarnaast is de divisie verantwoordelijk voor de beveiliging in de haven, met speciale aandacht voor cybersecurity. Ze houdt ook toezicht op nautische wet- en regelgeving door inspecties uit te voeren.

Just culture

Het programma Just culture heeft als doel om een cultuur te creëren waarin medewerkers zich veilig voelen om incidenten en bijna-incidenten te melden en daarvan te leren. DHM heeft ook in 2021 incidenten en bijna-incidenten geëvalueerd. Ook heeft de divisie een start gemaakt met de safety evaluation board. In dat kader zijn er twee meetings georganiseerd met onze nautische partners om incidenten te evalueren.



Logistiek en bereikbaarheid

De Amsterdamse haven draagt als toegangspoort tot Europa bij aan een positief vestigingsklimaat in de stad en de regio. Om ervoor te zorgen dat Nederland zijn positie behoudt als efficiënte en betrouwbare logistieke hub, is het noodzakelijk dat de haven goed bereikbaar is.



Binnen Logistiek en bereikbaarheid creëren we impact op SDG's:

9 INDUSTRY, INNOVATION
AND INFRASTRUCTURE

17 PARTNERSHIPS
FOR THE GOALS

11 SUSTAINABLE CITIES
AND COMMUNITIES

Intermodaal netwerk

Dit jaar hebben we verder gebouwd aan het intermodale netwerk waarvan de Amsterdamse haven deel uitmaakt. Een mooi voorbeeld is de samenwerking tussen CTVrede en TMA Multimodal. Sinds 1 november werken deze twee logistieke bedrijven samen onder de naam TMA Vrede om de containerbinnenvaart op de Noord Nederland Corridor efficiënter en duurzamer te maken. Dankzij de samenwerking is de frequentie van afvaarten en de beladingsgraad richting Rotterdam en Antwerpen verder geoptimaliseerd.

Onvoorspelbare omstandigheden

In het voorjaar van 2021 blokkeerde het containerschip Ever Given zes dagen lang het Suezkanaal. Ook was de invloed van de coronacrisis het hele jaar merkbaar. Deze omstandigheden leidden tot onvoorspelbaarheid. Er waren tekorten aan containers, sommige diepzee-schepen moesten andere havens aandoen en terminals in het havengebied kregen te maken met enorme schommelingen in de tarieven. Vanwege deze ontwikkelingen heeft de haven van Amsterdam in 2021 meerdere keren deepsecontainerschepen ontvangen, onder andere uit China en de Verenigde Staten.

Duurzame stadslogistiek over water

Voor de stadslogistiek over water was 2021 een goed jaar. De activiteiten in Amsterdam om kades en bruggen te vervangen namen toe. Dat leidde tot meer scheepsbewegingen tussen terminals in de haven en bouw- en renovatieprojecten in de stad. Damwanden, zand, brugdelen en andere materialen werden over het water aangevoerd, met minder hinder voor de omgeving tot gevolg en minder belasting van het wegennet. Voor het belangrijke project Oranje Loper, waarbij tussen Raadhuisstraat en Mercatorplein negen bruggen worden vervangen, werden in 2021 acht hulpbruggen over het water ingevaren. De bouw van een ondergrondse fietsenstalling achter station Amsterdam Centraal profiteerde in 2021 van de ligging aan het IJ. Via de terminal van TMA aan de Alaskahaven werden in november drie betonnen elementen met een gewicht van elk 7.200 ton naar de bouwplaats in het centrum gevaren. Zoev City, dat afval verzamelt op de Wallen en dat via een afvalhub naar afvalverwerkers in de haven vaart, zag het volume toenemen tot circa 170 ton afval. Zoev City voer in 2021 zeventien keer naar de haven met een gemiddelde lading van 10 ton afval per vaart.

Financiële resultaten

Stabiele groei,
hogere contract-
opbrengsten

Ondanks de coronacrisis in 2021 is de omzet gegroeid. Mede daardoor konden in de tweede helft van het jaar de kosten meegroeien.



Financiële kerncijfers



€ **163,1** mln
Opbrengsten

158,4
2020



€ **103,8** mln
Bedrijfskosten

94,0
2020



€ **52,9** mln
Resultaat¹

51,7
2020



52,2%
Solvabiliteit²

54,7
2020



€ **662,5** mln
Eigen vermogen

655,7
2020



€ **32,6** mln
Investeringsen

32,9
2020

1. Betreft het resultaat na verschuldigde vennootschapsbelasting en exclusief belastinglatentie.

2. Bij de bepaling van de solvabiliteit is rekening gehouden met een voorgesteld dividend over 2021 en 2020.
Het dividend is ter besluitvorming aan de algemene vergadering.

We gingen ervan uit dat de coronacrisis in 2021 invloed zou hebben op de financiële resultaten van Port of Amsterdam. Dat is meegevallen. De omzet is gegroeid ten opzichte van het jaar ervoor. Mede daardoor konden in de tweede helft van het jaar de kosten meegroeien. Hoewel de omzet nog niet op het niveau is van voor corona, bieden deze cijfers een goed perspectief voor de komende jaren.

Kerncijfers	2021	2020
Bedragen in €		
Opbrengsten	163.143.282	158.443.070
Personeelslasten	-40.024.499	-36.707.081
Afschrijvingen	-27.399.752	-24.358.972
Overige bedrijfskosten	-36.350.786	-32.910.053
Bedrijfsresultaat	59.368.245	64.466.964
Financiële baten en lasten	-3.241.727	-1.874.154
Resultaat deelnemingen	6.909.394	-1.851.126
Resultaat voor verschuldigde vennootschapsbelasting	63.035.912	60.741.687
Verschuldigde vennootschapsbelasting	-10.112.062	-9.037.659
Resultaat na verschuldigde vennootschapsbelasting	52.923.853	51.704.028
Mutatie belastinglatentie	4.804.600	30.550.795
Nettoresultaat	58.478.457	82.254.823

Opbrengsten

De opbrengsten zijn met € 4,7 miljoen toegenomen naar € 163,1 miljoen (3,0 procent). De grootste toename is te vinden in de contractopbrengsten, die met € 4,6 miljoen zijn gestegen. De grootste oorzaken van deze toename komen door hogere contractopbrengsten voor onder andere Caransa en Zenith (+ € 0,9 miljoen). De havengelden zijn per saldo vrijwel gelijk gebleven. De zeehavengelden laten een daling zien en de binnenhavengelden en ligplaatsreserveringen een stijging. De daling in de zeehavengelden is vooral het gevolg van de overslag van olieproducten. Die was in de laatste maanden van het jaar erg laag. In de overslag van agribulk was ook een daling zichtbaar, mede vanwege de lage vraag naar diervoeding (Cargill). De ligplaatsreserveringen zijn flink gestegen dankzij de weer op gang gekomen riviercruise.



€ 97 mln
Contractinkomsten

Opbrengsten	2021	2020
Contractinkomsten	97.455.061	92.854.714
Zeehavengelden	53.000.605	54.344.369
Binnenhavengelden	7.105.783	6.427.252
Opbrengsten ligplaatsreserveringen	899.690	278.659
Overig	4.682.143	4.538.076
Totaal opbrengsten	163.143.282	158.443.070

Personeelslasten

De personeelslasten stegen in 2021 met € 3,3 miljoen (9 procent) als gevolg van een aantal factoren. We hadden al rekening gehouden met een stijging in de personeelskosten ten opzichte van een jaar eerder, vanwege uitgestelde vervulling van vacatures. Ook heeft er een dotatie plaatsgevonden aan de reservering vakantiedagen van € 1,2 miljoen. Deze is veroorzaakt doordat we in het verleden ten onrechte geen rekening hebben gehouden met vaste opslagen en de dertiende maand. Voor de RVU-regeling hadden we ook geen voorziening getroffen. Eind 2021 bestond het personeelsbestand uit 364 fte tegenover 359 fte in 2020. Daarnaast hebben we meer vacatures vervuld met externe inhuur.

Overige bedrijfskosten

De overige bedrijfskosten zijn in 2021 toegenomen met € 3,4 miljoen. De belangrijkste bijdrage hieraan is de saneringsvoorziening. Daar hebben naast de hogere indexatie ook dotaties plaatsgevonden. De indexering is hoger uitgevallen vanwege de hoge inflatiecijfers en de dotaties zijn gemaakt ten behoeve van onder andere de terreinen bij ICL en Zenith. De kosten voor de indexering lopen echter door de financiële baten en lasten. De kosten voor beheer en onderhoud zijn voornamelijk gestegen vanwege achterstallig onderhoud door de besparingen in 2020. Ook de huisvestingskosten zijn gestegen doordat we meer ruimte hebben gehuurd om ondanks de coronamaatregelen toch nog met elkaar te kunnen blijven werken. De ICT-kosten zijn fors gestegen vanwege extra kosten met betrekking tot de ontwikkeling van Hamis.

Overige bedrijfskosten	2021	2020
Bedragen in €		
Milieu en Ruimte	7.179.258	3.926.119
Beheer- en onderhoudskosten	6.390.378	5.672.271
ICT-kosten	7.926.839	7.162.018
Communicatie, Marketing en Acquisitie	2.327.134	3.003.584
Huisvestingskosten	3.457.183	2.604.689
Onderzoeks- en advieskosten	2.559.650	2.697.530
Huur- en erfpachtkosten	3.049.626	2.618.184
Overige kosten	3.460.786	5.225.654
Totaal overige bedrijfskosten	36.350.854	32.910.050

Resultaat deelnemingen

De resultaten van de deelnemingen zijn gestegen ten opzichte van vorig jaar. Dit komt voornamelijk door positieve resultaten uit verkopen van onderliggende entiteiten.

Vennootschapsbelasting

In 2021 ligt de acute vennootschapsbelasting € 0,4 miljoen hoger dan vorig jaar. Dit betreft de vennootschapsbelasting over het resultaat voor belastingen (25 procent). De latente vennootschapsbelasting wordt jaarlijks bepaald op basis van effecten uit commerciële en fiscale waarderingsverschillen. De latente vennootschapsbelasting was vorig jaar fors hoger en werd veroorzaakt door gewijzigde wetgeving rondom belastingtarieven. Ook dit jaar is dat het geval, maar is de wijziging minder groot. De effectieve belastingdruk is 8,6 procent.

Ontwikkeling van de balans

De solvabiliteit bedraagt 52,2 procent (ultimo 2020: 54,7 procent). In deze op afspraken met de bank gebaseerde berekening 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 2021 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

In 2021 heeft Port of Amsterdam een positieve kasstroom ad € 78,8 miljoen* behaald uit operationele activiteiten. In 2021 hebben we € 31,5 miljoen geïnvesteerd in immateriële en materiële vaste activa, met name in waterwerken. Daarnaast hebben we € 50,9 miljoen dividend uitgekeerd aan de aandeelhouder. Het verschil tussen de operationele kasstroom en de investeringen en dividenduitkering werd deels gedekt door het oproepen 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.

* Gecorrigeerd voor afschrijvingen, mutaties in de activa en passiva, ontvangen rente en betaalde vennootschapsbelasting.

Risico's en onzekerheden

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

Investeringen

De investeringen zijn in 2021 achtergebleven op onze verwachtingen. We hebben in totaal € 32,6 miljoen geïnvesteerd in nieuwe infrastructuur, vervangingen en bedrijfsvoering. De verwachting was om € 55,6 miljoen te investeren. Door externe factoren duren aanbestedings- en vergunningstrajecten vaak langer dan verwacht, waardoor enkele grote investeringen zijn opgeschoven in de tijd.

Onderzoek en ontwikkeling

In 2021 is er € 1,3 miljoen uitgegeven aan Onderzoek en Ontwikkeling. Deze investeringen hadden met name betrekking op een upgrade van verschillende financiële systemen en op door onszelf ontwikkelde software, zoals de applicaties voor de inning van de havengelden (€ 0,3 miljoen), het plannings- en reserverings-systeem voor ligplaatsen (€ 0,6 miljoen) en het Datawarehouse (€ 0,4 miljoen).

Verwachtingen voor 2022

In 2022 werken we verder aan de uitvoering van het Strategisch Plan 2021-2025. Daarin staat de verdere ontwikkeling naar een duurzame haven centraal. Belangrijke mijlpaal hierin is de opening van de nieuwe Zeesluis IJmuiden, die plaatsvond op 26 januari 2022. Onze bijdrage daaraan en communicatie daarover zullen zichtbaar zijn in de exploitatielasten. Daarnaast is de verwachting dat de effecten van de coronacrisis minder groot zullen zijn dan in 2021.

Voor de overslagcijfers en bijbehorende omzet hebben we voor 2022 geen noemenswaardige afslagen genomen. We voorzien dat het personeelsbestand in 2022 licht stijgt naar circa 368 fte om, naast de voortzetting van de primaire processen, aan al onze ambities invulling te kunnen geven. Ook voorzien we diverse onderzoeks- en advieskosten met betrekking tot CO₂-reductie en de transitie naar waterstof. De investeringsagenda geeft, naast behoud en verbetering van de bestaande infrastructuur, invulling aan onze strategie en visie op de toekomst. Dat is mogelijk binnen de huidige financieringsstructuur. We hoeven hiervoor geen additionele faciliteiten aan te wenden.



7,6%* 2020

**Marktaandeel
Hamburg-
Le Havre-range**

* Ten tijde van de publicatie van dit jaarverslag waren van nog niet alle havens in de range de finale overslagcijfers beschikbaar. Daarom is in dit jaarverslag het 2020-cijfer aangehouden, dat ten opzichte van het vorige jaarverslag is gecorrigeerd van 7,8 naar 7,6 procent. Deze correctie is onder meer het gevolg van een aangepaste methodologie waarbij de overslagcijfers van Le Havre voortaan onderdeel zijn van een Frans havencluster, waarvan ook de overslagcijfers van Parijs deel uit maken.

A man in a Port of Amsterdam Harbor Master uniform is looking through binoculars in a control room. The room has multiple computer monitors displaying various data and maps. Another person is visible in the background, also working at a console.

We zijn als wendbare organisatie steeds meer in multi-disciplinaire en zelfsturende teams gaan werken. Dit bevordert het gevoel van eigen verantwoordelijkheid. Ook stelt het ons in staat om sneller en meer integraal naar oplossingen te zoeken.

Onze medewerkers

Zelfsturende teams en wendbare organisatie

HR-kerncijfers



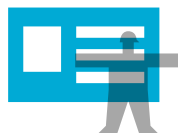
Onbepaalde tijd: 341
Bepaalde tijd: 28
2020

Onbepaalde tijd: 347
Bepaalde tijd: 29

376

Medewerkers

369
2020



364

fte

358
2020



71 29

% man-vrouwverhouding

72 28
2020

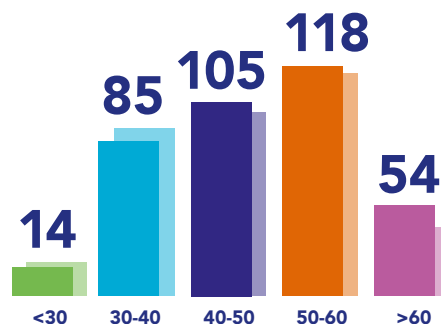


28^{IN} 24^{UIT}

Instroom/uitstroom

(aantal)

21^{IN} 20^{UIT}
2020



Leeftijdverdeling

Gemiddelde leeftijd : 47,5 jaar

15 88 103 117 46
2020 2020 2020 2020 2020



3,8

Ziekteverzuim

(in %)

3,9
2020

In 2021 heeft Port of Amsterdam ingezet op thema's rondom de wendbare organisatie die wij willen zijn. Onze HR-afdeling heeft zich intensief beziggehouden met onder meer het opstellen van visies op opleiden en ontwikkelen, de performancecyclus, leiderschap en samenwerken. Zo leiden we de transitie naar de nieuwe organisatievorm in goede banen.

We zijn als wendbare organisatie steeds meer in multidisciplinaire en zelforganiserende teams gaan werken. In die teams hebben we dit jaar verschillende sessies gehad om dilemma's en vraagstukken te bespreken waar we als organisatie mee te maken krijgen. In onze productteams werken we bijvoorbeeld vaak zonder leidinggevende. Dit bevordert het gevoel van eigen verantwoordelijkheid. Ook stelt het ons in staat om sneller en meer integraal naar oplossingen te zoeken.

De zelforganiserende teams hebben hun waarde dit jaar bewezen waar het gaat om de vestiging van klanten, innovatie en projectmanagement. We moeten nog algemene zaken borgen, zoals de manier waarop we omgaan met eindverantwoordelijkheid, de opname van verlofdagen en de beoordelingscyclus. Hier besteden we het komende jaar aandacht aan. We denken na over een overgangsfase zodat onze medewerkers zich kunnen aanpassen aan de nieuwe situatie.

Divers en inclusief

Wij vinden het belangrijk dat onze medewerkers een afspiegeling zijn van de samenleving en zich veilig en gewaardeerd voelen in onze organisatie. Daarom verzamelt de interne werkgroep Divers en Inclusief inzichten over deze thematiek

en initieert activiteiten op dit vlak. Ook streven we naar een gelijke verdeling van mannen en vrouwen. In 2021 hadden we één managementvacature en één directievacature uitstaan. Beide zijn vervuld door een vrouw. Er is één vacature vrijgekomen voor een lid van de RvC en die is vervuld door een man. Verder passen we ons werving- en selectiebeleid aan, onder meer door teksten inclusiever te maken en te kijken of we in beeld diverser kunnen zijn.

Eind 2021 zijn we gestart met het *Future Proof Governance*-programma, een initiatief om jonge medewerkers een stem te geven. Samen met het directieteam werkt een *Young Future Board* bestaande uit vijf jonge medewerkers onder meer aan een toekomstbestendige manier van besturen. Om diversiteit en inclusie verder te activeren zijn we recent een organisatiebrede dialoog gestart onder leiding van ervaren consultants. Op die manier maken we het thema bespreekbaar, halen we bij medewerkers op wat nodig is en leggen we de basis voor een aangescherpt diversiteit- en inclusiebeleid.

Performancesysteem

In een werkgroep hebben we het performancesysteem onder de loep genomen dat we momenteel gebruiken om ons personeel te beoordelen. We hebben onszelf afgevraagd of we de beoordeling überhaupt moeten behouden, en zo ja, in welke vorm. Dit jaar werd duidelijk dat er veel draagvlak is voor het voorstel om een 360-gradenfeedbacksysteem te implementeren, waarin teamleden regelmatig vanuit verschillende perspectieven feedback krijgen op hun functioneren. Hier werken we nu op pilotbasis mee.



Medewerkersonderzoek

Sinds 2018 voeren we samen met onderzoeksbureau Effectory jaarlijks een medewerkersonderzoek uit. We onderzoeken de werkbeleving, met een focus op motivatie. In 2020 hebben we in plaats van het gebruikelijke onderzoek een Covid-pulsemeting gedaan. In 2021 hebben we weer een medewerkersonderzoek uitgevoerd. In 2021 hadden we een respons van 77,2 procent. Dat is minder dan in 2019. Het is nog steeds een hoge respons aangezien de benchmark op 69 procent ligt. We hadden daarop een algemeen onderzoek uitgevoerd en in het najaar heeft een onderzoek per team plaatsgevonden.

We hebben onze medewerkers vragen gesteld over vijf HR-thema's, waaronder betrokkenheid, sociale veiligheid en bevlogenheid. Er is een significante stijging te zien in de motivatie (het gemiddelde van betrokkenheid en bevlogenheid) en het werkgeverschap (de mate waarin mensen het bedrijf als werkgever waarderen). Het gevoel van autonomie is bij een aantal bedrijfsonderdelen gestegen en bij een aantal andere juist gedaald. De sterkste daling bij autonomie is te zien bij het inplannen van werkzaamheden. Een ander opvallend resultaat is onze eNPS (Employee Net Promotor Score). Dat cijfer drukt uit in hoeverre medewerkers

het bedrijf aanraden aan anderen. Het ligt in 2021 op 42,9, wat een enorme stijging is ten opzichte van de vorige meting (14,7). We zijn tevreden met de mooie resultaten en doen ons best om deze positieve tendens vast te houden.

In- en uitstroom

In 2021 zijn 28 medewerkers bij Port of Amsterdam komen werken en hebben 24 medewerkers ons bedrijf verlaten, op een totaal van 376 medewerkers. Zowel het aantal ingestroomde als uitgestroomde medewerkers is hoger dan in 2020 (toen was de instroom 21 en de uitstroom 20). Dat komt door het opheffen van de tijdelijke vacaturestop die we vanwege de coronacrisis hadden ingevoerd. Net als in 2020 vallen alle medewerkers van Port of Amsterdam onder de cao, met uitzondering van de statutaire directieleden en stagiair(e)s.

Ziekteverzuim

In 2021 was het ziekteverzuim 3,8 procent. Ten opzichte van 2020 (3,9 procent) is het verzuimpercentage licht gedaald. Onze bedrijfsarts monitort arbeidsongeschikte medewerkers actief en we volgen de Wet verbetering poortwachter nauwgezet op. Toch is het percentage ten opzichte van de doelstelling van 3,1 procent nog steeds te hoog.

 **0,1% lager**

Ziekteverzuim	%
2021	3,8%
2020	3,9%
2019	4,0%
2018	3,9%

Ondernemingsraad

De ondernemingsraad (OR) van Port of Amsterdam denkt mee met het bestuur, brengt advies uit en ontplooit eigen initiatieven. De OR heeft een zittingsperiode van 2019 tot 2022. Het dagelijks bestuur van de OR bestond in 2021 uit Francis de Wit (voorzitter), Richard Kerkhof (vicevoorzitter), Zehra Abdoelaziz (secretaris) en Tamara van der Steen (vice-secretaris). Begin februari 2022 hebben verkiezingen plaatsgevonden voor de nieuwe OR. Kandidaten konden zich tot eind 2021 verkiesbaar stellen.

De OR fungeert als de oren en ogen van de organisatie. Dat is ook in 2021 weer gelukt, getuige de vlotte manier waarop initiatieven werden uitgevoerd en de wijze waarop de adviezen zijn opgevolgd door het bestuur en de RvC. De OR heeft actief meegedacht en advies uitgebracht over organisatorische kwesties, zoals de transitie naar de wendbare organisatie. Ook heeft de OR onder andere geadviseerd over onder andere de herfinanciering van Port of Amsterdam en de aanstelling van de nieuwe Chief Investment Officer en de nieuwe RvC-leden.

Maatschappelijke activiteiten

Port of Amsterdam ontplooit al een aantal jaren activiteiten waarmee we een bijdrage leveren aan de maatschappij. Zo werken we samen met Pantar, een leer-werkbedrijf voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Samen bieden we werk aan en begeleiden we ongeveer 50 inwoners van Amsterdam en Diemen. Ook werken we samen met Emma at Work, een stichting die jongeren tussen de 15 en 30 jaar met een chronische ziekte of lichamelijke beperking helpt om werk te vinden. We reserveren standaard drie werkervaringsplekken voor deze jongeren.



Wij reserveren standaard drie werkervaringsplekken voor jongeren met een chronische ziekte of lichamelijke beperking.

Governance

Maatschappelijk
verantwoord en
slagvaardig

Port of Amsterdam
wil een integere
organisatie zijn.
We werken samen,
zijn gedreven, tonen
respect en nemen
verantwoordelijkheid.

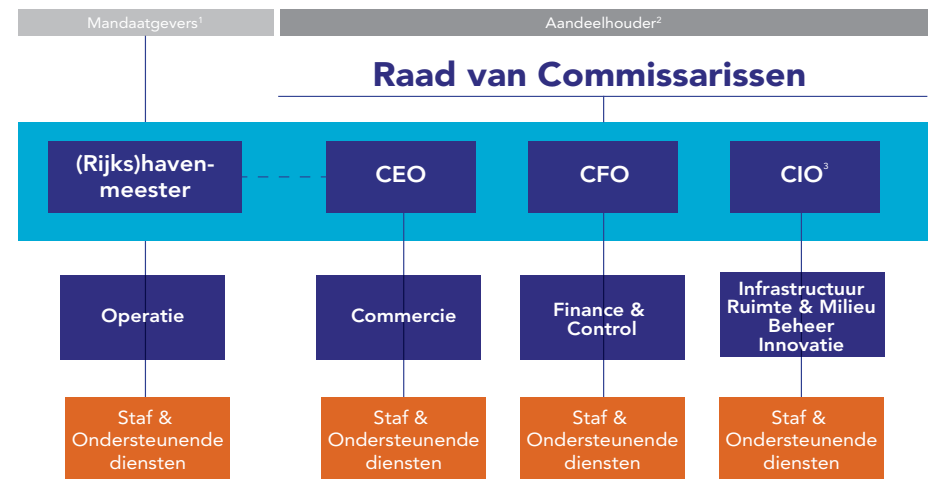
Port of Amsterdam wil een integere organisatie zijn. We werken samen, zijn gedreven, tonen respect en nemen verantwoordelijkheid. Vanuit deze kernwaarden bouwen wij dagelijks aan een gezonde, maatschappelijk verantwoorde en slagvaardige organisatie.

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 directie-reglement 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 middellange bedrijfsstrategisch plan (vier jaar) van de vennootschap.

De Wet bestuur en toezicht vereist van de vennootschap om 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 2021) is met drie vrouwen en twee mannen evenwichtig ingericht. Dit geldt ook voor de samenstelling van de statutaire directie, die bestaat uit een vrouw en twee mannen. Het directie-team bestaat naast de drie statutair directeuren uit de havenmeester (vrouw) en de bestuurssecretaris (man).



■ Directieteam (DT) 1. Het Rijk en de gemeenten rond het Noordzeekanaal 2. Gemeente Amsterdam 3. Chief Investment Officer

Directie

De statutaire directie bestond in 2021 uit algemeen directeur Koen Overtoom (CEO) en financieel directeur Alexander Kousbroek (CFO). De directie is per 1 oktober versterkt met statutair directeur investeringen Dorine Bosman (CIO).

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.

Koen Overtoom (1966), Nederlandse nationaliteit (m)

Benoemd in 2013

CEO Port of Amsterdam (m.i.v. 1-11-2016)

COO Port of Amsterdam (t/m 31-10-2016)

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

CFO Port of Amsterdam (m.i.v. 1-1-2021)

CFO a.i. Port of Amsterdam (t/m 31-1-2020)

Nevenfuncties:

- Lid raad van toezicht Amports

Dorine Bosman (1963), Nederlandse en Amerikaanse nationaliteit (v)

Benoemd in 2021

CIO Port of Amsterdam (m.i.v. 1-10-2021)

Nevenfuncties:

- Lid raad van advies GBM Works
- Lid raad van advies Akselos

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. In 2021 heeft de raad een toezichtvisie opgesteld waarin de rol van de raad als toezichthouder, adviseur en werkgever staat beschreven.

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 ten minste drie en ten hoogste zeven leden. Dat aantal wordt vastgesteld door de algemene vergadering. Bij aanvang van 2021 bestond de raad van commissarissen uit vijf leden, een aantal dat gedurende het jaar gelijk is gebleven. De raad kent twee commissies: de auditcommissie en de werkgeverscommissie. Beide commissies voeren op onderdelen het voorbereidende werk uit voor de raad van commissarissen.

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

Benoemd in 2013

- Chairman Groendus en lid Energyboard NPM
- Advisor en lid industrypanel APG, direct investments
- Lid raad van toezicht De Jong Hot Water Tanks
- Voorzitter raad van commissarissen Koninklijke Wagenborg
- Voorzitter Overlegorgaan voor de Fysieke Leefomgeving (OLF)
- Lid raad van commissarissen Kallista Energy, Parijs
- Member ESG committee Brisa, Lissabon
- Lid Raad van Toezicht Universiteit Twente

Willemijn Maas (1959), Nederlandse nationaliteit (v)

Benoemd in 2013

- 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

- Directeur Strategy Execution Office ABN AMRO Bank NV
- Bestuurslid Betaalvereniging Nederland BV

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

Benoemd in 2019

- Eigenaar Pi Control
- Lid raad van commissarissen PWN
- Lid raad van toezicht Consumentenbond
- Docent governance

Evert den Boer (1969), Nederlandse nationaliteit (m)

Benoemd in 2021

- Voorzitter raad van bestuur Enexis Groep
- Voorzitter ledenraad Netbeheer Nederland
- Lid raad van toezicht Stichting Buitenfonds
- Lid bestuur Nederlandse Vereniging voor Duurzame Energie

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

Benoemd in 2016 (t/m 27-01-2021)

We maken een bewuste afweging tussen onze doelstellingen en de risico's die we bereid zijn te nemen. We streven naar een bestendige, maatschappelijk verantwoorde bedrijfsvoering.

Risico- management

Identificerend en initiërend

Port of Amsterdam is beheerder en ontwikkelaar van de haven. We vervullen dus meerdere taken en rollen. Dat brengt zowel kansen als onzekerheden en risico's met zich mee. Het is van essentieel belang om hier tijdig op te anticiperen. We hechten dan ook grote waarde aan risicomanagement.

De huidige tijd heeft ons geleerd dat het belangrijk is snel in te kunnen spelen op veranderende en onzekere situaties. Dit vergt aanpassingsvermogen van Port of Amsterdam en van onze klanten. Verandering in de omgeving van onze organisatie is van alle tijden. De laatste jaren zien we echter dat de snelheid van verandering toeneemt en dat die verandering onvoorspelbaarder wordt. Een deel van ons werk is niet meer simpel, standaard, beheersbaar en voorspelbaar. Het is complex, dynamisch en onvoorspelbaar geworden. Om in deze omstandigheden onze strategie te realiseren, zetten wij volop in op integraal risicomanagement en wendbaarheid.

Risicobereidheid

We streven naar een bestendige, maatschappelijk verantwoorde bedrijfsvoering. We maken een bewuste afweging tussen onze doelstellingen en de risico's die we bereid zijn te nemen. We hebben in 2021 onze risicobereidheid herijkt op zeven bedrijfswaarden: veiligheid en gezondheid, financiële impact, reputatie, duurzaamheid, vlot, veilig en milieuverantwoord scheepvaartverkeer, compliance en klanttevredenheid.

In het kader van onze algemene bedrijfsvoering zijn we over het geheel genomen neutraal als het gaat om de bereidheid om risico's te nemen. Aan de ene kant zijn we ambitieus en moeten we risico's nemen om onze (strategische) doelstellingen te behalen. Zo zijn we bereid om significante risicovolle investeringen te doen gerelateerd aan de energietransitie. Aan de andere kant zijn we in het kader van de



Visie op de beheersing van risico's en onzekerheden

uitvoering van onze publieke taak door de Divisie Havenmeester defensief. In de balans tussen veiligheid van scheepvaartverkeer en omgeving enerzijds en vlotte, efficiënte afhandeling van scheepvaart anderzijds, heeft veiligheid duidelijk de hoogste prioriteit. De Rijkshavenmeester werkt in opdracht van en legt verantwoording af aan publieke mandaatgevers. Het karakter van de publieke taak die zij uitvoert, vraagt per definitie om minimale risicobereidheid.

Het beleid ten aanzien van de inzet van financiële instrumenten is terughoudend. Het treasury-statuuut is herijkt en biedt mogelijkheden om bestaande rente- en financieringsrisico's af 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. De financiële risico's zijn nader toegelicht in bijlage 7.

Een groot deel van de toprisico's (S9, S2, S16, S1, O5) 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.

Integraal risicomanagement

Ons integraal risicomanagement stelt ons in staat betere afwegingen te maken door de risico's te identificeren, beoordelen en expliciet te maken. In onze dagelijkse operatie en projecten kunnen we risico's breed en efficiënt beheersen met behulp van preventieve en correctieve maatregelen. Bij Port of Amsterdam hebben we niet alleen aandacht voor de harde kant van risicomanagement (de processen, procedures en rapportages), maar ook voor de zachte kant zoals risicobewustzijn, cultuur en communicatie. Volgens ons werkt de harde kant van risicomanagement alleen als de zachte kant voldoende aandacht krijgt.

Ons risicomanagement-framework en onze werkwijze is vormgegeven op basis van de onderstaande vijf principes:

1. Het is **integraal** opgezet: risicomanagement vindt op elk niveau in de organisatie plaats en alle soorten risico's worden erbij betrokken.
2. Het wordt **geïntegreerd** uitgevoerd: in de uitvoering streven wij naar het behoud van continuïteit en daarom wordt het risicomanagement zoveel mogelijk geïntegreerd in de bestaande processen en werkwijze.
3. Het is een **continu** proces: we doorlopen het risicomanagementproces (identificatie, beoordeling, beheersing, monitoring en communicatie) voortdurend.
4. Het is **transparant** en open: we stimuleren het open en transparant bespreken van risico's.
5. Het kent **eigenaarschap**: ieder risico kent een eigenaar die verantwoordelijk is voor de beheersing, periodieke actualisatie en communicatie.

De taken en verantwoordelijkheden ten aanzien van risicomanagement zijn in de organisatie ingebed volgens het *three lines model*. De directie is eindverantwoordelijk voor het risicoprofiel van de organisatie. De eerste lijn is verantwoordelijk voor een adequate uitvoering van processen zodat we de gestelde doelstellingen

bereiken. De eerste lijn is ook verantwoordelijk voor de identificatie en beheersing van de hieraan gerelateerde risico's.

De tweedelijnsfunctionarissen hebben een adviserende, faciliterende en monitorende rol richting de eerste lijn en verstrekken verdiepende analyses en rapportages aan de directie. De derde lijn heeft een onafhankelijke rol en adviseert objectief over de effectiviteit en efficiëntie van het risicomanagementsysteem.

De tweede- en derdelijnsactiviteiten worden gecoördineerd door de manager Risk & Audit. De activiteiten rondom de interne audit worden jaarlijks in samenspraak met de auditcommissie vastgesteld in het auditplan. De uitvoering van de auditactiviteiten wordt grotendeels uitbesteed aan externen. Het voordeel is dat we capaciteit gericht kunnen inzetten en brede toegang hebben tot specifieke expertise.

Ieder kwartaal wordt de voortgang van het auditplan en de beheersing en actualisatie van de toprisico's gemonitord en gerapporteerd aan de directie.

Doorgevoerde verbeteringen in integraal risicomanagement en de wendbare organisatie

Integraal risicomanagement

In 2021 hebben we het integraal risicomanagement-framework vastgesteld en geïmplementeerd in onze werkwijze. Ook hebben we een interne risicomanagement- en auditfunctionaris aangesteld die de implementatie van de werkwijze en het risicobewustzijn ondersteunt en stimuleert in de gehele organisatie. Naast de organisatorische inrichting hebben we stappen gezet in de technische inrichting en het gebruik van onze GRC-risicomanagementtool. GRC staat voor Governance, Risk en Compliance: een geïntegreerde aanpak ten aanzien van de inrichting en aansturing van het bedrijf (governance), de omgang met onzekerheden (risk) en het

aantoonbaar voldoen aan normen en kaders (compliance). De inrichting en uitrol van de tool in de organisatie blijft in 2022 doorlopen.

Verder hebben we afgelopen jaar de ITGC's vormgegeven en geïmplementeerd in onze werkwijze. ITGC's zijn Information Technology General Controls. Deze zijn gericht op de juiste ontwikkeling en implementatie van applicaties, inclusief de integriteit van applicaties, data en geautomatiseerde operaties. We monitoren periodiek onze prestatie op de ITGC's en voeren mogelijke verbeteringen door.

Daarnaast hebben we een begin gemaakt met de inrichting van ISMS in de GRC-tool. ISMS staat voor Information Security Management System. Dat is een systeem waarmee we in staat zijn onze informatiebeveiliging te waarborgen en te besturen. Dit werken we komend jaar verder uit voor onze assets. Om ook bij opgetreden risico's en crisissituaties als organisatie gereed te staan, is er een werkgroep ingesteld om Business Continuity Management vorm te geven. Dit traject loopt door tot 2022. Dan vindt ook de implementatie van de werkwijze plaats.

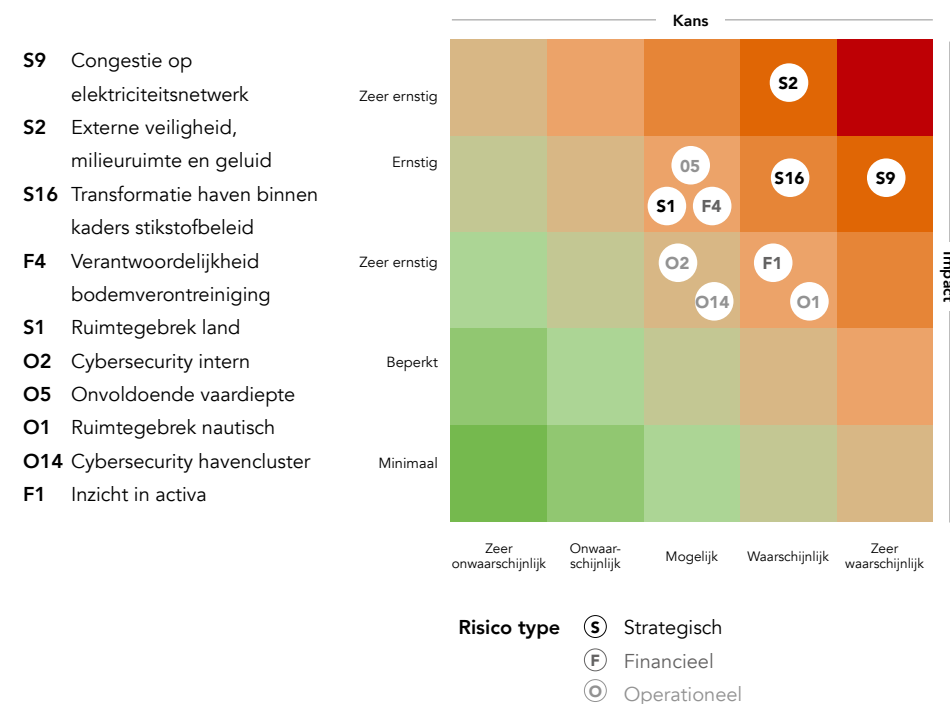
Wendbare organisatie

In 2021 hebben we steeds meer in productteams en autonome klantteams gewerkt. We zien dat we beter en sneller kunnen inspelen op vragen van bestaande en nieuwe klanten. Ook hebben we de plannen voor de opzet en werkwijze van Strategy & Development en Innovatie vormgegeven. Bij Innovatie maken we onderscheid in het identificeren en doorvoeren van incrementele verbeteringen en de verkenning en initiatie van radicale verbeteringen.

Top 10 risico's 2021

Tijdens het strategische risicoassessment hebben we de risico's gekwantificeerd en de top 10 risico's voor 2021 vastgesteld. De betrokken deelnemersgroep vormt een goede weerspiegeling van de gehele organisatie. Ieder kwartaal monitoren we en rapporteren we over deze top 10.

Zie bijlage 7 voor de complete lijst met risico's.



Gematerialiseerde risico's 2021

In 2021 heeft het risico 'Covid-19' zich meerdere keren gematerialiseerd. Dat heeft niet geleid tot aanpassingen aan ons risicobeheersings- en controlesysteem. We hebben de landelijke aanpak en de RIVM-richtlijnen opgevolgd. In de beheersing is de prioriteit uitgegaan naar de veiligheid en gezondheid van onze medewerkers en de continuïteit in de scheepvaartafwikkeling. Ten aanzien van de scheepvaart hebben de lockdowns met name impact gehad op de cruisebranche.

Verder is het risico 'Congestie op het elektriciteitsnet' opgetreden. Liander heeft congestie op het onderstation Hemweg bekendgemaakt. Elektriciteit is de komende jaren schaars. Dat heeft een materiële impact op de verduurzaming van de haven. De klimaatdoelstellingen en -ambities, zoals Amsterdam Klimaatneutraal 2050, komen hiermee onder druk te staan. Mogelijk duurt het tot medio 2027 voordat er een structurele oplossing is.

In de tussenliggende tijd werken Liander, TenneT, gemeente Amsterdam en Port of Amsterdam gezamenlijk aan een programma om werkzaamheden en innovaties te versnellen en tijdelijke oplossingen te stimuleren. We kijken ook naar alternatieve energiebronnen, zoals hergebruik van warmte en de inzet van waterstof, om de druk op het net te verminderen. Verder bespreken wij met de grootverbruikers in de haven in hoeverre zij hun gecontracteerde vermogen kunnen afstemmen op en delen met andere bedrijven.

Er zijn verder geen risico's en onzekerheden opgetreden die een dusdanige impact hadden op het afgelopen boekjaar, dat wij daartoe aanpassingen moesten doen aan ons risicobeheersings- en controlesysteem.

De raad van commissarissen

Bericht van de voorzitter

De raad van commissarissen van Port of Amsterdam houdt toezicht op onze directie en ondersteunt de directieleden waar nodig met advies. Zo ziet de raad erop toe dat ons financiële en strategische beleid gedegen en verantwoord wordt uitgevoerd.

Het was opnieuw een bewogen jaar voor Port of Amsterdam. Het bedrijf maakt deel uit van een samenleving die principieel en op meerdere maatschappelijke lagen aan het veranderen is. Deze ontwikkelingen beginnen te landen in de onderneming die het havenbedrijf is. Geleidelijk wordt het steeds meer de *core business* om met die dynamiek om te gaan.

Een bedrijf in beweging

Port of Amsterdam is zelf ook in beweging. Waar het vroeger vooral ging om de overslagcijfers, gaat het nu veel meer over partnerschappen. Met partners werkt het bedrijf bijvoorbeeld aan de energietransitie. Dat vraagstuk is een kans om een duurzame verbinding te maken tussen stad en haven. We kunnen daar een winnende combinatie van maken. Dat gebeurt ook al, aangezien de haven de stad nu al voorziet van schone warmte en stroom.



“Er kunnen weinig bedrijven met dezelfde autoriteit en vanzelfsprekendheid een leidende rol spelen in de vormgeving van de regio.”

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

Ook profileert het bedrijf zichzelf steeds meer als regisseur van de ruimte in de stad en regio. De verwevenheid met stad en regio is cruciaal voor Port of Amsterdam, mede vanwege de ligging van de haven. Bovendien kunnen weinig bedrijven met dezelfde autoriteit en vanzelfsprekendheid een leidende rol spelen in de vormgeving van de regio. Burgers, industrie en overheid komen vaak bij het havenbedrijf uit om deze regierol te vervullen. Bij het havenbedrijf leeft dan ook de urgentie om de kennis en kunde op te bouwen om zich goed te verhouden tot die vraagstukken en de betrokken partijen.

Twee belangrijke thema's

Naast de reguliere overleggen zijn twee thema's dit jaar nadrukkelijk aan de orde gekomen. Dat is ten eerste de aandacht voor continuïteit. In goed overleg met de gemeente Amsterdam, de OR en de directie hebben we een nieuwe functie gecreëerd om invulling te geven aan de investeringsagenda van het havenbedrijf. Het verheugt ons dat Dorine Bosman deze belangrijke functie van Chief Investment Officer (CIO) sinds oktober 2021 vervult. Daarnaast hebben we Evert den Boer aangesteld als lid van de raad van commissarissen.

Het tweede thema is de verhouding met iedereen met wie de raad samenwerkt: de directie, de OR en de gemeente Amsterdam. In 2021 hebben we een toezichtvisie opgesteld, waarin we hebben vastgelegd hoe de raad van commissarissen zijn rol ziet ten opzichte van andere stakeholders, zoals de aandeelhouder, de OR en de directie. Dat concept hebben we toegestuurd aan de stakeholders, waarna we de suggesties grotendeels hebben overgenomen. We beschikken dus nu over een gedragen toezichtvisie, waarmee de rol en positionering van de raad van commissarissen duidelijk is voor alle stakeholders.

Verder heeft de raad van commissarissen in 2021 aandacht besteed aan risicomanagement. We hebben met medewerkers van verschillende divisies en afdelingen gesproken over onder meer financieringsrisico's en ruimte- en veiligheidsrisico's. Ook is de interne transitie naar de wendbare organisatie regelmatig ter sprake gekomen.

Vanwege de maatschappelijke effecten van corona hebben we dit jaar amper bedrijfsbezoeken gedaan. We hebben de nieuwe Zeesluis IJmuiden bezocht, waar we onder meer over de belangrijkste investeringsthema's hebben gesproken. Verder hebben we, op één uitzondering na, alle meetings online georganiseerd. Dat zorgt voor een andere dynamiek en we missen de menselijke interactie, maar het is prettig dat we op deze manier toch kunnen samenwerken.

De menselijke relatie geeft de doorslag

We kunnen lang spreken over investeringen, transities en andere grote onderwerpen. Die zijn belangrijk en relevant voor het havenbedrijf. Toch geeft uiteindelijk de menselijke relatie de doorslag. Bedrijven werken niet samen; mensen doen dat. We moeten elkaar dan ook zien te vinden op aanvullende vaardigheden en ambities. We moeten erachter komen wie de ander is en wat hem of haar beweegt. Dat betekent dat we goed naar elkaar moeten luisteren. Op die manier kunnen we samen met onze partners een ontwikkeling realiseren die noodzakelijk is om een duurzame toekomst vorm te geven.

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 2021 bestond de raad van commissarissen (RvC) uit Jeroen de Haas, Willemijn Maas, Anne Marie Magis, Mieke Pigeaud-Wijdeveld, Koos van der Steenhoven (tot eind januari) en Evert den Boer (per september). Met de komst van Evert den Boer heeft de RvC veel kennis en ervaring binnengebracht op het gebied van energie en energie-infrastructuren.

Na het vertrek van Koos van der Steenhoven heeft Jeroen de Haas de voorzittershamer overgenomen. Bij die gelegenheid heeft hij zijn collega-commissarissen, de directie en de aandeelhouder geïnformeerd dat hij zijn commissariaat graag in het eerste kwartaal van 2022 beëindigt, na tien jaar actief te zijn geweest als toezichthouder bij Port of Amsterdam. Ten behoeve van de continuïteit van het voorzitterschap is de RvC na het zomerreces gestart met de werving van een nieuwe voorzitter.

In 2021 heeft de RvC in totaal acht keer vergaderd, waarvan vijf keer in aanwezigheid van de directie. Aan de orde kwamen onder meer ontwikkelingen in de haven die bijdragen aan de strategische doelstellingen van Port of Amsterdam op het gebied

van energietransitie en groei van circulaire activiteiten. Het ging bijvoorbeeld over de investeringen in walstroominstallaties, in een stoomleiding en in de bouw van Prodock 2, een nieuw verzamelgebouw voor ondernemers in de start-up- of scale-upfase die actief zijn op het gebied van circulair en biobased, energietransitie en digitalisering. Bijzondere aandacht was er voor de congestie in het elektriciteitsnetwerk en de impact hiervan op het vestigingsklimaat in het Amsterdamse havengebied en op de strategische ambities van Port of Amsterdam.

Met goedkeuring van de RvC en de aandeelhouder heeft de directie een nieuw treasury-statuuut vastgesteld en is een herfinanciering van de onderneming gerealiseerd. Ook heeft de RvC stilgestaan bij de uitkomsten van een strategisch risico-assessment en de uitkomsten van een benchmarkanalyse naar een efficiënte organisatie.

In het eerste kwartaal van het jaar zijn drie extra vergaderingen belegd. Die hadden vooral betrekking op de versterking van de directie met een CIO, de samenstelling en het voorzitterschap van de RvC en de werving van een nieuwe commissaris. Halverwege het jaar heeft de RvC een zelfevaluatie afgerond. Een van de acties die deze evaluatie heeft opgeleverd, is het herijken door de RvC van zijn toezichtvisie. Deze visie geeft weer hoe de RvC aankijkt tegen zijn rol als toezichthouder, adviseur en werkgever. Voorafgaand aan de vaststelling is de conceptversie voorgelegd aan de directie, de ondernemingsraad en de aandeelhouder. De RvC betreft de toezichtvisie bij zijn jaarlijkse evaluatie. Hiermee is het een levend document waarin de RvC accenten kan leggen die belangrijk worden geacht voor het komende jaar.

Eind juni hebben de RvC en de directie gezamenlijk een middag doorgebracht in het Sluis Haven Informatie Punt (SHIP) in IJmuiden. Na een presentatie van de programmadirecteur Energietransitie Noordzeekanaalgebied werd ingegaan op het ruimtelijk

orderingsvraagstuk in het Noordzeekanaalgebied in relatie tot de energietransitie. Rijkswaterstaat gaf daarna een toelichting bij de laatste fase van de bouw en de inwerkingstelling van de nieuwe zeesluis in IJmuiden. De middag werd afgerond met een werkbezoek aan de nieuwe zeesluis.

Tot slot heeft de aanhoudende corona-problematiek invloed gehad op de activiteiten van de RvC. De meeste vergaderingen verliepen digitaal. Dankzij de uitstekende digitale infrastructuur van Port of Amsterdam is er, ook als het gaat om het verspreiden van stukken en het houden van meetings, geen noemenswaardige discontinuïteit geweest. In vrijwel alle vergaderingen heeft de raad stilgestaan bij de effecten van de pandemie op het havenbedrijf, de medewerkers en de klanten.

Naast de eigen vergaderingen heeft de RvC in volledige samenstelling en in deelsamenstellingen gesproken met de ondernemingsraad en de aandeelhouder.

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 2021 bestond de auditcommissie uit Mieke Pigeaud-Wijdeveld (voorzitter) en Anne Marie Magis. De commissie vergaderde in 2021 vijf keer, waarbij de CFO vijf keer aanwezig was, de CEO twee keer en de CIO één keer.

In de vergaderingen kwam, in aanwezigheid van de externe accountant, onder meer de vaststelling van de jaarrekening 2020 van Port of Amsterdam en een aantal van zijn deelnemingen aan de orde. Er was aandacht voor de bevindingen van de externe

accountant, het controleplan voor 2021 en de management-letter naar aanleiding van de bevindingen van de interimcontrole van 2021. Met ingang van 1 september 2021 is BDO Audit & Assurance B.V. de nieuwe externe accountant van Port of Amsterdam.

Bijzondere aandachtspunten voor de auditcommissie in 2021 waren het risico-management (waaronder de interne audits en risico-assessment), cybersecurity, het gerealiseerde investeringsvolume en het monitoren van de (potentiële) financiële effecten van de coronapandemie.

Verder is met de directie uitgebreid gesproken over IT (in het bijzonder over IT-strategie, IT general controls, de audits op applicaties en informatiebeveiliging), de begroting en de financiële managementrapportages, de treasury-functie (waaronder de herijking van het treasury-statuuut, de herfinanciering van de onderneming, het treasury-jaarplan en verslag), deelnemingen en investeringen. In februari is een evaluatie uitgevoerd naar het functioneren van de auditcommissie.

Werkgeverscommissie

Deze commissie bestond in 2021 uit Evert den Boer (met ingang van september), Willemijn Maas (voorzitter) en Anne Marie Magis (tot september). De naam van de commissie luidde voluit 'remuneratie, selectie & benoemingscommissie' maar is gewijzigd in 'werkgeverscommissie'.

De werkgeverscommissie ondersteunt de RvC bij de voorbereiding van besluitvorming over de bezoldiging en benoeming van de statutaire directie, de benoeming van commissarissen, het vaststellen van de jaardoelstellingen en de beoordeling van de directie. Ook voert de commissie de voortgangsgesprekken met de directieleden en met het hoofd van de Divisie Havenmeester.

In 2021 heeft de werkgeverscommissie met goed resultaat de selectie en benoeming voorbereid van een nieuwe commissaris en een nieuwe directeur. Op voordracht van de RvC heeft de algemene vergadering van Port of Amsterdam Evert den Boer per 1 september benoemd tot commissaris. Dorine Bosman is met ingang van 1 oktober 2021 benoemd als Chief Investment Officer (CIO) in de directie van Port of Amsterdam. Met deze versterking kreeg Port of Amsterdam een driehoofdige statutaire directie. Dorine Bosman brengt kennis en ervaring met zich mee die van belang zijn voor de ambitie van Port of Amsterdam om de energietransitie en de groei van circulaire activiteiten te stimuleren en te versnellen.

Eind september is de werkgeverscommissie de werving gestart voor een nieuwe voorzitter van de RvC. Deze procedure is in het eerste kwartaal van 2022 afgerond.

Evert den Boer
Willemijn Maas
Anne Marie Magis
Mieke Pigeaud-Wijdeveld
Jeroen de Haas, voorzitter tot 1 april 2022
Jan Lagasse, voorzitter per 1 april 2022

Over dit jaarverslag

Met ons jaarverslag informeren wij geïnteresseerden jaarlijks over onze resultaten, de relevante thema's en de toegevoegde waarde van onze bedrijfsactiviteiten. Op deze manier laten we zien waar wij mee bezig zijn, welke voortgang we boeken en waar we tegenaanlopen.

Totstandkoming van dit verslag

De thema's uit onze materialiteitsanalyse en de ontwikkelingen van afgelopen jaar vormen de basis van dit verslag.

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 meeleezen, commentaar geven en input leveren vanuit hun rol en expertise. Dit kernteam bestaat onder meer uit de bestuurssecretaris, het hoofd Communicatie en collega's van de afdelingen Duurzaamheid, Commercie en Finance- en Business Control.

Ook onze directie is betrokken bij de totstandkoming van het jaarverslag. Op gezette tijden geven zij feedback op het proces, de structuur en de inhoud van het jaarverslag. 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?

Dit jaarverslag is bedoeld voor iedereen die geïnteresseerd is in onze rol, toegevoegde waarde, successen en dilemma's. Specifiek vormt dit verslag onze voortgangsrapportage aan de gemeente Amsterdam, onze aandeelhouder. Tijdens de totstandkoming van dit verslag hebben wij ook de geïdentificeerde stakeholders in gedachten (zie bijlage 3). Waar mogelijk houden we rekening met de behoeften van de verschillende stakeholders.

Veranderingen ten opzichte van 2020

In 2021 hebben we gekozen voor een korter en bondiger jaarverslag dan in de voorgaande jaren. Ten opzichte van 2020 hebben we de coronacrisis een minder prominente plek gegeven in het jaarverslag. Vanwege de herijkte materialiteitsanalyse hebben we het hoofdstuk *Resultaten* anders opgebouwd. In het hoofdstuk *Risicomanagement* hebben we enkele wijzigingen doorgevoerd vanwege organisatorische veranderingen.

Transparantiebenchmark

We willen transparant zijn in onze verslaglegging. Daarom hebben we met jaarverslag 2018 en 2020 meegedaan met de Transparantiebenchmark. Dat is een tweejaarlijks onderzoek naar de transparantie van MVO-verslaglegging onder de ongeveer 500 grootste bedrijven van Nederland. Wij doen mee omdat wij onze maatschappelijke verslaglegging willen verbeteren en transparant willen zijn over ons beleid en activiteiten. In het eerste jaar dat wij meededen hebben wij een eervolle vermelding ontvangen als best scorende nieuwkomer. Tijdens onze tweede deelname zijn we zeven plaatsen gestegen.

Richtlijnen

Dit verslag is 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 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 ingeschakeld om de betrouwbaarheid van enkele maatschappelijke KPI's te controleren. De richtlijn die de accountant hiervoor hanteert is standaard 3000A, 'Assurance-opdrachten anders dan opdrachten tot controle of beoordeling van historisch financiële informatie (attestopdrachten)'. Deze standaard is vastgesteld door de Nederlandse Beroepsorganisatie van Accountants (NBA).

Nu de werkzaamheden zijn afgerond hebben wij het assurance-rapport ontvangen. Daaruit blijkt dat de geselecteerde indicatoren zijn opgesteld in overeenstemming met de rapportagecriteria, zoals toegelicht in definitietabel (zie bijlage 5). De conclusie heeft betrekking op de KPI's CO₂-uitstoot, Duurzaam inkopen, Verzuim en Schone scheepvaart.

We hebben 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. De afgelopen jaren zijn wij vertrouwd geraakt met het proces. De inzichten die we hebben opgedaan nemen wij mee om het stappenplan te kunnen volgen en onze ambitie te bereiken.

Scope van dit jaarverslag

Dit verslag omvat de activiteiten van Port of Amsterdam in de periode van 1 januari 2021 tot en met 31 december 2021 en is gepubliceerd op 31 maart 2022.

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

Een grondig
inzicht in ons
financieel
resultaat over
2021

Inhoudsopgave

Balans per 31 december 2021	57
Winst- en verliesrekening over 2021	58
Kasstroomoverzicht over 2021	59
Grondslagen van waardering en resultaatbepaling	61
Toelichting op de balans	71
Toelichting op de winst- en verliesrekening	96
Overige gegevens	
Statutaire regeling omtrent de bestemming van de winst	106
Controleverklaring van de onafhankelijke accountant	107
Assurance-rapport van de onafhankelijke accountant	110

Balans per 31 december 2021

(vóór resultaatverdeling)

Activa	Toelichting	31-12-2021	31-12-2020
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	1	5.841.498	4.794.126
Materiële vaste activa	2	566.512.002	563.435.390
Financiële vaste activa	3	341.044.785	330.178.205
Totaal vaste activa		913.398.285	898.407.721
Vlottende activa			
Vorderingen	4	26.484.094	19.715.583
Liquide middelen	5	11.494.869	222.651
Totaal vlottende activa		37.978.963	19.938.234
TOTAAL ACTIVA		951.377.248	918.345.955
Passiva			
Eigen vermogen	6		
Geplaatst kapitaal	7	45.000	45.000
Agioreserve	8	300.584.972	300.584.972
Wettelijke reserves	9	8.560.019	6.876.752
Overige reserves	10	295.612.703	265.893.147
Resultaat boekjaar		57.728.450	82.254.823
		662.531.144	655.654.694
Voorzieningen	11	93.740.532	85.857.536
Langlopende schulden	12	143.000.931	54.813.608
Kortlopende schulden	13	52.104.641	122.020.117
TOTAAL PASSIVA		951.377.248	918.345.955

Winst- en verliesrekening over 2021

	Toelichting	2021	2020
Opbrengsten	14	163.143.282	158.443.070
Personeelslasten	15	40.024.499	36.707.081
Afschrijvingen	16	27.399.752	24.358.972
Overige bedrijfskosten	17	36.350.786	32.910.050
Som der kosten		103.775.037	93.976.103
Bedrijfsresultaat		59.368.245	64.466.967
Financiële baten en lasten	18	-3.241.727	-1.874.154
Resultaat voor belastingen		56.126.518	62.592.813
Belastingen	19	-5.307.462	21.513.136
Resultaat na belastingen		50.819.056	84.105.949
Resultaat deelnemingen	20	6.909.394	-1.851.126
NETTORESULTAAT NA BELASTINGEN		57.728.450	82.254.823

Kasstroomoverzicht over 2021

Kasstroom uit operationele activiteiten	Toelichting	2021	2020
Bedrijfsresultaat		59.368.245	64.466.967
<i>Aanpassingen voor:</i>			
Afschrijvingen	16	27.108.335	24.148.518
Toename voorzieningen	11	4.921.272	1.142.582
Afkoop erfpacht		-2.455.863	-1.658.502
		29.573.744	23.632.598
<i>Mutaties werkkapitaal:</i>			
Mutatie vorderingen	4	-3.126.004	5.393.136
Mutatie kortlopende schulden	13	-17.896.122	-12.428.781
		-21.022.126	-7.035.645
Kasstroom uit bedrijfsoperaties		67.919.863	81.063.920
Ontvangen interest		582.569	452.988
Betaalde interest		-420.042	-69.833
Betaalde vennootschapsbelasting	19	10.769.538	-4.076.557
		10.932.065	-3.693.402
Netto-kasstroom uit operationele activiteiten		78.851.928	77.370.518

Kasstroomoverzicht over 2021

Kasstroom uit investeringsactiviteiten	Toelichting	2021	2020
Investerings immateriële vaste activa	1	-2.730.293	- 2.362.032
Investerings materiële vaste activa	2	-28.793.444	-30.549.583
Investerings financiële vaste activa	3	-4.995.934	-6.426.951
Desinvesterings materiële vaste activa	2	291.417	210.453
Aflossingen op financiële vaste activa	3	507.697	2.131.902
Ontvangen dividend deelnemingen	3	3.833.333	800.000
Netto-kasstroom uit investeringsactiviteiten		-31.887.224	-36.196.211
Kasstroom uit financieringsactiviteiten			
Betaald dividend		-50.852.000	-61.367.641
Aflossing langlopende schulden	13	-643.186	-47.747
Opname langlopende schulden aan kredietinstellingen	13	90.000.000	-
Afname/toename kortlopende schulden aan kredietinstellingen	13	-74.197.300	19.297.937
Netto-kasstroom uit financieringsactiviteiten		-35.692.486	-42.117.451
Totale netto kasstroom in periode		11.272.218	-943.144
Liquide middelen per 1 januari		222.651	1.165.795
Liquide middelen per 31 december		11.494.869	222.651

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Informatie over de rechtspersoon

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

Havenbedrijf Amsterdam is een 100 % deelneming van de Gemeente Amsterdam.

Algemene toelichting

De belangrijkste activiteiten van de rechtspersoon

Havenbedrijf Amsterdam houdt zich voornamelijk bezig met de volgende activiteiten:

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

Impact van corona op de bedrijfsvoering

In 2021 blijven de gevolgen van de coronapandemie op de activiteiten van het Havenbedrijf Amsterdam zichtbaar. Ook in 2021 hebben alle werknemers grotendeels thuisgewerkt. De omzet ten opzichte van 2021 toont een voorzichtig herstel (+3,0%) door hogere met name toename van de opbrengsten uit huur en erfpacht (+5%).

Ten opzichte van 2019 (precoronapandemie) daalt de omzet over 2021 met -3,7% door lagere omzet zeevaart (-13,9%) en cruise (-74,9%), terwijl de omzet binnenvaart ten opzichte 2020 toeneemt met 10,6% en daarmee hoger is dan voor de coronapandemie in 2019 (+3,2%). Om de financiële gevolgen ook in 2021 te beperken zijn de kosten in 2021 strikt gemonitord en zijn verdere kostenbesparingen doorgevoerd die hebben bijgedragen aan het resultaat over 2021. Om de onzekere impact van de pandemie op de deelnemingen Bouw- en Handelmaatschappij Hallum B.V. en Hallum Cruise B.V. te mitigeren zijn in 2020 garantstellingen afgegeven, die ook in 2021 van kracht waren. Deze garantstellingen zijn mede ten behoeve van Waterkant C.V., deelneming van Hallum Cruise B.V. waarvan de opbrengsten door de coronapandemie tot bijna nihil daalden. 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. In 2020 heeft het Havenbedrijf Amsterdam haar klanten betalingsregelingen en verruimde betaaltermijnen aangeboden, die in 2021 voortgezet zijn tot en met 30 juni 2021. Voor 2022 zijn deze regelingen en verruimingen niet meer van toepassing. Waarderingen van de activa en passiva zijn beoordeeld, hieruit zijn geen bijzonderheden gebleken. Bijzondere waardeverminderingen zijn niet van toepassing.

Consolidatie

Havenbedrijf Amsterdam heeft daarnaast belangen in deelnemingen Hallum Cruise B.V., Bouw- en Handelmaatschappij Hallum B.V. (hierna Hallum B.V.) en Regionale Ontwikkelingsmaatschappij N.V. (hierna RON). RON zal in 2022 geliquideerd worden.

Havenbedrijf Amsterdam maakt gebruik van de vrijstelling van de plicht om de gegevens te consolideren van deelnemingen indien de in de consolidatie te betrekken maatschappijen gezamenlijk een financiële betekenis hebben die te verwaarlozen is op het geheel van Havenbedrijf Amsterdam (RJ 217.304 en art 2:407 lid 1 BW2).

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Verbonden partijen

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

Schattingen

Bij de toepassing van de grondslagen en regels voor het opstellen van de jaarrekening vormt de directie van Havenbedrijf Amsterdam diverse oordelen, schattingen veronderstellingen op basis van de omstandigheden en informatie beschikbaar op het moment van opmaak van de jaarrekening. Schattingen gebaseerd op toekomstige gebeurtenissen (of het zich niet voordoen van verwachte gebeurtenissen) kunnen onderhevig zijn aan toekomstige veranderingen in de markt en omstandigheden buiten de invloedssfeer van de groep. Deze schattingswijzigingen worden prospectief verwerkt. De coronapandemie heeft op de schattingen geen impact gehad.

Havenbedrijf Amsterdam heeft haar oordelen, schattingen en veronderstellingen, als gevolg van de coronapandemie, in 2020 heroverwogen en zijn niet gewijzigd in 2021. De belangrijkste oordelen en schattingen inclusief de bijbehorende veronderstellingen zijn:

Afschrijvingen en restwaarde

Per activacategorie zijn de afschrijvingstermijnen vastgesteld op basis van de (geschatte) economische levensduur van de activa. Volgens de lineaire afschrijvingsmethode wordt tot nihil afgeschreven, rekening houdend met een eventuele restwaarde. De gehanteerde afschrijvingstermijnen zijn uiteengezet bij de onderdelen 1 en 2 van de toelichting op de jaarrekening. Gedurende het jaar wordt getoetst of zich zodanige wijzigingen hebben voorgedaan in de schattingen en veronderstellingen van activa, dat een aanpassing van de gebruiksduur noodzakelijk is. Een dergelijke aanpassing wordt toekomstgericht doorgevoerd.

Voorziening latente belastingvorderingen

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

Voorziening oninbaarheid handelsvorderingen

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 heeft daarnaast tot en met juni 2021 betalingsregelingen en verruimde betaaltermijnen aangeboden aan haar klanten om hen 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, alsmede de inflatieveronderstellingen en de carrière Tabellen.

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 inflatie, veronderstellingen 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 amoveringsverplichtingen

Voor de voorziening amoveringsverplichtingen 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.

Voorziening nazorg baggerstort

Havenbedrijf Amsterdam bepaalt 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. 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.

Omrekening van vreemde valuta voor de balans

De jaarrekening is opgesteld in euro's, dit is zowel de functionele als presentatievaluta van Havenbedrijf Amsterdam 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

De onderneming kan financiële en operationele leasecontracten afsluiten. Een leaseovereenkomst waarbij de voor- en nadelen verbonden aan het eigendom van het leaseobject geheel of nagenoeg geheel door de lessee worden gedragen, wordt aangemerkt als een financiële lease. Alle andere leaseovereenkomsten classificeren als operationele leases. Bij de leaseclassificatie is de economische realiteit van de transactie bepalend en niet zozeer de juridische vorm. Classificatie van de lease vindt plaats op het tijdstip van het aangaan van de betreffende leaseovereenkomst.

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Havenbedrijf Amsterdam treedt op als lessor in een operationele lease voor de gronden die zij verhuurt of in ondererfpacht uitgeeft aan de bedrijven die feitelijk in het havengebied zijn gevestigd. Het actief wordt als leaseobject verwerkt in de balans overeenkomstig de aard van dat actief. De grondslagen voor de waardering van de geleasede activa zijn beschreven onder de materiële vaste activa. De leasebaten (exclusief vergoeding voor dienstverlening, zoals verzekering en onderhoud) als bestanddeel van de leasebetalingen worden op tijdsevenredige basis verwerkt over de leaseperiode. Initiële directe kosten, niet zijnde verkoopkosten, die gemaakt worden om opbrengsten te genereren uit operationele leases worden direct ten laste van de winst- en verliesrekening gebracht.

Operationele leases

Havenbedrijf Amsterdam treedt op als lessee in een operationele lease, het leaseobject wordt niet geactiveerd. Vergoedingen die worden ontvangen als stimulering voor het afsluiten van een overeenkomst worden verwerkt als een vermindering van de leasekosten over de leaseperiode. Leasebetalingen en vergoedingen inzake operationele leases worden lineair over de leaseperiode ten laste respectievelijk ten gunste van de winst- en verliesrekening gebracht, tenzij een andere toerekeningssystematiek meer representatief is voor het patroon van de met het leaseobject te verkrijgen voordelen. Het van de Gemeente Amsterdam ontvangen voortdurende hoofderfpachtrecht op de gronden in het havengebied zijn door Havenbedrijf Amsterdam geclassificeerd als operationele lease. Een verdere toelichting staat bij noot 2 in de toelichting op de balans.

Pensioenregelingen

De werknemers van de vennootschap nemen deel aan de bedrijfstakpensioenregeling van het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP). De middelloonregeling wordt gefinancierd door afdrachten aan het ABP. De pensioenverplichtingen worden gewaardeerd volgens de verplichting-aan-de-pensioenuitvoerder-benadering. In deze benadering wordt de aan de pensioenuitvoerder te betalen premie als last in de winst- en verliesrekening verantwoord.

Aan de hand van de uitvoeringsovereenkomst wordt beoordeeld of, en zo ja, welke verplichtingen naast de betaling van de jaarlijkse aan de pensioenuitvoerder verschuldigde premie op balansdatum bestaan. Deze additionele verplichtingen, waaronder eventuele verplichtingen uit herstelplannen van de pensioenuitvoerder, leiden tot lasten voor de vennootschap en worden in de balans opgenomen in een voorziening. Ultimo 2021 (en 2020) waren er geen verplichtingen naast de betaling van de jaarlijkse aan de pensioenuitvoerder verschuldigde premie.

De dekkingsgraad van het ABP op 31 december 2021 was 110,2% (2020: 93,2%). Deze dekkingsgraad is een momentopname van de financiële situatie op 31 december 2021. Omdat de actuele dekkingsgraad in korte tijd sterk kan schommelen, moeten pensioenfondsen vanaf 2015 gebruik maken van de zogenaamde 'beleidsdekkingsgraad'. De beleidsdekkingsgraad is een gemiddelde over twaalf maanden. De beleidsdekkingsgraad van het ABP per 31 december 2021 was 102,8% (2020: 87,6%). Wettelijk is bepaald dat de dekkingsgraad 126% dient te zijn en dat de dekkingsgraad niet langer dan 5 jaar onder de 104,2% mag liggen. Maatregelen die het ABP heeft genomen de afgelopen jaren in verband met het niet voldoen aan de wettelijke beleidsdekkingsgraad van 104,2% is het niet indexeren van de pensioenen.

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Grondslagen voor de bepaling van de balans

Immateriële vaste activa

Een immaterieel vast actief wordt in de balans opgenomen als:

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

Uitgaven inzake een immaterieel vast actief die niet aan de voorwaarden voor activering voldoen zoals uitgaven van onderzoek en intern ontwikkelde merken, logo's, uitgavenrechten en klantenbestanden worden rechtstreeks als kosten in de winst- en verliesrekening verantwoord.

De immateriële vaste activa worden gewaardeerd tegen de verkrijgingsprijs of de vervaardigingsprijs 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 ontwikkeling wordt niet afgeschreven.

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

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

Materiële vaste activa

Een materieel vast actief wordt in de balans opgenomen als:

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

De materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen de verkrijgingsprijs minus investeringssubsidies en bijdragen van derden verminderd met cumulatieve afschrijvingen en indien van toepassing met bijzondere waardeverminderingen. De afschrijvingen worden gebaseerd op de geschatte gebruiksduur en worden berekend op basis van een vast percentage van de verkrijgingsprijs, rekening houdend met een eventuele restwaarde. Er wordt afgeschreven vanaf het moment van ingebruikneming. Op terreinen in eigendom en op materiële vaste activa in aanbouw wordt niet afgeschreven.

Materiële vaste activa in aanbouw worden gewaardeerd tegen de vervaardigingsprijs en indien van toepassing verminderd met bijzondere waardeverminderingen. De vervaardigingsprijs bestaat uit materiaalkosten, directe arbeidskosten en een toerekenbaar deel van de indirecte productiekosten.

Investeringsubsidies en bijdragen worden in mindering gebracht op de verkrijgingsprijs van de activa waarop de subsidies en bijdragen betrekking hebben, hetgeen in lagere afschrijvingen ten laste van het resultaat resulteert.

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Buitengebruik gestelde materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen de boekwaarde dan wel de lagere opbrengstwaarde. Een materieel vast actief wordt niet langer in de balans opgenomen na vervreemding of wanneer geen toekomstige prestatie-eenheden van het gebruik of de vervreemding worden verwacht. De bate of last die voortvloeit uit de desinvestering wordt in de winst- en verliesrekening verwerkt.

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

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

Voor de verzelfstandiging (1 april 2013) van Havenbedrijf Amsterdam is de componentenbenadering niet toegepast op de materiële vaste activa. Door voortschrijdend inzicht wordt de componentenbenadering toegepast voor categorieën in grond-, weg- en waterwerken alsmede voor enkele subcategorieën binnen de overige materiële vaste activa.

Financiële vaste activa

Aandelen, certificaten van aandelen en andere vormen van deelneming in groepsmaatschappijen

De verkrijgingsprijs van de deelneming(en) op het moment van verkrijging is gesteld op:

- de waarde van de deelneming zoals dat is overeengekomen; of
- de reële waarde van de andere tegenprestatie die door de deelnemende rechtspersoon in ruil is verstrekt, vermeerderd met eventuele kosten die direct toerekenbaar zijn aan het verkrijgen van de deelneming.

De niet geconsolideerde deelnemingen waarin invloed van betekenis op het zakelijke en financiële beleid wordt uitgeoefend, worden bij de vervolgwaaardering gewaardeerd tegen de nettovermogenswaarde, doch niet lager dan nihil. Deze nettovermogenswaarde wordt berekend op basis van de grondslagen die gelden voor Havenbedrijf Amsterdam.

Invloed van betekenis wordt in ieder geval verondersteld aanwezig te zijn bij een aandeelhoudersbelang van meer dan 20% van de aan de aandelen verbonden stemrechten. Deelnemingen met een negatieve nettovermogenswaarde worden op nihil gewaardeerd.

Bij de vaststelling of er sprake is van een deelneming waarin de onderneming invloed van betekenis uitoefent op het zakelijke en financiële beleid, wordt het geheel van feitelijke omstandigheden en contractuele relaties (waaronder eventuele potentiële stemrechten) in aanmerking genomen.

Wanneer de vennootschap geheel of ten dele instaat voor de schulden van de desbetreffende deelneming, respectievelijk de feitelijke verplichting heeft de deelneming (voor haar aandeel) tot betaling van haar schulden in staat te stellen, wordt een voorziening gevormd. Bij het bepalen van de omvang van deze voorziening wordt rekening gehouden met reeds op vorderingen op de deelneming in mindering gebrachte voorzieningen voor oninbaarheid.

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Overige vorderingen

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

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.

Latente belastingvorderingen worden per iedere verslagdatum herzien en verlaagd voor zover het niet langer waarschijnlijk is dat het daarmee samenhangende belastingvoordeel zal worden gerealiseerd.

De waardering van latente belastingvorderingen wordt gebaseerd op de fiscale gevolgen van de door de vennootschap op balansdatum voorgenomen wijze van realisatie of afwikkeling van zijn activa, voorzieningen, schulden en overlopende passiva. Latente belastingvorderingen en -verplichtingen worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa

Per 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 verlies als gevolg van een bijzondere waardevermindering wordt direct als last verwerkt in de winst- en verliesrekening.

Vorderingen

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 door individuele beoordeling van die 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.

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Voorziening saneringsverplichtingen

Havenbedrijf Amsterdam heeft per 1 april 2013, op basis van de erfpachtovereenkomst met de gemeente Amsterdam, de verplichting om de in erfpacht verkregen haventerreinen terug te leveren op basis van de norm 'Industrie' uit de Regeling Bodemkwaliteit. Deze verplichting geldt bij beëindiging van het voortdurende erfpachtcontract. Een uitzondering op de verplichting tot bodemsanering wordt gemaakt voor 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.

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 erfpachtovereenkomst met de gemeente Amsterdam, heeft het Havenbedrijf Amsterdam in het contract met haar huurder of erfpachter een standaard clausule opgenomen, waarin is vastgelegd dat het haventerrein moeten worden teruggegeven in de staat waarin haar klanten dit hebben verkregen. De (latente) verplichting van het Havenbedrijf is derhalve verlegd naar de erfpachter of huurder 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. Bovenstaande is in lijn met de wijziging met ingang van 1 januari 2020 van RJ 252 'Voorzieningen'. Deze stelselwijziging is retrospectief verwerkt per 1 januari 2020 en de vergelijkende cijfers zijn overeenkomstig aangepast.

Voorziening amoveringsverplichtingen

De voorziening voor amoveringsverplichtingen is gewaardeerd tegen de contante waarde van de verwachte amoveringsuitgaven rekening houdend met risico's, onzekerheden en prijsindexeringen. 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.

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Voorziening personeelsregelingen

De voorziening heeft betrekking op toekomstige jubilea uitkeringen aan werknemers enerzijds en een met voormalig werknemers overeengekomen aanvulling op wettelijke werkloosheidsuitkering anderzijds. 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 en vervolgens gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs.

Vooruitontvangen erfpacht

De vooruitontvangen erfpacht wordt opgenomen tegen reële en vervolgens gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs. Huurders van terreinen hebben de mogelijkheid om erfpachtcontracten voor de looptijd van het contract tegen contante waarde af te kopen. Die ontvangen afkoopsommen zijn verantwoord onder de langlopende schulden. Het deel van de vooruitontvangen als mede afgekochte erfpacht 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.

De vooruitontvangen subsidies, zowel kort als langlopend, worden onder de overlopende passiva opgenomen.

Grondslagen voor de bepaling van het resultaat

Opbrengsten

De opbrengsten zijn exclusief omzetbelasting en na aftrek van eventuele kortingen. Opbrengsten uit verkopen worden in de winst- en verliesrekening verwerkt wanneer alle belangrijke rechten op economische voordelen 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.

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.

Personeelskosten

Lonen en salarissen, sociale lasten en pensioenen worden als kosten in de winst- en verliesrekening verantwoord in de periode waarin de arbeidsprestatie wordt verricht.

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.

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

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 dan wel buitengebruikstelling van materiële vaste activa zijn begrepen onder de afschrijvingen.

Financiële baten en lasten

Rentebaten en -lasten 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 het resultaat

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.

Resultaat deelnemingen

Als resultaat van deelnemingen waarin invloed van betekenis wordt uitgeoefend op het zakelijke en financiële beleid, wordt opgenomen het aan de vennootschap toekomende aandeel in het resultaat van deze deelnemingen. Dit resultaat wordt bepaald op basis van de bij Havenbedrijf Amsterdam 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. Betaalde en ontvangen interest worden opgenomen onder de kasstroom uit operationele activiteiten. Betaalde dividenden worden opgenomen onder de kasstroom uit financieringsactiviteiten. Ontvangen dividenden worden opgenomen onder de kasstroom uit investeringsactiviteiten. Transacties waarbij geen ruil van geldmiddelen plaatsvindt, waaronder financiële leasing, worden niet in het kasstroomoverzicht opgenomen.

Toelichting op de balans

1 Immateriële vaste activa

	Software in eigen ontwikkeling	Concessies, vergunningen en intellectuele eigendommen	Activa in ontwikkeling	Totaal
<i>Stand per 1 januari 2021</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 1 januari 2021	1.399.553	313.135	3.081.438	4.794.126
<i>Mutaties:</i>				
Investerings	-	35.119	2.695.174	2.730.293
Ingebruikname	2.557.865	687.572	-3.245.437	-
Inhaalafschrijvingen	-112.387	-12.390	-	-124.777
Afschrijvingen	-1.285.785	-272.359	-	-1.558.144
Mutaties	1.159.693	437.942	-550.263	1.047.372
<i>Stand per 31 december 2021</i>				
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	6.150.563	2.464.161	2.531.175	11.145.898
Cumulatieve afschrijvingen	-3.591.316	-1.713.084	-	-5.304.400
Boekwaarde per 31 december 2021	2.559.247	751.077	2.531.175	5.841.498
Afschrijvingspercentages	33%	33%		

In 2021 zijn van een aantal projecten die in gebruik genomen zijn voor 2021 de afschrijvingen met terugwerkende kracht opgenomen. Deze inhaalafschrijvingen zijn in het mutatieoverzicht apart vermeld.

Toelichting op de balans

Een aantal initiële investeringen in immateriële vaste activa zijn volledig afgeschreven, maar zijn nog wel in gebruik. De belangrijkste hiervan zijn investeringen in de zeehavengeldapplicatie, datawarehouse, contractmanagement-systeem en het salarisprogramma.

Software in eigen ontwikkeling

De software in eigen ontwikkeling betreffen de ingebruikname van zelfontwikkelde software, zoals de applicaties voor zee- en binnenhavengelden en de vervanging van de Haven Afval Plan applicatie.

Activa in ontwikkeling

De investeringen in activa in ontwikkeling hebben voornamelijk betrekking op door ontwikkelen van de applicaties zee- en binnenhavengelden (€ 1,3 miljoen), doorontwikkeling van het dataplatform (€ 1,0 miljoen) en vervangen van de havensimulator (€ 0,7 miljoen).

Toelichting op de balans

2 Materiële vaste activa

	Erfpachtrecht gronden en terreinen	Grond-, weg- en waterwerken	Andere vaste bedrijfs- middelen	Bedrijfs- gebouwen en terreinen	Activa in aanbouw	Totaal
<i>Stand per 1 januari 2021</i>						
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	300.376.645	292.938.420	23.915.388	43.702.538	69.535.774	730.468.765
Cumulatieve afschrijvingen	-48.088.844	-90.621.513	-17.506.115	-10.816.903	-	-167.033.375
Boekwaarde per 1 januari 2021	252.287.801	202.316.907	6.409.273	32.885.635	69.535.774	563.435.390
<i>Mutaties:</i>						
Investerings	-	140.838	425.613	-	28.226.993	28.793.444
Ingebruikname	-	57.365.667	1.262.356	5.187.261	-63.815.284	-
Afschrijvingen	-	-1.856.734	-14.176	-23.268	-	-1.894.178
Afschrijvingen	-6.014.344	-13.939.546	-1.384.954	-2.192.392	-	-23.531.236
Desinvesteringen	-	-533.985	-400.877	-	-	-934.862
Afschrijvingen op desinvesteringen	-	266.525	376.919	-	-	643.444
Mutaties	-6.014.344	41.442.765	264.881	2.971.601	-35.588.291	3.076.612
<i>Stand per 31 december 2021</i>						
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	300.376.645	349.910.940	25.202.480	48.889.799	33.947.483	785.327.347
Cumulatieve afschrijvingen	-54.103.188	-106.151.268	-18.528.326	-13.032.563	-	-191.815.345
Boekwaarde per 31 december 2021	246.273.457	243.759.672	6.674.154	35.857.236	33.947.483	566.512.002
Afschrijvingspercentages	2%	0-10%	2-33%	2-27%		

In 2021 zijn van een aantal projecten die in gebruik genomen zijn voor 2021 de afschrijvingen met terugwerkende kracht opgenomen. Deze inhaalafschrijvingen zijn in het mutatieoverzicht apart vermeld.

Toelichting op de balans

Een aantal investeringen in materiële vaste activa, waarde € 28,8 miljoen, zijn volledig afgeschreven maar nog wel in gebruik. De belangrijkste hiervan zijn investeringen in kantoorinventaris, inrichting en verharding van terreinen en vaartuigen.

Erfpachtrecht gronden en terreinen

Bij de oprichting heeft Havenbedrijf Amsterdam de haventerreinen in erfpacht verkregen van de gemeente Amsterdam, die het juridische eigendom heeft van de haventerreinen. De jaarlijkse canonbetalingen in het eerste tijdvak van 50 jaar worden geacht te zijn afgekocht, zoals opgenomen in de hoofderfpachtovereenkomst tussen de gemeente Amsterdam en Havenbedrijf Amsterdam. Het erfpachtrecht gronden en terreinen wordt in 50 jaar lineair afgeschreven. 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 erfpachtrecht gronden en terreinen met agio als tegenhanger op de balans. Dit erfpachtrecht had als alternatief ook onder de financiële vaste activa of als gebruiksrecht onder immateriële vaste activa opgenomen kunnen worden.

Per 31 december 2021 is 256,5ha (9,91%) van de voor erfpacht beschikbare gronden en terreinen beschikbaar voor uitgifte.

Grond-, weg- en waterwerken

De belangrijkste ingebruiknames zijn: Aanleg kade Hoogtij (€ 15,8 miljoen), uitbreiding Afrikahaven (€ 5,2 miljoen), vervangen lichtpalen IJmuiden (€ 4,9 miljoen), aanleg kade Moezelhaven (€ 3,9 miljoen), aanleg kade Noordzeekanaal (€ 2,9 miljoen) en verharding Hornweg-Maltaweg (€ 1,9 miljoen).

Andere vaste bedrijfsmiddelen

De belangrijkste ingebruiknames in 2021 zijn: Machines en installaties Kopraweg (€ 0,6 miljoen).

Bedrijfsgebouwen en -terreinen

De belangrijkste ingebruikname van bedrijfsgebouwen en -terreinen in 2021 is Capriweg (€ 3,5 miljoen).

Activa in aanbouw

De belangrijkste investeringen in 2021 zijn: Aanleg kade Australiëhaven (€ 5,3 miljoen), kruisvrije oversteek Kabelweg-Contactweg (€ 4,0 miljoen), vervanging nieuwbouw walstroomkasten (€ 3,0 miljoen), vervanging kade Aziëweg (€ 2,8 miljoen) en spooraansluiting Oceanenweg (€ 2,4 miljoen).

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 2021	6.426.921	5.466.361	282.982.920	35.302.003	330.178.206
<i>Mutaties:</i>					
Verstrekingen	–	2.299.003	–	6.666.383	8.965.386
Mutatie ten gevolge van tariefwijziging	–	–	8.923.644	–	8.923.644
Aandeel resultaat deelnemingen met invloed van betekenis	6.909.394	–	–	–	6.909.394
Ontvangen dividend deelnemingen	–3.833.333	–	–	–	–3.833.333
Rente	–	118.246	–	–	118.246
Aflossingen	–	–3.117.858	–	–	–3.117.858
Kortlopend deel	–	–	–	–2.089.053	–2.089.053
Realisatie	–	–	–4.119.044	–890.800	–5.009.844
Boekwaarde per 31 december 2021	9.502.981	4.765.752	287.787.520	38.988.533	341.044.785

Deelnemingen

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

	Aandeel in geplaatst kapitaal in %
Bouw- en handelmaatschappij "Hallum" B.V., Amsterdam	100,00
Hallum Cruise B.V., Amsterdam	100,00
Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied N.V., Amsterdam	33,33

Toelichting op de balans

Deelnemingen in groepsmaatschappijen	31-12-2021	31-12-2020
Bouw- en Handelmaatschappij Hallum B.V.	6.776.215	2.412.998
Hallum Cruise B.V.	1.932.859	1.519.144
Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied N.V.	793.907	2.494.779
	9.502.981	6.426.921

<i>Bouw- en handelmaatschappij Hallum B.V.</i>	2021	2020
Boekwaarde per 1 januari	2.412.998	3.122.263
<i>Mutaties:</i>		
Resultaat	4.363.217	-709.265
Boekwaarde per 31 december	6.776.215	2.412.998

<i>Hallum Cruise B.V.</i>	2021	2020
Boekwaarde per 1 januari	1.519.144	3.994.451
<i>Mutaties:</i>		
Resultaat	413.715	-1.675.307
Ontvangen dividend deelneming	–	-800.000
Boekwaarde per 31 december	1.932.859	1.519.144

Toelichting op de balans

<i>Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied N.V.</i>	2021	2020
Boekwaarde per 1 januari	2.494.779	1.961.333
<i>Mutaties:</i>		
Resultaat	2.132.461	533.446
Ontvangen dividend deelnemingen	-3.833.333	-
Boekwaarde per 31 december	793.907	2.494.779

De opbrengsten van Waterkant C.V., een deelneming van Hallum Cruise B.V., zijn door het weren van zeecruise-schepen tijdens de coronapandemie, grotendeels weggevallen. Het resultaat van Hallum Cruise B.V. betreft de vennootschapsbelastingbaten uit verliesverrekening.

Op 4 juni 2020 heeft Havenbedrijf Amsterdam garantstellingen afgegeven ten behoeve van 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.

Het resultaat van Bouw- en Handelmaatschappij Hallum B.V. wordt voornamelijk veroorzaakt door hoger resultaat deelneming.

Vorderingen op groepsmaatschappijen	31-12-2021	31-12-2020
Vordering op Bouw- en Handelmaatschappij Hallum B.V.	4.765.752	5.466.361

Toelichting op de balans

<i>Vordering op Bouw- en Handelmaatschappij Hallum B.V.</i>	2021	2020
Stand per 1 januari	5.466.361	3.520.953
<i>Mutaties:</i>		
Verstrekingen	2.299.003	1.858.382
Rente	118.246	87.026
Aflossingen	-3.117.858	-
Boekwaarde per 31 december	4.765.752	5.466.361

Deze vordering betreft de rekening-courant tussen Bouw- en Handelmaatschappij Hallum B.V. en Havenbedrijf Amsterdam. Deze vordering heeft een overwegend langlopend karakter doordat de door de deelneming aan klanten verstrekte leningen als ook de aflossingen hierop afgewikkeld worden via deze rekening-courant.

<i>Latente belastingvorderingen</i>	2021	2020
Stand per 1 januari	282.982.920	252.432.124
<i>Mutaties:</i>		
Mutatie ten gevolge van tariefwijziging	8.923.644	37.254.289
Realisatie	-4.119.044	- 6.703.493
Stand per 31 december	287.787.520	282.982.920

Het tarief vennootschapsbelasting wordt vanaf 2022 verhoogd van 25 naar 25,8%. De Richtlijnen van de Jaarverslaggeving schrijven voor dat wijzigingen in belastingtarieven verwerkt dienen te worden bij de bepaling van belastinglatenties. De toename van de latente belastingvordering bedraagt diensgevolge € 8,9 miljoen. Deze latente belastingvordering betreft tijdelijke waarderingsverschillen van met name: het erfpachtrecht gronden en terreinen (materiële vaste activa) en de vooruitontvangen erfpacht (langlopende schulden).

Van de latente belastingvordering is € 3,1 miljoen (2020: € 6,3 miljoen) kortlopend.

Toelichting op de balans

Overige langlopende vorderingen	31-12-2021	31-12-2020
Langlopende leningen u/g	10.425.951	10.757.316
Reductie- en ingroeiregelingen	28.562.582	24.544.687
	38.988.533	35.302.003

De langlopende vorderingen korter dan een jaar zijn opgenomen onder de overige vorderingen.

Onder de langlopende leningen is een uitgestelde betalingsverplichting aan Amsterdam Container Terminals B.V. met een hoofdsom van € 13,1 miljoen opgenomen. De looptijd is 34 jaar, aflossing op basis van annuïteiten, rente bedraagt 4% per jaar. De resterende schuld ultimo boekjaar is € 8,9 miljoen (2020: € 9,1 miljoen).

Tevens is een lening aan SCS Multiport B.V. met een hoofdsom van € 1,8 miljoen opgenomen. Dit betreft een financial lease vordering inzake een containerkraan. Na aflossing van alle leasetermijnen heeft de lessee het eerste recht van koop voor een bedrag van € 1. De looptijd is 13 jaar, aflossing voor de periode 2022 t/m 2026 bedraagt € 122.000 per jaar, voor elk jaar na 2022 € 10.000 meer tot 2027 en vanaf 2027 is het € 172.000. De resterende schuld ultimo boekjaar is € 1,3 miljoen (2020: € 1,4 miljoen).

De reductie- en ingroeiregelingen betreffen met klanten overeengekomen regelingen welke betrekking hebben op contracten met een langere looptijd. De reducties en ingroeiregelingen hebben betrekking de gehele looptijd van die overeenkomsten. Realisatie van de reductie- en ingroeiregelingen wordt verdeeld over / toegerekend aan de looptijd van die overeenkomsten.

Het kortlopende deel van de langlopende leningen en de vooruitbetaalde reductie- en ingroeiregelingen zijn opgenomen onder de kortlopende vorderingen.

Toelichting op de balans

4 Vorderingen

Vlottende activa	31-12-2021	31-12-2020
Handelsdebiteuren	8.523.333	9.910.397
Groepsmaatschappijen	2.031.482	296.671
Vennootschapsbelasting	4.146.192	3.528.029
Overlopende activa	11.783.087	5.980.486
	26.484.094	19.715.583

Er is geen voorziening voor oninbaarheid opgenomen voor de vorderingen op groepsmaatschappijen.

De vordering vennootschapsbelasting ultimo 2021 betreft de belastingjaren 2021 en 2020. De toename ten opzichte van vorig jaar wordt verklaard doordat de vennootschapsbelasting 2020 nog niet definitief en de voorlopige aanslag over 2020 hoog is.

Vorderingen op handelsdebiteuren	31-12-2021	31-12-2020
Vorderingen op handelsdebiteuren	9.007.452	11.326.113
Voorziening voor oninbaarheid	-484.119	-1.415.716
	8.523.333	9.910.397

Op de vorderingen op handelsdebiteuren is een voorziening voor oninbaarheid van € 0,5 miljoen (2020: € 1,4 miljoen) in mindering gebracht.

Toelichting op de balans

Overlopende activa	31-12-2021	31-12-2020
Nog te factureren bedragen	3.042.830	2.781.504
Vooruitbetaalde kosten	1.539.808	1.098.451
Reductie- en ingroeiregelingen	1.648.300	846.593
Overige vorderingen	5.552.149	1.253.938
	11.783.087	5.980.486

De overige vorderingen betreffen in hoofdzaak een ontvangen bijdrage voor sanering van de bodemverontreiniging aan de Fosfaatweg (€ 4,5 miljoen, 2020: nihil) en het kortlopende deel van de langlopende leningen (€ 0,6 miljoen, 2020: € 0,5 miljoen).

Het kortlopend deel van de leningen u/g zijn opgenomen onder overige vorderingen: 2021: € 0,6 miljoen, 2020: € 0,5 miljoen.

5 Liquide middelen

	31-12-2021	31-12-2020
Banken	11.032.721	–
Banken (dagtoeristenbelasting)	462.148	222.651
	11.494.869	222.651

Toelichting op de balans

Beperkte vrije beschikbaarheid liquide middelen

De gemeente Amsterdam heeft per 1 januari 2019 een dagtoeristenbelasting ingesteld voor transit-, zeecruise- en riviercruisepassagiers die binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam afmeren. Namens de gemeente Amsterdam int Havenbedrijf Amsterdam de dagtoeristenbelasting. De ontvangen bedragen worden overgedragen aan gemeente Amsterdam. Ultimo 2021 bedraagt de bijhorende verplichting aan gemeente Amsterdam € 462.148 (2020: € 222.651).

Kredietfaciliteiten

Havenbedrijf Amsterdam beschikt over een zogenaamde 'Revolving credit facility agreement' ter grootte van: € 106 miljoen (2020: € 156 miljoen) aangegaan met twee banken. In 2021 is € 50 miljoen van deze 'Revolving credit facility agreement' afgelost en opgezegd. € 46 miljoen van deze faciliteit kan pas worden aangesproken bij oplevering 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 gecorrigeerd totaal vermogen dient te bedragen. Aan deze voorwaarde is per 31 december 2021 voldaan. Zekerheden voor deze lening zijn niet gesteld. Bij de waardering van deze financiering is rekening gehouden met bijkomende kosten. Per 31 december 2021 is deze faciliteit niet benut (2020: € 75,5 miljoen), dit komt mede doordat per 15 juli 2021 een langlopende lening (€ 90 miljoen) opgenomen is bij kredietinstellingen.

Toelichting op de balans

6 Eigen vermogen

	Geplaatst kapitaal	Agioreserve	Wettelijke 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
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	265.893.147	82.254.823	655.654.694

	Geplaatst kapitaal	Agioreserve	Wettelijke reserves	Overige reserve	Resultaat boekjaar	Totaal
Stand per 1 januari 2021	45.000	300.584.972	6.876.752	265.893.147	82.254.823	655.654.694
Resultaat boekjaar	–	–	–	–	57.728.450	57.728.450
Resultaatverdeling voorgaand jaar	–	–	–	82.254.823	–82.254.823	–
Mutatie wettelijke reserve	–	–	1.683.267	–1.683.267	–	–
Dividenduitkering	–	–	–	–50.852.000	–	–50.852.000
Stand per 31 december 2021	45.000	300.584.972	8.560.019	295.612.703	57.728.450	662.531.144

Toelichting op de balans

7 Geplaatst kapitaal

Het maatschappelijk kapitaal bedraagt € 225.000 verdeeld in 225.000 aandelen, elk met een nominale waarde van € 1. Het geplaatste en gestorte aandelenkapitaal bij de oprichting op 1 januari 2013 is € 45.000 en bestaat uit 45.000 gewone aandelen van € 1 nominaal.

8 Agioreserve

Bij de oprichting heeft de vennootschap de haventerreinen in erfpacht verkregen van de gemeente Amsterdam. De jaarlijkse canonbetalingen in het eerste tijdvak van 50 jaar worden geacht te zijn voldaan, zoals bepaald tussen de gemeente Amsterdam en Havenbedrijf Amsterdam. Op basis van de economische realiteit van de transactie heeft de gemeente Amsterdam een vermogensstorting gedaan ter hoogte van de afkoopsom en is de afkoopsom geactiveerd als 'Vooruitbetaalde erfpachtcanon gronden en terreinen' met agio als tegenhanger op de balans.

9 Wettelijke reserves

De wettelijke reserve wordt aangehouden voor de activering van kosten van ontwikkeling en deelnemingen. De wettelijke reserve voor software in eigen ontwikkeling en activa in aanbouw welke betrekking heeft op software in eigen 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 2021 bedraagt de wettelijke reserve € 4.210.303 (2020: € 1.399.552).

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 2021 bedraagt de wettelijke reserve € 4.349.726 (2020: € 5.477.200).

Toelichting op de balans

10 Overige reserves

Bestemming van het resultaat over voorgaand boekjaar

De jaarrekening 2020 is vastgesteld in de algemene vergadering gehouden op 20 april 2021. De algemene vergadering heeft de bestemming van het resultaat vastgesteld, hetgeen heeft geleid tot een dividenduitkering van € 50.852.000.

11 Voorzieningen

Overige voorzieningen	31-12-2021	31-12-2020
Saneringsverplichtingen	89.306.481	81.749.183
Amoveringsverplichtingen	2.502.846	2.001.027
Personeelsregelingen	623.940	800.061
Nazorg baggerstort	1.307.265	1.307.265
	93.740.532	85.857.536

Voorziening voor saneringsverplichtingen	2021	2020
Stand per 1 januari	81.749.183	79.337.806
<i>Mutaties:</i>		
Dotatie ten laste van resultaat	8.188.242	2.324.785
Rente en indexatie	4.109.804	2.635.257
Onttrekkingen	-4.740.748	-2.548.665
Stand per 31 december	89.306.481	81.749.183

Toelichting op de balans

De saneringsvoorziening is gestegen ten opzichte van vorig jaar met € 7,6 miljoen. 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 2021 als in 2020 door de daling van de rentestanden op hoogwaardige ondernemingsobligaties gedurende het boekjaar.

Bij het contant maken van de voorziening saneringsverplichtingen 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 ten aanzien van de situatie waarop de voorziening is berekend. De door Havenbedrijf Amsterdam 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 2019 en worden in 2022 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 € 10,4 miljoen (2020: € 2,1 miljoen) en een langlopend karakter (>5 jaar) van € 77,9 miljoen (2020: € 78,7 miljoen).

Toelichting op de balans

Voorziening voor amoveringsverplichtingen	2021	2020
Stand per 1 januari	2.001.027	1.696.781
<i>Mutaties:</i>		
Dotatie ten laste van resultaat	222.596	223.079
Rente en Indexatie	279.223	81.167
Stand per 31 december	2.502.846	2.001.027

De voorziening voor amoveringsverplichtingen 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 2021 € 784.625 (2020: € 566.106) en heeft een 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 2021 € 1.199.821 (2020: € 969.357) en heeft een langlopend karakter.

Amovering gebouwen

De voorziening voor 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. De stand van de voorziening bedraagt per 31 december 2021 € 518.400 (2020: € 465.564) en heeft een langlopend karakter.

Toelichting op de balans

Voorziening voor personeelsregelingen	2021	2020
Stand per 1 januari	800.061	978.458
<i>Mutaties:</i>		
Dotaties	82.900	462.289
Rente	-64.505	-14.516
Vrijval	-45.341	-375.277
Onttrekkingen	-149.175	-250.893
Stand per 31 december	623.940	800.061

De voorziening heeft betrekking op toekomstige jubilea uitkeringen aan werknemers enerzijds en een met voormalig werknemers overeengekomen aanvulling op wettelijke werkloosheidsuitkering anderzijds. Aan deze voorzieningen wordt jaarlijks rente toegevoegd. De voorziening voor jubilea uitkeringen bedraagt per 31 december 2021 € 552.395 (2020: € 523.431). De voorziening ten behoeve van voormalig werknemers bedraagt per 31 december 2021 € 71.545 (2020: € 276.630). De voorzieningen hebben een kortlopend karakter van € 75.125 (2020: € 129.474).

Voorziening nazorg baggerstort	2021	2020
Stand per 1 januari	1.307.265	-
<i>Mutaties:</i>		
Dotatie	-	1.307.265
Stand per 31 december	1.307.265	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. De voorziening heeft een langlopend karakter.

Toelichting op de balans

12 Langlopende schulden

	31-12-2021	31-12-2020
Schulden aan kredietinstellingen	90.000.000	–
Vooruitontvangen erfpacht	50.510.192	52.966.055
Overige schulden	2.490.739	1.847.553
	143.000.931	54.813.608

Langlopende schulden	Resterende looptijd > 1 jaar	Resterende looptijd ≥ 5 jaar	Totaal
Schulden aan kredietinstellingen	–	90.000.000	90.000.000
Vooruitontvangen erfpacht	7.716.741	42.793.450	50.510.191
Overige schulden	1.048.971	1.441.769	2.490.740
	8.765.712	134.235.219	143.000.931

De langlopende schulden korter dan een jaar zijn opgenomen onder de kortlopende schulden.

Schulden aan kredietinstellingen	31-12-2021	31-12-2020
Leningen o/g	90.000.000	–
	90.000.000	–

Toelichting op de balans

Leningen o/g	2021	2020
Saldo per 1 januari	–	–
<i>Mutaties:</i>		
Opname	90.000.000	–
Stand per 31 december	90.000.000	–

De lening betreft een zogenaamde 'European Private Placement' (EUPP) verstrekt door zes kredietinstellingen met een hoofdsom van € 90 miljoen met een looptijd van 10 jaar ingegaan per 15 juli 2021. De rente bedraagt 0,956% per jaar. Vervroegde aflossing ineens of in delen (met een minimum van € 5 miljoen) is mogelijk. Daarnaast is overeengekomen dat het gecorrigeerd eigen vermogen minimaal 35% van het totaal vermogen dient te bedragen. Aan deze voorwaarde is per 31 december 2021 voldaan. Zekerheden voor deze lening zijn niet gesteld. Bij de waardering van deze financiering is rekening gehouden met bijkomende kosten. De lening heeft per 31 december 2021 een langlopend karakter.

Vooruitontvangen erfpacht	2021	2020
Stand per 1 januari	52.966.055	54.624.557
<i>Mutaties:</i>		
Vrijval	–2.107.364	–2.105.538
Afkoop	584.234	447.036
Terugkoop	–932.733	–
Stand per 31 december	50.510.192	52.966.055

Toelichting op de balans

Vooruit ontvangen erfpacht

De vooruitontvangen erfpacht betreft de door huurders betaalde afkoopsommen met betrekking tot de toekomstige erfpacht. Derhalve is Havenbedrijf Amsterdam geen rente verschuldigd. Het deel van de vooruitontvangen erfpachtvergoedingen dat betrekking heeft op 2021 is verantwoord onder de kortlopende schulden (2021: € 2,1 miljoen; 2020: € 2,1 miljoen).

Overige schulden

In de post overige langlopende schulden zijn de ontvangen bijdragen van derden aan de uitvoering van het Convenant Houthavens (€ 1,0 miljoen) en de ontvangen waarborgsommen (€ 1,4 miljoen) opgenomen.

13 Kortlopende schulden

	31-12-2021	31-12-2020
Vooruitontvangen erfpacht	27.874.448	22.143.386
Handelscrediteuren	2.879.318	3.190.480
Belastingen en premies sociale verzekeringen	841.769	3.686.171
Schulden aan aandeelhouder	462.148	222.651
Kredietinstellingen	2.706	75.486.377
Pensioenen	–	444.233
Groepsmaatschappijen	–	196.502
Overige schulden en overlopende passiva	20.044.252	16.650.317
	52.104.641	122.020.117

Toelichting op de balans

Overige schulden en overlopende passiva	31-12-2021	31-12-2020
Nog te ontvangen facturen	7.228.738	6.191.399
Reservering vakantiegeld en -dagen	3.652.148	3.379.523
Nog te betalen kortingen	2.380.245	2.089.330
Vooruitontvangen subsidies	1.996.678	1.280.000
Onroerendzaak- en waterschapsbelasting	1.745.349	1.308.564
Vooruitontvangen opbrengsten	349.802	827.716
Overige	2.691.292	1.573.785
	20.044.252	16.650.317

De vooruitontvangen subsidies betreffen investeringssubsidies voor investeringsprojecten en wordt op basis van voortgang van het project toegekend. Dit jaar is een subsidie ontvangen voor de aanleg van Walstroom (€ 0,7 miljoen), H2Ships (€ 0,3 miljoen) en Amerikahaven Zuidoost (€ 0,4 miljoen).

De post overig heeft met name betrekking op nog te betalen erfpacht (€ 1,5 miljoen).

Niet in de balans opgenomen rechten, verplichtingen en regelingen

Informatieverschaffing over niet in de balans opgenomen regelingen

Transformatiegebied

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

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

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 € 17,6 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

Niet in de balans opgenomen rechten, verplichtingen en regelingen

(maatregelen die verder reiken dan bedrijven op basis van wet- en regelgeving verplicht zijn) die bijdragen aan de verbetering van de op dat moment bestaande milieusituatie en leefomgeving. Voor het innovatiefonds is een maximum bedrag van € 9 miljoen beschikbaar gesteld. De maximale bijdrage van Havenbedrijf Amsterdam bedraagt € 3 miljoen. De resterende verplichting ultimo 2021 bedraagt € 1,8 miljoen (2020: € 1,8 miljoen).

Zeesluis IJmuiden

Havenbedrijf Amsterdam N.V. heeft als belanghebbende een bijdrage geleverd aan de financiering van zeesluis IJmuiden. De hoogte van de bijdrage is initieel vastgesteld op € 46,5 miljoen. De bijdrage wordt in twee tranches betaald. De 1^e tranche (€ 5,0 miljoen) is per oktober 2017 voldaan en is ten laste van het resultaat in 2017 gebracht. De 2^e tranche wordt betaalbaar bij ingebruikname van de zeesluis met dien verstande dat voor elk vol kalenderjaar dat de oplevering na 31 oktober 2019 plaatsvindt de bijdrage afneemt met € 1,3 miljoen per jaar. De officiële ingebruikname van de nieuwe zeesluis is 26 januari 2022. De verplichting ultimo 2021 bedraagt derhalve € 38,9 miljoen. Dit bedrag zal begin 2022 worden voldaan en ten laste van het resultaat 2022 gebracht worden.

ADM haven

In 2021 hebben er diverse ontwikkelingen afgespeeld rond de voormalige haven van de Amsterdamse Droogdok Maatschappij die aan alle kanten grenst aan het beheersgebied van Havenbedrijf Amsterdam. Het Havenbedrijf was partij in een mediation traject met de eigenaar waarbij ook werd verkend of de gemeente Amsterdam het ADM terrein zou kunnen kopen. In augustus 2021 is het terrein inclusief waterperceel verkocht aan een derde. De juridische procedure die de vorige eigenaar was begonnen tegen het Havenbedrijf is door de nieuwe eigenaar overgenomen. De nieuwe eigenaar vordert eveneens ontruiming van de watervlakte, eist schadevergoeding en verlangt dat er baggerwerkzaamheden worden uitgevoerd om de originele waterdiepte te herstellen. Havenbedrijf Amsterdam verwerpt de claim en voert

verweer in de juridische procedure bij de Rechtbank Amsterdam. Het Havenbedrijf heeft op basis van de thans bij haar bekende gegevens en juridische adviezen geen aanleiding om het in de vorige jaarrekening genoemde bedrag voor een meest negatieve uitkomst, te weten €1,7 miljoen, aan te passen. Het verdere verloop van deze procedure en de uitkomst is zodanig onzeker dat de claim niet in de balans is verwerkt.

Gezamenlijke Brandweer Amsterdam (GBA)

Havenbedrijf Amsterdam N.V. is één van de drie leden van de Coöperatie Gezamenlijke Brandweer Amsterdam (GBA) U.A.

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 2021 uit € 1,1 miljoen aan vaste bijdrage en € 0,3 miljoen aan aanvullende bijdrage.

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.

Niet in de balans opgenomen rechten, verplichtingen en regelingen

Financiële instrumenten

Ter beheersing van financiële en operationele risico's worden als gevolg van de risico-aversie geen specifieke derivaten ingezet. Het beleid ten aanzien van de inzet van financiële instrumenten is terughoudend. Het treasury statuut 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. Havenbedrijf Amsterdam loopt kredietrisico over leningen en vorderingen opgenomen onder financiële vaste activa, handels- en overige vorderingen, liquide middelen en de positieve marktwaarde van afgeleide financiële instrumenten.

Informatieverschaffing over niet in de balans opgenomen verplichtingen

Voor de meerjarige financiële verplichtingen jegens derden zijn vanaf 2021 de verplichtingen groter dan € 100.000 beoordeeld en meegenomen.

Ultimo 2021 bestaat een aantal meerjarige financiële verplichtingen jegens derden met betrekking tot erfpacht van terreinen, het onderhoud van het havengebied en infrastructuur en de interne bedrijfsvoering. Dit betreft meerjarige contracten voor onder andere niet afgekochte erfpachtregelingen, huur van kantoorpanden, lease van voertuigen, IT-diensten en reinigen wegen.

Het totaal aan verplichtingen bedraagt € 104,3 miljoen (2020: € 106,6 miljoen). Hiervan heeft € 9,9 miljoen een looptijd < 1 jaar, € 18,2 miljoen van 1-5 jaar en € 76,2 miljoen > 5 jaar.

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

Niet in de balans opgenomen verplichtingen inzake investeringsverplichtingen

Ultimo 2021 is Havenbedrijf Amsterdam voor een bedrag van € 32,9 miljoen (2020: € 28,2 miljoen) aan verplichtingen jegens derden aangegaan voor de aanschaf en ontwikkeling van immateriële en materiële vaste activa.

Informatieverschaffing over niet in de balans opgenomen activa

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

De toekomstige minimale opbrengsten daarvan bedragen € 2.539 miljoen waarvan € 102 miljoen in het komende jaar. € 369 miljoen heeft een looptijd van 1-5 jaar en € 2.068 miljoen langer dan 5 jaar.

In 2021 is een totaalbedrag van € 97,5 miljoen aan ontvangsten in de winst- en verliesrekening verwerkt. De overeenkomsten hebben een looptijd van 20-50 jaar waarbij de opbrengst een vast bedrag per jaar is en jaarlijks wordt geïndexeerd.

Gebeurtenissen na balansdatum

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

Voorstel resultaatverwerking

Het resultaat na belastingen over 2021 ad € 57.728.450 is, na aftrek van de toevoeging aan de wettelijke reserve en het uit te keren dividend, opgenomen in de post onverdeeld resultaat van het eigen vermogen. De bestemming van het resultaat is ter besluitvorming aan de algemene vergadering.

Toelichting op de winst- en verliesrekening

14 Opbrengsten

	2021	2020
Huur en erfpacht	97.455.061	92.854.714
Zeehavengelden	53.000.605	54.344.369
Binnenhavengelden	7.105.783	6.427.252
Ligplaatsreserveringen	899.690	278.659
Overige opbrengsten	4.682.143	4.538.076
	163.143.282	158.443.070

Huur en erfpacht

De opbrengsten uit huur en erfpacht zijn toegenomen door nieuwe uitgiftes en reguliere prijsstijgingen. In 2021 hebben we 18,3 hectare aan terreinen uitgegeven (2020: 19,9 ha) en 3,0 hectare aan terreinen teruggenomen (2020: 8,5 ha). Grote havengebonden uitgiften in 2021 zijn Ruijgoordweg (6,5 ha), Octaanweg (2,7 ha) en Donauweg, Radarweg en Plimsollweg (2,3 ha).

Zeehavengelden

De opbrengsten zeehavengelden dalen in 2021 met € 1,3 miljoen door lagere overslagactiviteiten in 2021 (52 miljoen ton, 2020: 53 miljoen ton), deels gecompenseerd door toename van het bezoeken (2021: +4,3%; 2020: -8,8%).

Binnenhavengelden

De opbrengsten binnenhavengelden nemen in 2021 ten opzichte van 2020 toe met 10,6%. Na een daling in 2020 van 6,6% door de coronapandemie zijn de opbrengsten binnenhaven ten opzichte van 2019 (precoronapandemie) toegenomen met 3,2%.

Toelichting op de winst- en verliesrekening

Ligplaatsreserveringen

De opbrengsten uit ligplaatsreserveringen zijn in 2021 toegenomen door een lichte toename van het aantal bezoeken van cruiseschepen aan het Amsterdamse Havengebied. Het aantal bezoeken is nog steeds significant lager dan pre-corona (75% ten opzichte van 2019).

Overige opbrengsten

De overige opbrengsten betreffen voornamelijk opbrengsten uit het Haven Afval Plan (€ 2,2 miljoen), doorberekeningen van opbrekingen (€ 0,3 miljoen), opbrengsten vanuit doorbelaste energie (€ 0,4 miljoen) openbare ruimte (€ 0,7 miljoen). De stijging ten opzichte van vorig jaar betreft voornamelijk hogere opbrengsten uit het Haven Afval Plan.

15 Personeelskosten

	2021	2020
Lonen en salarissen	27.939.379	25.156.528
Sociale lasten	3.574.622	3.619.205
Pensioenen	4.695.569	4.211.400
Overige personeelskosten	3.814.929	3.719.948
	40.024.499	36.707.081

Op de lonen en salarissen is een bedrag van € 1,1 miljoen in mindering gebracht als gevolg van doorbelaste lonen en salarissen (2020 € 1,2: miljoen).

De toename in de lonen en salarissen is het gevolg van de cao-verhoging van 2,1% per 1 april 2021, periodieke verhogingen en door hogere dotatie reservering vakantiedagen van € 1,2 miljoen.

De overige personeelskosten zijn toegenomen door de extra inhuur van externen (€ 0,6 miljoen).

Toelichting op de winst- en verliesrekening

Gemiddeld aantal werknemers

Het gemiddeld aantal medewerkers op fulltime basis van Havenbedrijf Amsterdam uitgesplitst naar activiteiten, bedroeg 2021/2020:

	2021	2020
Nautische activiteiten	170,3	165,3
Exploitatie haventerreinen en overhead	193,9	195,8
Totaal	364,2	361,1

Bezoldiging bestuurders

Het in 2021 van toepassing zijnde beloningsbeleid voor de directieleden van Havenbedrijf Amsterdam is in december 2017, op voorstel van de Raad van Commissarissen, vastgesteld door de aandeelhouder. Dit beloningsbeleid biedt een arbeidsvoorwaardenpakket, bestaande uit een vast basissalaris, een mogelijke variabele beloning en een bijdrage in de pensioenpremie. De onderstaande beloningen voor de directie zijn gebaseerd op RJ 271 lid 6.

Naam	Aanvang termijn	Einde termijn	Vaste beloning	Variabele beloning	Bijdrage pensioenpremie	Totaal
K.J. Overtoom	06-12-2016	06-12-2024	195.003	–	22.744	217.747
A.H. Kousbroek	01-01-2021	01-01-2025	177.443	–	22.449	199.892
D.F. Bosman	01-10-2021	01-10-2025	43.847	–	5.625	49.472

Vaste beloning

De vaste beloning van de directieleden is in 2021 ten opzichte van 2020 verhoogd. De genoemde bedragen zijn inclusief vakantiegeld en exclusief werkgeverspremies sociale verzekeringen.

Variabele beloning

Aan de leden van de statutaire directie kan een variabele beloning worden toegekend van maximaal 10% van het brutosalaris. Over het boekjaar 2021 is geen variabele bonus toegekend.

Toelichting op de winst- en verliesrekening

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 januari 2021 benoemd tot Chief Financial Officer. D.F. Bosman is per 1 oktober 2021 benoemd tot Chief Investment Officer.

Bezoldiging commissarissen

Naam	Aanvang termijn	Einde termijn	2021	2020
K. van der Steenhoven	01-08-2020	01-02-2021	2.613	30.150
J.F.J.M. de Haas	31-12-2019	31-12-2023	29.608	20.100
W.J. Maas	03-05-2021	03-05-2023	20.900	20.100
A.M. Magis	01-09-2019	01-09-2023	20.900	20.100
M.E.T. Pigeaud-Wijdeveld	01-09-2019	01-09-2023	20.900	20.100
E.G. den Boer	01-09-2021	01-09-2025	6.967	
			101.888	110.550

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 2021 (= € 209.000). Voor de voorzitter is dit 15%.

K. van der Steenhoven was tot 1 februari 2021 voorzitter van de Raad van Commissarissen. Met ingang van 1 maart 2021 is J.F.J.M. de Haas benoemd tot voorzitter. W.J. Maas is met ingang van 3 mei 2021 herbenoemd voor een periode van twee jaar. E.G. den Boer is per 1 september 2021 toegetreden tot de Raad van Commissarissen voor een periode van vier jaar.

Toelichting op de winst- en verliesrekening

16 Afschrijvingen

	2021	2020
Immateriële vaste activa	1.682.921	970.388
Materiële vaste activa	25.716.831	23.388.584
	27.399.752	24.358.972

Onder de afschrijvingen op materiële vaste activa is een boekverlies op desinvesteringen ad € 0,3 miljoen (2020: € 0,2 miljoen) opgenomen.

17 Overige bedrijfskosten

	2021	2020
Huisvestingskosten	3.457.183	2.604.689
Beheer- en onderhoudskosten	6.390.378	5.672.271
ICT-kosten	7.926.839	7.162.018
Milieu en ruimte	7.179.258	3.926.119
Communicatie, marketing en acquisitie	2.327.134	3.003.584
Huur- en erfpachtkosten	3.049.626	2.618.175
Onderzoek- en advieskosten	2.559.650	2.697.530
Overige kosten	3.460.718	5.225.664
	36.350.786	32.910.050

De toename van de huisvestingskosten wordt grotendeels (€ 0,5 miljoen) veroorzaakt door hogere energiekosten en hogere huurkosten (€ 0,2 miljoen).

Toelichting op de winst- en verliesrekening

De toename in beheer en onderhoudskosten wordt voornamelijk veroorzaakt door inhaalslag achterstallig onderhoud bedrijfsgebouwen (€ 0,3 miljoen) en inhaalslag achterstallig onderhoud wegen (€ 0,3 miljoen).

De toename in ICT-kosten zien voornamelijk toe op hogere licentiekosten (€ 0,5 miljoen) als gevolg van nieuwe applicaties.

De kosten milieu en ruimte zijn op basis van updates van bodemonderzoeken uitgevoerd in 2021 fors toegenomen door dotaties en indexaties aan de saneringsvoorziening (€ 2,9 miljoen).

De afname van de kosten voor communicatie, marketing en acquisitie en onderzoeken en adviezen wordt voornamelijk veroorzaakt doordat door de beperkte mogelijkheden als gevolg van corona, minder kosten zijn gemaakt voor beurzen, congressen, voorlichting en sponsoring.

De huur- en erfpachtkosten zijn toegenomen door huurkosten bedrijfsruimte PTA (€ 0,4 miljoen) vanaf 2021.

Onder de overige kosten bevinden zich de kosten voor bijdragen aan de Gezamenlijke Brandweer Amsterdam (€ 1,1 miljoen vaste bijdrage en € 0,3 miljoen additionele bijdrage).

Honorarium externe accountant

BDO Audit & Assurance B.V. is per 1 september 2021 benoemd tot extern accountant van het Havenbedrijf Amsterdam en volgt daarmee Ernst & Young Accountants LLP op. Het honorarium bedraagt:

	2021	2020
Controle van de jaarrekening	149.000	165.009
Overige controleopdrachten	30.000	19.400
Overige niet-controleopdrachten	37.600	5.082
	216.600	189.491

Toelichting op de winst- en verliesrekening

18 Financiële baten en lasten

	2021	2020
Rentebaten	582.568	897.972
Rentelasten	-3.824.295	-2.772.126
	-3.241.727	-1.874.154

Rentebaten	2021	2020
Leningen u/g	533.494	768.401
Uitgestelde betaling debiteuren	49.074	129.571
	582.568	897.972

Rentelasten	2021	2020
Saneringsvoorzieningen	2.965.073	2.698.255
Langlopende schuld aan kredietinstellingen	406.300	-
Kredietfaciliteit aan banken	425.776	66.609
Voorziening personeelsregelingen	-	4.032
Overige	146	3.230
	3.824.295	2.772.126

Toelichting op de winst- en verliesrekening

19 Belastingen

	2021	2020
Mutatie belastinglatentie	4.804.600	30.550.795
Belastingen uit voorgaande boekjaren	15.735	208.047
Belastingen uit huidig boekjaar	-10.127.797	-9.245.706
	-5.307.462	21.513.136
	%	%
Effectieve belastingtarief	8,60	-34,37
Toepasselijke belastingtarief	25,00	25,00

De aanpassingen in verband met belastingen voorgaande boekjaren (€ 15.735) heeft betrekking op het verschil tussen de verwerkte verschuldigde vennootschapsbelasting 2020 en de ingediende aangifte over 2020.

Mutatie belastinglatentie

	2021
Realisatie tijdelijke verschillen in boekjaar	-4.119.044
Wijziging latentie i.v.m. daling belastingtarieven vanaf 2021	8.923.644
Totaal	4.804.600

De effectieve belastingdruk wijkt significant af door effecten uit de commerciële en fiscale waardering. De wetgeving rondom de belastingtarieven is eind december 2021 door het kabinet opnieuw gewijzigd. Het gevolg van deze tariefwijziging is dat de latente belastingvordering naar boven is aangepast met € 8,9 miljoen.

Toelichting op de winst- en verliesrekening

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

	2021 in %	2020 in %
Nominaal tarief	25,0	25,0
Niet aftrekbare kosten en fiscale bijtellings	0,2	0,2
Correctie af te dragen belasting voorgaand jaar	-0,1	-
Mutatie latente belastingvordering wegens wijziging toekomstige belastingtarieven	-16,5	-59,6
Effectief tarief	8,6	-34,4

20 Resultaat deelnemingen

	2021	2020
Bouw- en Handelmaatschappij "Hallum" B.V.	4.363.217	-709.265
Hallum Cruise B.V.	413.715	-1.675.307
Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied N.V.	2.132.462	533.446
	6.909.394	-1.851.126

Tekenblad

Amsterdam, 11 maart 2022
Havenbedrijf Amsterdam N.V.:

w.g. K.J. (Koen) Overtoom
Chief Executive Officer

w.g. A.H. (Alexander) Kousbroek RA
Chief Financial Officer

w.g. D.F. (Dorine) Bosman
Chief Investment Officer

Amsterdam, 11 maart 2022
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

w.g. E.G. (Evert) den Boer

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 16 april 2021 gewijzigd. In de statuten van het Havenbedrijf Amsterdam is nu een bepaling opgenomen dat voortaan het dividendbeleid, op voorstel van raad van commissarissen en directie, wordt vastgesteld door de aandeelhouder.

Het door de aandeelhouder vastgestelde dividendbeleid volgt idealiter de vierjaars-termijn van het strategisch plan van Havenbedrijf Amsterdam. Het huidige dividendbeleid is door de aandeelhouder vastgesteld voor de periode 2021–2025.

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 2021–2025 het uitgangspunt is. Het beleid biedt voldoende ruimte voor een inhoudelijke afweging tussen de investeringsagenda en de hoogte van het dividend.

Overige gegevens

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

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

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen jaarrekening 2021

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2021 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 2021 en van het resultaat over 2021 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW).

De jaarrekening bestaat uit:

- de balans per 31 december 2021;
- de winst-en-verliesrekening over 2021;
- kasstroomoverzicht over 2021;
- 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), de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

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

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie

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

- het bestuursverslag (pagina 3-54);
- overige gegevens (pagina 106);
- GRI-tabel (pagina 113-116);
- Bijlagen 1-8 (pagina 117-136); en
- Assurance-rapport (pagina 110-112).

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.

Overige gegevens

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

Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening

Verantwoordelijkheden van de directie en de raad van commissarissen 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.

De raad van commissarissen is verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaglegging van de vennootschap.

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;

Overige gegevens

- het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de vennootschap;
- het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door de directie en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan;
- het vaststellen dat de door de directie gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is. Tevens het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de vennootschap haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat een vennootschap haar continuïteit niet langer kan handhaven;
- het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichten; en
- het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

Wij communiceren met de auditcommissie 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.

Amstelveen, 11 maart 2021

BDO Audit & Assurance B.V.
namens deze,

A.P. van Veen RA

Assurance-rapport van de onafhankelijke accountant

Aan: de directie van Havenbedrijf Amsterdam N.V.

Onze conclusie

Wij hebben de geselecteerde indicatoren 2021 in het jaarverslag 2021 van Havenbedrijf Amsterdam N.V. te Amsterdam onderzocht.

Op basis van de uitgevoerde werkzaamheden en de verkregen assurance-informatie hebben wij geen reden om te veronderstellen dat de geselecteerde indicatoren 2021 in het jaarverslag 2021 van Havenbedrijf Amsterdam N.V. niet, in alle van materieel belang zijnde aspecten, zijn opgesteld in overeenstemming met de van toepassing zijnde rapportagecriteria zoals toegelicht in de definitietabel KPI's van het jaarverslag 2021.

De geselecteerde indicatoren 2021 betreffen:

- Schone scheepvaart; en bedraagt voor 2021 21,6 procent, zoals gespecificeerd op pagina 26
- Ziekteverzuim; en bedraagt voor 2021 3,8 procent, zoals gespecificeerd op pagina 37
- CO₂-footprint; en bedraagt voor 2021 1,71 kton, zoals gespecificeerd op pagina 23
- Duurzaam inkopen; en bedraagt voor 2021 74 procent, zoals gespecificeerd op pagina 24

De basis voor onze conclusie

Wij hebben ons onderzoek uitgevoerd volgens Nederlands recht, waaronder de Nederlandse Standaard 3000A 'Assurance-opdrachten anders dan opdrachten tot controle of beoordeling van historische financiële informatie (attest-opdrachten)'. Deze opdracht is gericht op het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Onze verantwoordelijkheden voor het onderzoek over de geselecteerde indicatoren 2021'.

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. 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.

Van toepassing zijnde criteria

Voor deze opdracht zijn de criteria van toepassing zoals opgenomen in de definitietabel KPI's op pagina's 128 en 129 van het jaarverslag 2021.

Beperkingen in de reikwijdte van onze assurance-opdracht

Onze assurance-opdracht is beperkt tot de geselecteerde indicatoren 2021. Wij hebben geen assurance-werkzaamheden uitgevoerd voor andere informatie in het jaarverslag 2021 in het kader van deze opdracht.

Assurance-rapport van de onafhankelijke accountant

Verantwoordelijkheden van de directie voor de geselecteerde indicatoren 2021

De directie is verantwoordelijk voor het opstellen van de geselecteerde indicatoren 2021 in overeenstemming met de van toepassing zijnde criteria, inclusief het identificeren van de beoogde gebruikers en het toepasbaar zijn van de gehanteerde criteria voor de doelstellingen van de beoogde gebruikers. De directie is ook verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die de directie noodzakelijk acht om het opstellen, meten of evalueren van de geselecteerde indicatoren 2021 mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Onze verantwoordelijkheden voor het onderzoek over de geselecteerde indicatoren 2021

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van ons onderzoek dat wij daarmee voldoende en geschikte assurance-informatie verkrijgen voor de door ons af te geven conclusie.

De in dat kader uitgevoerde werkzaamheden zijn verschillend van aard en timing, alsmede geringer in omvang dan voor assurance-opdrachten gericht op het verkrijgen van een redelijke mate van zekerheid. De mate van zekerheid die wordt verkregen bij assurance-opdrachten gericht op het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid is daarom ook aanzienlijk lager dan de zekerheid die wordt verkregen bij assurance-opdrachten gericht op het verkrijgen van een redelijke mate van zekerheid.

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

Ons onderzoek bestond onder andere uit:

- het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte rapportagecriteria, de consistente toepassing hiervan en de toelichtingen die daarover in het jaarverslag 2021 staan. Dit omvat tevens het evalueren van de redelijkheid van schattingen door de directie;
- het verkrijgen van inzicht in de verslaggevingsprocessen die ten grondslag liggen aan de geselecteerde indicatoren 2021 inclusief het op hoofdlijnen kennisnemen van de interne beheersing, voor zover dit relevant is voor onze assurance-opdracht;
- het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor het onderzoek met als doel assurance-werkzaamheden 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 het Havenbedrijf Amsterdam N.V.;
- het identificeren van gebieden in de geselecteerde indicatoren 2021 met een hoger risico op misleidende of onevenwichtige informatie of afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude. Het op basis van deze risico-inschatting bepalen en uitvoeren van assurance werkzaamheden gericht op het vaststellen van de plausibiliteit van de geselecteerde indicatoren 2021 en het verkrijgen van assurance-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor onze conclusie. Deze assurance werkzaamheden bestonden onder meer uit:
 - het afnemen van interviews met de directie en 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 2021;

Assurance-rapport van de onafhankelijke accountant

- het verkrijgen van assurance-informatie dat de geselecteerde indicatoren 2021 aansluiten op de onderliggende administraties van de vennootschap;
- 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 2021 met de informatie in het jaarverslag 2021 buiten de scope van onze assurance-opdracht;
- Het uitvoeren van een omgevingsanalyse en het verkrijgen van inzicht in de relevante maatschappelijke thema's en kwesties en de kenmerken van de vennootschap voor zover relevant voor de geselecteerde indicatoren 2021.

Amsterdam, 11 maart 2022

BDO Audit & Assurance B.V.
namens deze,

A.P. van Veen RA

GRI-tabel

Categorie / standaard	Verwijzing 2021	Toelichting 2021
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	Ons werkgebied	
102-04 Aantal landen waarin de onderneming opereert	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	
102-07 Omvang van de verslaggevende organisatie	Visie, missie en strategie Onze medewerkers Jaarrekening Bijlage 1 – Deelnemingen	
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	
102-10 Significante veranderingen tijdens de verslagperiode	Voorwoord Verslag van de RvC	
102-11 Voorzorgsprincipe	Risicomanagement Bijlage 7 – Uitgebreide lijst met risico's Bijlage 8 – Financiële instrumenten	

Categorie / standaard	Verwijzing 2021	Toelichting 2021
102-12 Onderschreven extern ontwikkelde economische, milieu gerelateerde en sociale handvesten, principes of andere initiatieven	Onze omgeving Over dit verslag	
102-13 Lidmaatschappen van verenigingen en nationale en internationale belangenorganisaties	Bijlage 2 – Overzicht strategische partners en lidmaatschappen	
102-14 Verklaring van de hoogste beslissingsbevoegde over de relevantie van duurzame ontwikkeling voor de organisatie en haar strategie	Voorwoord Visie, missie en strategie De raad van commissarissen	
102-16 Waarden, principes, standaarden en gedragsnormen van de organisatie	Governance	
102-18 Bestuursstructuur van de organisatie	Governance	
102-40 Belanghebbenden die betrokken zijn bij de organisatie	Onze omgeving Waardecreatie Over dit verslag Bijlage 3 – Identificatie stakeholders	
102-41 Percentage medewerkers dat onder een cao valt	Onze medewerkers	
102-42 Inventarisatie en selectie van de betrokken belanghebbenden	Onze omgeving Bijlage 3 – Identificatie stakeholders	
102-43 Aanpak van betrekken van belanghebbenden	Onze omgeving Bijlage 3 – Identificatie stakeholders Bijlage 4 – Bepaling materialiteit	
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 3 – Identificatie stakeholders Bijlage 4 – Bepaling materialiteit	

GRI-tabel

Categorie / standaard	Verwijzing 2021	Toelichting 2021
102-45 Entiteiten die zijn opgenomen in de geconsolideerde jaarrekening	Jaarrekening Bijlage 1 – Deelnemingen	
102-46 Proces voor bepalen inhoud en afbakening jaarverslag	Onze omgeving Over dit verslag Bijlage 3 – Identificatie stakeholders Bijlage 4 – Bepaling materialiteit	
102-47 Overzicht van materiële onderwerpen t.b.v. het bepalen van de inhoud van verslag	Onze omgeving Bijlage 4 – Bepaling materialiteit	
102-48 Herformuleringen van in eerdere jaarverslagen verstrekte informatie	Over dit jaarverslag	
102-49 Veranderingen in de rapportage	Over dit verslag Bijlage 4 – Bepaling materialiteit	
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 2021	Toelichting 2021
Energietransitie		
103-1 Toelichting op de materialiteit en afbakening	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 4 – Bepaling materialiteit	
103-2 Managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 4 – Bepaling materialiteit	
103-3 Evaluatie van de managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Risicomanagement Bijlage 4 – Bepaling materialiteit	
302-1 Energieverbruik in de organisatie	Bijlage 6 – Toelichting CO ₂ footprint en energieverbruik	Omissie voor 302-1d, deze informatie is niet van toepassing.
302-4 Energiebesparing	Resultaten Bijlage 6 – Toelichting CO ₂ footprint en energieverbruik	
305-1 Directe emissie van broeikasgassen (scope 1)	Resultaten Bijlage 6 – Toelichting CO ₂ footprint en energieverbruik	
305-2 Indirecte emissie van broeikasgassen door opwekking van elektriciteit (scope 2)	Resultaten Bijlage 6 – Toelichting CO ₂ footprint en energieverbruik	

GRI-tabel

Categorie / standaard	Verwijzing 2021	Toelichting 2021
Logistiek en bereikbaarheid		
103-1 Toelichting op de materialiteit en afbakening	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 4 – Bepaling materialiteit	
103-2 Managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 4 – Bepaling materialiteit	
103-3 Evaluatie van de managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Risicomanagement Bijlage 4 – Bepaling materialiteit	
Port of Amsterdam criteria	Resultaten	

Categorie / standaard	Verwijzing 2021	Toelichting 2021
Schone en veilige scheepvaart		
103-1 Toelichting op de materialiteit en afbakening	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 4 – Bepaling materialiteit	
103-2 Managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 4 – Bepaling materialiteit	
103-3 Evaluatie van de managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Risicomanagement Bijlage 4 – Bepaling materialiteit	
403-1 Management voor gezondheid en veiligheid op het werk	Onze omgeving Resultaten	
Port of Amsterdam criteria	Resultaten	

GRI-tabel

Categorie / standaard	Verwijzing 2021	Toelichting 2021
Circulaire economie		
103-1 Toelichting op de materialiteit en afbakening	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 4 – Bepaling materialiteit	
103-2 Managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 4 – Bepaling materialiteit	
103-3 Evaluatie van de managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Risicomanagement Bijlage 4 – Bepaling materialiteit	
Port of Amsterdam criteria	Resultaten	

Categorie / standaard	Verwijzing 2021	Toelichting 2021
Toekomstbestendigheid		
103-1 Toelichting op de materialiteit en afbakening	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 4 – Bepaling materialiteit	
103-2 Managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 4 – Bepaling materialiteit	
103-3 Evaluatie van de managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Risicomanagement Bijlage 4 – Bepaling materialiteit	
203-1 Ontwikkeling, (verwachte) impact en aard van investeringen in infrastructuur en diensten	Voorwoord Visie, missie en strategie Onze omgeving Waardecreatie Resultaten Onze medewerkers Risicomanagement De raad van commissarissen Jaarrekening	
413-1 Impact bedrijfsvoering op de directe omgeving	Voorwoord Visie, missie en strategie Onze omgeving Waardecreatie Resultaten Verslag RvC Bijlage 4 – bepaling materialiteit	
413-2 Significant en potentieel risico van bedrijfsactiviteiten op de directe omgeving	Voorwoord Risicomanagement Bijlage 7 – Uitgebreide lijst met risico's	

Bijlage 1

Deelnemingen

	Deelneming
Bouw- en Handelmaatschappij Hallum B.V.	100%
Coöperatie Gezamenlijke Brandweer Amsterdam U.A.	33%
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.	47,5%
Hafen Duisburg/Amsterdam Beteiligungsgesellschaft 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. <i>in liquidatie</i>	33,33%
RON Achtersluispolder 1 B.V.	66,67%
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.

Association Internationale Villes et Ports (AIVP)

Amsterdam Ports Association (Amports)

Amsterdam Airport Area (AAA) - SADC

Amsterdam Cruise Port (ACP)

Amsterdam Economic Board (AEB)

Amsterdam IJmuiden Offshore Ports (AYOP)

Amsterdam Logistics Board (ALB)

Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied (BPF NZKG)

Bettercoal

Branche Organisatie Zeehavens (BOZ)

Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB NZKG)

Dutch Initiative on Sustainable Cocoa (DISCO)

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)

JINC

Koninklijke Industriële Groote Club

Metropool Regio Amsterdam (MRA)

Nederland Distributieland (NDL)

Nederland Maritiem Land (NML)

Nederlandse WindEnergie Associatie (NWEA)

Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (ORAM)

Ondernemersnetwerk van Noord- en Zuid-Holland (VNO-NCW West)

Pantar

Bijlage 3

Identificatie stakeholders

In een tweejaarlijkse cyclus stellen wij samen met onze stakeholders vast welke thema's voor ons het belangrijkst zijn. Dat zijn onze materiële thema's. Dit doen wij door naar de wereld te kijken, vanuit ons eigen perspectief en dat van stakeholders. Wij hebben tien 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;
- **Toekomst:** medewerkers en stakeholders onder de 30 jaar.

In 2015 zijn deze stakeholdergroepen voor het eerst geïdentificeerd als onderdeel van onze contentstrategie. Elke twee jaar bepalen wij of dit nog steeds de volledige lijst van relevante stakeholdergroepen is. Zo zorgen wij ervoor dat we op de juiste manier in contact zijn met onze omgeving. Dit jaar hebben we na uitvoerig overleg besloten een nieuwe groep toe te voegen aan onze lijst met stakeholders: Toekomst. Als organisatie vinden wij de stem van de toekomstige generaties belangrijk. Ons handelen in het heden zal impact hebben op de wereld waar zij later in leven. Daarom willen wij hun mening en perspectief meenemen in onze besluiten.

Wij vinden het belangrijk om te doorgronden welke thema's belangrijk zijn voor onze stakeholders en hoe zij tegen ons en de Amsterdamse havenactiviteiten aankijken. Ook onze eigen visie op onze rol, impact, toekomst en strategie is belangrijk. Wij streven dus naar een 'van buiten naar binnen'- en een 'van binnen naar buiten'-perspectief op onze organisatie en ons handelen. Wij staan op verschillende manieren in contact met alle stakeholders. Tweejaarlijks voeren wij gesprekken met alle stakeholdergroepen. 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 gesprekken komen verschillende zaken aan de orde. Wij stellen vragen om een beeld te krijgen van het perspectief van de stakeholder: wat doen we goed, wat kunnen wij beter doen, welke kansen en risico's zie jij, enzovoorts. We gaan hier vervolgens dieper op in, bijvoorbeeld door te vragen of wij op een juiste manier reageren op de bevindingen van de stakeholder. We zijn ook benieuwd hoe zij naar Port of Amsterdam kijken en of ze vinden dat we wij onze maatschappelijke rol goed vervullen. 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 3

Hieronder een overzicht van 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 binnenvaartbranches en betrokken partijen bij spoorgoederenvervoer. • Webinar voor gevestigde bedrijven over de stikstofproblematiek. • Klantgesprekken en dilemmasessies met klanten. • Rondvaarten met klanten, introductie nieuwe merkpositionering en toelichting organisatiestrategie 2021-2025. • Diverse (voornamelijk) online bijeenkomsten met klanten in de diverse marktsegmenten. • Energietransitie café Amsterdam met organisaties die belangrijke rol spelen in energietransitie. • Klantfeedback via online applicatie.	• Klanttevredenheid verhogen en samen werken aan een beter resultaat. • Congestie op het elektriciteitsnet. • Ketenverantwoordelijkheid. • Ruimte in de haven, zowel fysieke ruimte als milieuruimte. • Ambities en plannen van klanten.	• Consequenties van stikstofbeleid en mogelijke aanpak voor de haven. • Impact ontvangst riviercruise vanwege coronabeleid. • Inventarisatie impact congestie op het elektriciteitsnet en mogelijke tijdelijke oplossingen, zoals SEP (Shared Energy Platform). • Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. • Energietransitie Café Amsterdam: energie-transitie-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 en circulaire ambities, bespreken we belangen en gaan we uitdagingen aan.

Bijlage 3

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 het Accountteam Haven (gemeentelijk), het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied (regionaal en provinciaal) en de Brancheorganisatie Nederlandse Zeehavens (nationaal).	- Energietransitie. - Transitie naar circulaire en biobased economie (en verwerking stadsafval). - Digitalisering, innovatie. - Spoorwegverbindingen. - Coronacrisis en impact op de haven(s).	- Stikstofproblematiek. - Elektriciteitscongestie. - Dimensies Noorzeekanaal. - Energietransitie (waaronder windmolens in de haven). - ADM-terrein.	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 en met ze samen te werken, zodat we voldoende fysieke ruimte en milieuruimte voor havenactiviteiten behouden en deze activiteiten uit kunnen blijven voeren.	Vanuit de bijeenkomsten met verschillende overheden hebben we projecten opgestart die bijvoorbeeld de energietransitie in gang zetten.
Strategische Partners	Met elkaar in gesprek op het gebied van duurzaamheid, ketenverduurzaming, schone energie, circulariteit en emissiereductie. Structureel in gesprek met leden van de Versnellingstafel Waterstof (Hydrogen Hub Amsterdam/NZKG), met als doel om de transitie naar waterstof te versnellen in het NZKG. Taskforce Congestie met gemeente Amsterdam en netbeheerders. Bestuursplatform Energietransitie. Bestuursplatform NZKG.	- Transitiepaden voor nieuwe energiedragers. - IMVO en handelsketens. - CO₂-reductie en luchtkwaliteit in logistiek. - Incentives schone scheepvaart. - Waterstofinfrastructuur. - Waterstofproductie. - Waterstoftoepassingen. - Congestieproblematiek oplossen in Amsterdam. - Energietransitie vormgeven in de regio conform het klimaatakkoord. - Economische en ruimtelijke ontwikkelingen in het NZKG vormgeven.	- IMVO in de palmolieketen. - E-congestie. - Financiering. - Vergunningverlening. - Programmering waterstofproject en samenhang met waterstofimport. - Congestie in Westpoort. - Uitvoering van het programma Energietransitie, dat bestaat uit de onderwerpen waterstof, elektrificatie, stoom/warmte en CO₂-afvang. - Cluster Energiestrategie.	Belangrijke dialogen om mee door te gaan met het oog op het behalen van met name de klimaatdoelen in het Noordzeekanaalgebied.	- Mogelijkheden uitwerken CO₂- en waterstofinfrastructuur in Noordzeekanaalgebied. - Oplossingen creëren voor stikstofproblematiek en elektriciteitscongestie.

Bijlage 3

Stakeholdersgroep	Voorbeeld van structurele dialogen	Voorbeelden van besproken thema's	Specifiek besproken issues	Verwachtingen en belangen	Invulling verwachtingen en belangen
Leveranciers	- Marktconsultaties. - Inkoop- en aanbestedings-procedures. - Contract- en leveranciers-management.	- Duurzame bedrijfsvoering. - Milieu en leefomgeving. - Energietransitie en circulaire economie. - Innovatie. - Verantwoorde handelsketen. - Duurzame haven.	- Diverse marktconsultaties en inkooptrajecten. - 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.
Kennisinstituten	Samenwerking met het Centrum Wiskunde en Informatica, de Vrije Universiteit en de Hogeschool van Amsterdam. Periodiek kijken we naar relevante thema's en matchen we het aanbod aan studenten en vraagstukken, zoveel mogelijk via centrale aanspreekpunten.	Besproken thema's beslaan een groot deel van de kern-activiteiten en uitdagingen voor Port of Amsterdam. De afgelopen jaren is het aanbod steeds breder geworden, met meer focus op logistiek, circulariteit, en de energietransitie, naast de meer datagedreven nautische vraagstukken.	Vanwege de coronacrisis zijn er in 2021 vrijwel geen concrete projecten met studenten gedraaid. Wel zijn op de achtergrond meer verbindingen gelegd, onder meer met de opleiding Maritiem Officier, die met DHM verder wordt uitgediept.	- De verwachting is dat we de bestaande samenwerkingen met kennisinstituten verder formaliseren. - 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. Daarnaast kunnen we dankzij de studenten vraagstukken oppakken en verder uitwerken waar we normaal geen tijd aan zouden kunnen besteden.	Verwachtingen en belangen worden geborgd door de bestaande structurering en gemaakte afspraken. Na ieder project wordt de samenwerking en uitkomst geëvalueerd en waar nodig bijgestuurd.

Bijlage 3

Stakeholdersgroep	Voorbeeld van structurele dialogen	Voorbeelden van besproken thema's	Specifiek besproken issues	Verwachtingen en belangen	Invulling verwachtingen en belangen
Maatschappelijke organisaties	Sinds 2020 nemen wij deel aan DISCO, het Dutch Initiative for Sustainable Cocoa. Dit betreft een multi-stakeholderinitiatief waarin verschillende NGO's deelnemen. Daarnaast hebben we gesprekken gevoerd op het gebied van ketenverduurzaming met onder andere WWF, IDH, RSPO, RTRS, Rainforest Alliance en Fairwork.	Onze ketenverantwoordelijkheid ten aanzien van de impact van grondstoffen op het milieu, klimaat en de arbeidsomstandigheden in de keten.	De palmolie en de soja-keten in relatie tot ontbossing, mensenrechten binnen de haven en riviercruise, transitie-dilemma CO ₂ -reductie versus circulaire bedrijvigheid.	Wij beschouwen de maatschappelijke organisaties als een belangrijke stem van buiten die ons helpt scherp te blijven op relevante thematiek, op onze verantwoordelijkheden en het streven naar brede welvaart.	Naast het DISCO-initiatief onderzoeken we in 2022 hoe we de dialoog over ketenverduurzaming structureel kunnen vormgeven, met als uitgangspunt dat het effectief is en wederzijdse belangen dient. Ook blijven we onze individuele stakeholders actief bevragen op ons duurzaamheidsbeleid.
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 2021 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 voortzet. • 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 via de media kenbaar te maken dat de Amsterdamse haven van belang is voor de stad, op het gebied van circulariteit, verduurzaming en werkgelegenheid.

Bijlage 3

Stakeholdersgroep	Voorbeeld van structurele dialogen	Voorbeelden van besproken thema's	Specifiek besproken issues	Verwachtingen en belangen	Invulling verwachtingen en belangen
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 riviercruise en binnenvaart.	Leefbaarheid en milieu.	- Via social media is gecommuniceerd over diverse onderwerpen als stank- en geluidsoverlast. - Met werknemers van bedrijven uit het havengebied is de jaarlijkse port clean-up gehouden (opruimen zwerfafval). - Pakhuis De Zwijger Online.	De verwachting is dat de dialoog met omwonenden via social media verder toeneemt. Voor het managen van verwachtingen en het creëren van wederzijds begrip is open dialoog met omwonenden onontbeerlijk. Die zorgt mede voor de 'license to operate'.	Waar nodig en mogelijk plannen we overleggen met omwonenden.
Medewerkers	- Overleggen DT en RvC. - Aandeelhoudersvergadering. - Overleggen RvC met aandeel mededelingen bestuurder ten aanzien van ontwikkelingen in de organisatie. - OR-vergaderingen en overleggen met directie en RvC	- Wijzigingen in de RvC. - Coronamaatregelen. - Dividendbeleid. - Evaluatie vijf ploegenrooster. - Aanstelling preventie-medewerker. - Regeling werken buitenshuis. - Evaluatie en contract bedrijfsarts. - Cao: BER en roosterregels. - Wijzigingen topstructuur. - Consignatiediensten. - Persoonlijk ontwikkelings-budget.	- Wendbare organisatie: onder andere autonome Klantteams (traject Berenschot), strategische personeelsplanning, diversiteitsbeleid, duurzame inzetbaarheid en generatiepact. - Cao-onderhandelingen. - Exitgesprekken. - Prodock 2.	De OR 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.

Bijlage 4

Bepaling materialiteit

Tijdens een tweejaarlijks proces bepalen wij onze materiële thema's. Dit jaar hebben we opnieuw onze materiële thema's bepaald door diverse analyses uit te voeren, zoals een peer-analyse, een trendanalyse en een media-analyse. Deze analyses hebben geleid tot een geactualiseerde lijst met onderwerpen.

Nadat we deze lijst hadden geactualiseerd, hebben wij deze onderwerpen besproken met onze stakeholders. Dat hebben we eerst intern gedaan met medewerkers en het bestuur. De afdeling Strategie & Innovatie heeft de opmerkingen en aanvullingen in overweging genomen en verwerkt. Daarna hebben we onze externe stakeholders benaderd om deze onderwerpen via een-op-een interviews en in dialoogsessies te bespreken en te toetsen. Missen er onderwerpen? Is de beschrijving volledig?

Zijn de omschrijvingen juist? Dit soort vragen hebben we tijdens een gesprek aan de stakeholders voorgelegd (zie bijlage 3, Identificatie stakeholders). Ook hebben we ze gevraagd per thema aan te geven hoe belangrijk het thema is. Zo zijn we tot onze vernieuwde materialiteitsmatrix gekomen.

In de onderstaande 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	Pagina
Energietransitie	We zetten in op energie van de toekomst, bijvoorbeeld door nieuwe productiefaciliteiten aan te trekken, wind- en zonne-energie te stimuleren en de energie-infrastructuur uit te breiden. Daarnaast werken we aan reductie van de CO ₂ -uitstoot, zowel van de eigen organisatie als van bedrijven in de haven.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	22
Circulaire economie	We vormen de haven om tot een ecosysteem waar bedrijven elkaars reststromen en energie kunnen gebruiken.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	22
Milieu en leefomgeving	We streven naar hoge milieukwaliteit en hoge ruimtelijke kwaliteit. We maken ruimte voor innovatie, transitie en voortdurende aandacht voor de leefomgeving. We creëren zo weinig mogelijk overlast (geluid, geur en uitstoot) voor de stedelijke, recreatieve en natuurlijke omgeving.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	23 en 25
Schone en veilige scheepvaart	We leveren onze bijdrage aan een veilige en schone scheepvaart zonder bijeffecten. Denk aan thema's als luchtkwaliteit, klimaatimpact en afval. Concreet sturen we aan op reductie van de emissies van het schip zelf en van de lading tijdens het varen, laden en lossen.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	25
Verantwoorde handelsketen	We verduurzamen ladingstromen zoals cacao, soja en palmolie. Met regionale partners en klanten nemen we onze verantwoordelijkheid in de keten en daar zijn we transparant over.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	14
Divers en Inclusief	We streven naar een wendbare, open, constructieve en duurzame bedrijfsvoering met een medewerkersbestand dat een evenwichtige afspiegeling vormt van de maatschappij.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	36

Bijlage 4

Thema	Toelichting: waarom houden wij ons met dit onderwerp bezig?	Niveau	Pagina
Digitale haven	We zorgen met een veilige digitale omgeving voor efficiënte logistieke verbindingen in en rond het Amsterdamse havengebied. Ook leveren we efficiënte ondersteuning aan de operatie en de (logistieke) processen van klanten.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	133
Ruimte-intensivering	We gebruiken de beschikbare ruimte intensief en optimaal door zorgvuldig om te gaan met complexe ruimtelijke verdelingsvraagstukken voor industrie, wonen, werken en recreëren.	Havengebied	131
Logistiek en bereikbaarheid	We zetten ons in voor een veilige en optimale bereikbaarheid via land en water.	Havengebied en keten	27
Toekomstbestendigheid	We kiezen voor toekomstgericht leiderschap en bestuur. We richten ons op langetermijndoelstellingen. We hebben ook oog voor risico's en dragen zorg voor een veerkrachtige organisatie, zodat wij maatschappelijk relevant blijven.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	36
Innovatiekracht	Port of Amsterdam anticipeert op en beweegt mee met de veranderende wereld. Wij willen wendbaar blijven en daarom stimuleren wij actief innovatie en nieuwe samenwerkings- en organisatievormen.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	36
Bedrijfsresultaat	Port of Amsterdam werkt met partners om ambities te realiseren, doelstellingen te behalen en waarde toe te voegen. Wij streven naar een maatschappelijk en financieel gezonde organisatie.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	28 en 55
Verbinding stad en haven	De haven is een essentiële schakel in het vervoer van goederen en ladingstromen. Het is ook een vitale partner voor de aanpak van complexe verduurzamingsvraagstukken van stad en regio.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	27
Cybersecurity	We houden ons security-bewustzijn op peil, we doen aan risicomanagement en we nemen protectieve en detectieve maatregelen.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	133

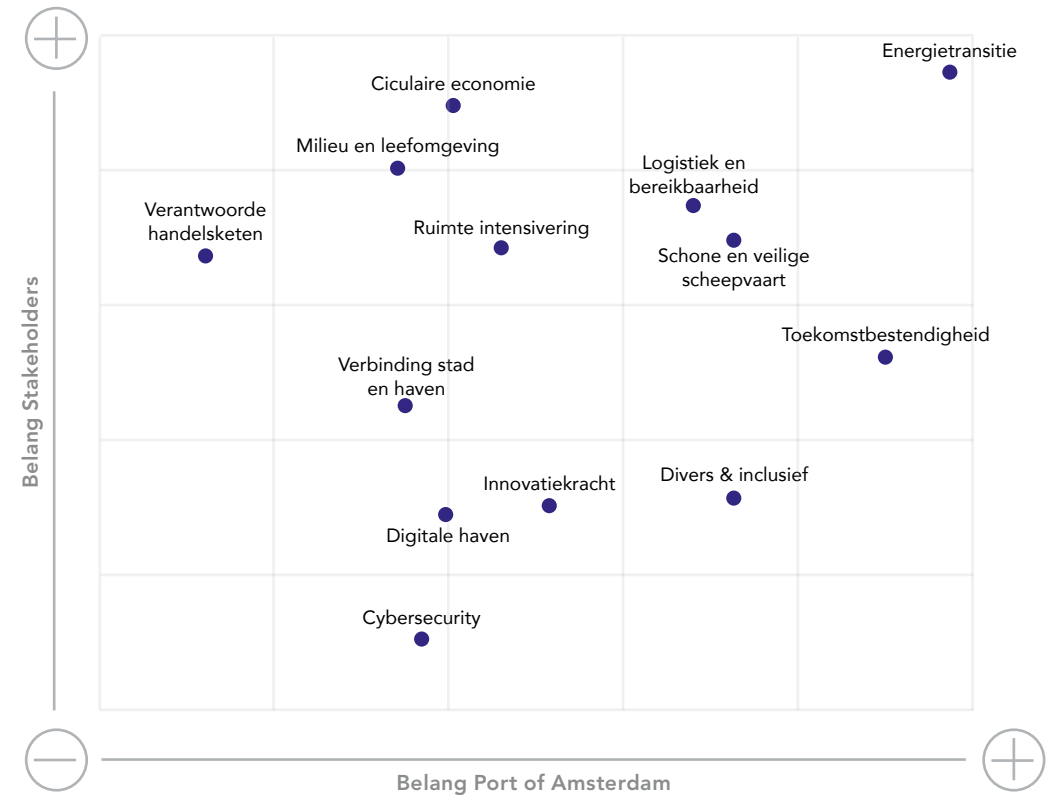
Bijlage 4

De meest materiële thema's vormen de focus voor ons jaarverslag. Ten opzichte van 2020 hebben er verschillende veranderingen plaatsgevonden. Zo hebben we kritisch gekeken naar de toelichting van de thema's, die we beknopter en algemener hebben gemaakt. Er zijn thema's bijgekomen en thema's komen te vervallen. Nieuw toegevoegde thema's zijn *Verbinding met de stad en Cybersecurity*. Thema's die wij niet meer hebben meegenomen zijn *Partnerships*, *Voorkeurshaven*, *Transparantie en Stakeholderbetrokkenheid*. We hebben ervoor gekozen om *Energietransitie en Circulaire economie* als twee aparte thema's te behandelen. Verder heeft het thema Werk en kennis een nieuwe naam, namelijk *Divers en inclusief*. Deze naam past beter bij de huidige dynamiek.

Het is vooral interessant om te kijken naar de verschuivingen van de thema's in de matrix. Welke thema's hebben aan terrein gewonnen en welke zijn juist minder belangrijk bevonden? Wat opvalt is dat Energietransitie veruit het belangrijkste thema is voor alle stakeholders. Het thema is zelfs zo belangrijk dat het eigenlijk niet meer op de matrix past. Daarnaast valt op dat onze externe stakeholders de meer maatschappelijke thema's belangrijker zijn gaan vinden. *Logistiek en bereikbaarheid*, *Ruimte-intensivering*, *Schone en veilige scheepvaart*, *Milieu en leefomgeving* en *Verantwoorde handelsketen* zijn dan ook naar boven verschoven.

De laatste opvallende verschuiving is dat Toekomstbestendigheid binnen de organisatie aan terrein heeft gewonnen. Deze ontwikkeling past goed bij onze nieuwe strategie en de rol die we vervullen als voorloper.

Uit de actualisering van dit jaar blijkt dat we ons met de juiste onderwerpen bezighouden en hebben beziggehouden. De huidige materiële thema's zijn verankerd in onze strategie. Bij de ontwikkeling van onze nieuwe strategie, in 2020, hebben we bewust de materialiteitsmatrix en stakeholdergesprekken gebruikt als input.



Deze materiële onderwerpen liggen ten grondslag aan de speerpunten van de strategie. Doordat we de materiële thema's hebben verankerd in onze strategie, stellen we onszelf in staat op deze thema's daadwerkelijk een positieve bijdrage te leveren en onze ongewenste impact waar mogelijk te mitigeren. Zo spelen we in op kansen en risico's die de materiële thema's met zich meebrengen.

Bijlage 5

Definitietabel KPI's

KPI	Definitie	Scope	Meting
Schone Scheepvaart	In 2010 koos Port of Amsterdam voor de invoering van een incentive die schonere zeeschepen beloont. Schoner is een zeeschip 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 gedurende het boekjaar bezoeken en in Portbase of Hamis worden geregistreerd.	Deze geautomatiseerde meting wordt gedaan op basis van de opgave zeehavengeld. Elk 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 uitgedrukt in kalenderdagen 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 orgaan-donatie) 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.	$\text{Aantal verzuimdagen} * \text{parttime \%} * (100 \% - \text{aanwezigheid \%}) / (\text{aantal kalenderdagen} * \text{parttime \%})$

Bijlage 5

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. Port of Amsterdam rapporteert over scope 1-, scope 2- en deels scope 3- emissies. Dit betekent dat wij de volgende onderdelen meenemen: • Elektriciteitsverbruik door onze faciliteiten (in KWh) • Brandstofverbruik door onze faciliteiten (in liters of m³ gas) • Brandstofverbruik voor eigen transport (in liters) • Zakelijk vervoer van medewerkers (in km), waaronder 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 voor leveringen en diensten en € 500.000 voor werken, waarbij de tenderboard tijdens het beoordelen van de inkoopstrategie duurzaamheid heeft meegenomen op ten minste één van de volgende aspecten: • Uitsluitingsgrond, geschiktheidseis of selectie criterium • Uitvoeringsvoorwaarde • Gunningscriterium • Opdracht De tenderboard is een intern orgaan waarin de CFO, Hoofd Inkoop, Hoofd Juridische Zaken, Hoofd Finance & Control en de Manager Sustainability 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 voor leveringen en diensten en € 500.000 voor werken.	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 geen onderdeel van de berekening. Voorbeelden hierbij zijn in het verleden afgesloten inkoopcontracten die hebben geleid tot een inkoop in het huidige boekjaar.

Bijlage 6

Toelichting CO₂-footprint en energieverbruik

Directe CO₂-emissie (scope 1)

Jaar	2021	2020	2019	2018
Totaal Uitstoot	0,84 duizend ton CO ₂	0,82 duizend ton CO ₂	0,89 duizend ton CO ₂	1,14 duizend ton CO ₂
Specificatie	- Gas: 92.634 m³ - Brandstof: 364.411 liter - Biodiesel voor vaartuigen: 354.689 liter - Benzine voor bedrijfsauto's: 5.981 liter - Diesel voor bedrijfsauto's: 3.741 liter - Waterstof voor bedrijfsauto's: 491 kg	- 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

Indirecte CO₂-emissie door elektriciteitsverbruik (scope 2)

Jaar	2021	2020	2019	2018
Totaal Uitstoot	0,48 ton CO ₂	0,48 ton CO ₂	0,72 ton CO ₂	0,68 ton CO ₂
Specificatie	Elektriciteitsverbruik: 868.086 kWh.	Elektriciteitsverbruik: 863.607 kWh.	Elektriciteitsverbruik: 1.093.117 kWh.	Elektriciteitsverbruik: 977.281 kWh.

Indirecte CO₂-emissies door zakelijk vervoer (scope 3)

Jaar	2021	2020	2019	2018
Totaal Uitstoot	0,39 ton CO ₂	0,37 ton CO ₂	0,56 ton CO ₂	0,48 ton CO ₂
Specificatie	- Gedeclareerd eigen auto: 1.886.394 km - Vlieguren: 100.226 km	- 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

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

Jaar	2021	2020	2019	2018
Totaal Uitstoot	1,71 duizend ton CO ₂	1,67 duizend ton CO ₂	2,17 duizend ton CO ₂	2,30 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 5).

Bijlage 7

Uitgebreide lijst met risico's

Risico's*	Risicobeschrijving	Huidige risico-beoordeling	Beheersmaatregelen	Beoogde risico-beoordeling
Strategisch				
S9 - Congestie op elektriciteitsnet	Het risico bestaat dat Port of Amsterdam, als gevolg van congestie op het elektriciteitsnet, het huidige vermogen van de elektrische infrastructuur niet tijdig kan vergroten, waardoor de beoogde verduurzaming van de bedrijfsketens en energietransitie binnen het havengebied stagneert.		• Team Congestie ingesteld en operationalisering van een congestiemonitor die inzicht geeft in de knelpunten. • Capaciteitsuitbreiding nastreven van het bestaande elektriciteitsnet in samenspraak met Liander. • Met SEP (Shared Energy Platform) zetten we in op het verbeteren van het energiemangement en het lokaal uitwisselen van energie tussen bedrijven. • Mogelijkheden ten aanzien van het treffen van tijdelijke maatregelen inventariseren en/of doorvoeren.	
S2 - 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 energie-transitiedoelstellingen niet behaald worden en ruimte minder efficiënt benut kan worden en/of investeringen benodigd zijn.		• Op basis van energietransitie scenario's mogelijke knelpunten tav de borging van de milieuruimte inzichtelijk maken. • De wenselijke gebiedsinrichting uitwerken in verschillende gebiedspaspoorten en deze inbedden in het gronduitgifte-beleid. • Intensieve afstemming met externe stakeholders over ruimtelijk beleid en ruimtelijke plannen.	
S16 - Transformatie haven binnen kaders stikstofbeleid	Het risico bestaat dat Port of Amsterdam, als gevolg van de gestelde grenswaarden voor stikstofdepositie in het stikstofbeleid, de ambitie om de haven te transformeren in een duurzame haven niet conform het strategisch plan kan realiseren.		• Crisisteam Stikstof ingesteld (en vanwege de realisatie van stikstofbank ECEVI weer ontbonden). • Gezamenlijk met het Rijk en andere zeehavens wettelijke oplossingen identificeren en uitwerken. • Analyse van de huidige stikstofuitstoot en de benodigde stikstofruimte voor het doormaken van de haventransformatie. • Extern en intern communicatieplan opzetten en uitvoeren.	
S1 - 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.		• Verwerving van nieuwe grondposities en/of terugkoop van bestaande erfpachten. • Het vestigingsbeleid van klanten is aangescherpt. • De ruimte-intensiveringskansen zijn geïnventariseerd bij bestaande bedrijven.	

Risicobeoordeling: Laag Middel Hoog

*Per risicogebied

Bijlage 7

Risico's*	Risicobeschrijving	Huidige risico-beoordeling	Beheersmaatregelen	Beoogde risico-beoordeling
S3 - Emissie Schone scheepvaart	Het risico bestaat dat Port of Amsterdam, 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 ingesteld met als doel de emissies van de scheepvaart te verlagen. Het team zet in op de uitvoering van emissie reducerende maatregelen en acties en maakt bij de keuzes en monitoring gebruik van het emissiemodel.	
S20 - Reputatie-schade	Als gevolg van de maatschappelijke onrust over de mate en snelheid waarin de gevestigde bedrijven binnen het havengebied hun bedrijfsvoering verduurzamen bestaat het risico op reputatieschade voor Port of Amsterdam.		In lijn met het thema 'Verantwoorde handelsketens' in onze duurzaamheidsvisie stimuleren we de groei van duurzame bedrijven en ladingstromen in het havengebied. Dit komt tot uiting in een verantwoord vestigingsbeleid, beloning van duurzame koplopers en een focus op de ontwikkeling van circulaire ketens.	
Grootte van de scheepvaart	Het risico bestaat dat Port of Amsterdam, 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 of terminal. - Er zijn acties gestart om het gebruik van Zeesluis IJmuiden te operationaliseren in overleg met 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

Bijlage 7

Risico's*	Risicobeschrijving	Huidige risico-beoordeling	Beheersmaatregelen	Beoogde risico-beoordeling
Markt				
M4 - Afname in aantal calls zeecruise	Het risico bestaat dat het aantal zeecruise calls als gevolg van de coronacrisis achterblijft waardoor de opbrengst zeehavengelden achterblijft.		• We hanteren in de begroting en forecast een defensief aantal calls ten opzichte van het jaar 2019.	
M1 - Afname in overslag	Het risico bestaat dat overslag, als gevolg van corona, afneemt waardoor rendementen op investeringen niet worden gehaald.		• Maximaal 50 procent van zeehavengelden 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.	
M3 - Prijsrisico's investeringen	Het risico bestaat dat, als gevolg van schaarste in grond- en hulpstoffen en/of beschikbare uitvoerende capaciteit, de stichtingskosten binnen de investeringen toenemen, waardoor het initiële rendement van de investering mogelijk afneemt.		• In de uitwerking van de business cases wordt er een indexeringspercentage meegenomen in de vaststelling van de kosten. • Periodieke monitoring van de prijsontwikkelingen binnen de verschillende indexen.	
Operationeel				
O2 - 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.		• Beleid voor informatiebeveiliging opgesteld en geïmplementeerd. • Borging en verbetering van de vijf control-categorieën (identificeer, bescherm, detecteer, reageer en herstel) van het NIST-Cybersecurity framework (CSF) in de organisatie. • Continu optimaliseren van beveiligingsmaatregelen en de digitale werkplek. • Uitvoeren van business impact analyses en vulnerability scans. • Inrichten ISMS. • Inrichten en operationaliseren van Security Monitoring (MDR). • Stimuleren van security awareness en uitvoeren van incident respons oefeningen.	

Risicobeoordeling:  Laag  Middel  Hoog

*Per risicogebied

Bijlage 7

Risico's*	Risicobeschrijving	Huidige risico-beoordeling	Beheersmaatregelen	Beoogde risico-beoordeling
O14 - 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 Havenbeveiligings- en 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.	
O5 - Onvoldoende vaardiepte	Het risico bestaat dat, als gevolg van onvoldoende onder keel-clearance op kritische locaties in het Noordzeekanaal (onder andere tunnels), een schip met te veel diepgang een beschadiging veroorzaakt waardoor mogelijk gevaar ontstaat en de toegang belemmerd wordt.		- Expertgroep onderzoekt het huidige toelatingsbeleid NZK op mogelijkheden tot verruiming (breedte en lengte). - Moderniseren saliniteitsmeting. - Snelheidsbeperking en sleepbootverplichting VST. - Onderzoek aanpassing tunneldekking RWS.	
O1 - 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. - Structureel extra capaciteit creëren door vergroten duwbak-capaciteit. - Dynamische inzet van kegelwachtplaatsen 1 & 2. - Correctief actieplan opstellen voor de coördinatie tijdens piekmomenten.	

Risicobeoordeling:  Laag  Middel  Hoog

*Per risicogebied

Bijlage 7

Risico's*	Risicobeschrijving	Huidige risico-beoordeling	Beheersmaatregelen	Beoogde risico-beoordeling
Financieel				
F1 - Inzicht in activa	Het risico bestaat dat er, als gevolg van het niet op uniforme wijze vastleggen van materiële vaste activa, onvoldoende inzicht kan worden verkregen in de financiële status van materiële vaste activa waardoor onvoldoende wordt geanticipeerd op vereiste investeringen en bepaalde elementen niet accuraat worden ingeprijsd.		- Opstarten van Assetmanagementprogramma binnen Port of Amsterdam. - Organisatie van workshops om te komen tot een gezamenlijke asset-management visie. - In lijn brengen componentenmethode en objecten. - Integrale en strategische onderhoudsplanning uitwerken voor de kademuren.	
F6 - 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.		- 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.	
F4 - 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.		- Gebruikmaken 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				
C1 - Naleving wet- en regelgeving	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. - Maandelijkse monitoring van incidenten bij afdelingshoofden. - Dilemmasessies organiseren bij de afdelingen.	

Risicobeoordeling:  Laag  Middel  Hoog

*Per risicogebied

Bijlage 8

Financiële instrumenten

Algemeen

Het beleid ten aanzien van de inzet van financiële instrumenten is terughoudend. Het treasury-statuuut biedt mogelijkheden om bestaande rente- en financieringsrisico's in te dekken, maar niet om open posities in te nemen. Behalve de kredietfaciliteit en de nieuwe EUPP was er gedurende het jaar geen noodzaak om andere financiële instrumenten in te zetten.

Renterisico

Havenbedrijf Amsterdam N.V. loopt renterisico over de rentedragende vorderingen (met name onder financiële vaste activa), liquide middelen, voorziening voor saneringsverplichtingen, personeelsvoorzieningen en rentedragende langlopende- en kortlopende schulden. Voor vorderingen en schulden met variabele renteafspraken loopt Havenbedrijf Amsterdam risico ten aanzien van toekomstige kasstromen. De stijgende financieringsbehoefte (en invulling) heeft een invloed op het renterisico. Door de afsluiting van de nieuwe faciliteit afgelopen jaar, zijn we in staat geweest een belangrijk deel van het renterisico te mitigeren. De renteontwikkeling wordt maandelijks gemonitord en in de Treasury Commissie (TC) worden de effecten van renteontwikkeling besproken en worden afdekkingsmogelijkheden overwogen.

Valutarisico

Havenbedrijf Amsterdam verricht vrijwel uitsluitend transacties in euro's. Buitenlandse valuta transacties zijn zeer geringe bedragen en betreffen voornamelijk transacties in \$ dollars (US) en £ pound sterling (Verenigd Koninkrijk).

Kredietrisico

Kredietrisico's ontstaan voor Havenbedrijf Amsterdam voornamelijk bij grote klanten. De gehanteerde betalingsvoorwaarden en het historische betalingsgedrag van onze klanten maken toepassing van financiële instrumenten ter beperking van dit risico niet noodzakelijk. Voor nieuwe grote klanten wordt om een bankgarantie gevraagd. Voor oninbare vorderingen wordt door Havenbedrijf Amsterdam een voorziening gevormd voor dubieuze debiteuren.

Liquiditeitsrisico

Het liquiditeitsrisico is het risico dat Havenbedrijf Amsterdam niet op het vereiste moment aan haar financiële verplichtingen kan voldoen. Het uitgangspunt van het liquiditeitsrisicobeheer is dat, voor zover mogelijk, voldoende liquiditeiten worden aangehouden om te kunnen voldoen aan de huidige en toekomstige financiële verplichtingen, in normale en moeilijke omstandigheden en zonder dat daarbij onaanvaardbare verliezen worden opgenomen of de reputatie van Havenbedrijf Amsterdam in gevaar komt. Op basis van de maandelijkse liquiditeitsbehoefte-analyse en de beschikbare faciliteiten kan gesteld worden dat er voldoende headroom aanwezig is voor de komende perioden.

Colofon

Uitgave

Port of Amsterdam

Tekst

Port of Amsterdam

Tekstschrijvers.nl

Design en realisatie

CF Report

Voor vragen en informatie:

info@portofamsterdam.com