

# Koers houden

—  
Port of Amsterdam  
Jaarverslag 2022

Be part of a better port



# Inhoudsopgave

Kerncijfers

3

Voorwoord

5

Visie, missie  
en strategie

7

Waardecreatie

12

Resultaten

15

Financiële  
resultaten

24

Onze  
medewerkers

30

Governance

35

Risico-  
management

39

Verslag  
van de RvC

44

Over dit  
verslag

47

Jaarrekening

48

Overige  
gegevens

107

Bijlagen

114

Colofon

120



# Kerncijfers 2022



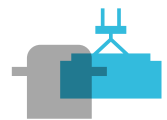
**21,8%**  
Schone  
scheepvaart<sup>1</sup>

21,6  
2021



**1,32 kton**  
CO<sub>2</sub>-uitstoot

1,71  
2021



**78,6 mln ton**  
Overslag in  
Amsterdam

71,3  
2021



**€181,5 mln**  
Opbrengsten

163,1  
2021



**€44,1 mln**  
Resultaat<sup>2</sup>

52,9  
2021

1. Percentage schepen met ESI-korting.

2. Betreft het resultaat na verschuldigde vennootschapsbelasting en exclusief belastinglatentie



**“We staan voor de taak op koers te blijven, ondanks de acute verstoringen. Onze langetermijnvisie vraagt om rigoureuze keuzes die soms botsen met korte termijnbelangen en -oplossingen.”**

---

Koen Overtoom (CEO)  
Dorine Bosman (CIO)  
Alexander Kousbroek (CFO)



# Voorwoord

**2022 was een turbulent jaar, ook voor Port of Amsterdam. Aan het begin van het jaar zorgde corona nog voor verstoringen in de globale toeleveringsketens. Ook was er opeens weer oorlog in Europa, met veel slachtoffers, ontheemden en ongekende geopolitieke spanningen als gevolg. Er ontstond een nieuwe energiecrisis, waarvan niemand de exacte diepte en duur kent en die gepaard gaat met extreme inflatie en prijschommelingen.**

Om desastreuze gevolgen voor klimaat en natuur tegen te gaan is het urgenter dan ooit om het gebruik van fossiele energie en grondstoffen terug te dringen. Oplossingen voor de korte en lange termijn lopen vaak met elkaar uit de pas. De stikstofproblematiek kan de aanleg van infrastructuur voor de duurzaamheids transitie ernstig vertragen, terwijl de congestie op het elektriciteitsnet een forse belemmering vormt voor elektrificatie en de start van innovatieve bedrijvigheid.

Hoewel de Amsterdamse haven in 2022 te maken had met al deze problemen tegelijk, voelden wij de wil en vastberadenheid om stevig vast te houden aan het beeld van de toekomstbestendige, metropolitane haven uit onze visie voor 2030. Op korte termijn vergt dat aanpassingsvermogen en oplossingsgerichtheid. Voor de lange termijn vereist het juist evenwichtigheid en koersvastheid in onze regisseursrol. We moeten doorbouwen en doorinvesteren in de toekomst die wij voor ogen hebben. Dat hebben we ook in 2022 volop gedaan.

## Gebeurtenissen in het NZKG

Begin 2022 opende de koning in IJmuiden de grootste zeesluis ter wereld, die onze positie als duurzame energiehaven van de toekomst stevig borgt. De ontwikkeling van non-fossiele brandstoffen in de haven kreeg een impuls, met het besluit tot productie-uitbreiding van biobrandstoffen (Argent Energy en Greenery) en de

vestiging van een vloeibare biomethaanfabriek (Titan). Samen met partners investeren we volop in groene waterstof door leidingnetwerken, productie- en opslagfaciliteiten te ontwikkelen en buitenlandse samenwerkingen voor import aan te gaan.

Ook investeerden we in de lokale leefbaarheid, bijvoorbeeld door stilliggend ontgassen voor schepen mogelijk te maken en te werken aan walstroombaan voor de cruisesector. Ook vond in 2022 de eerste editie plaats van de Zeehavendagen, een nieuw publieksevenement om de haven toegankelijker te maken voor de inwoners van de metropoolregio Amsterdam.

De discrepantie tussen de korte en lange termijn zorgt voor lastige dilemma's. Zo werken we sinds 2016 aan een einde van kolenimport, -opslag en -doorvoer in de Amsterdamse haven. In 2022 moesten we echter een flinke stijging accepteren en dat op minder terrein. Die stijging was het logische gevolg van de extreem hoge gasprijs en de verminderde gasimport in de EU vanuit Rusland.

Daarnaast hebben we ook dit jaar onverminderd stappen gezet om in 2030 te kunnen stoppen met kolen. Zo hebben we het contract van een van de drie kolenterminals niet verlengd en hebben we per 1 januari 2023 12 hectare grond teruggenomen die we gaan inzetten voor niet-fossiele activiteiten.

## Veerkracht van onze governance

We staan voor de taak op koers te blijven, ondanks de acute verstoringen die veel tijd en energie vragen. Onze langetermijnvisie vraagt erom dat we rigoureuze keuzes maken die soms botsen met kortetermijnbelangen en -oplossingen. In deze situatie hebben we behoefte aan frisse perspectieven, zodat we niet in ingesleten patronen vervallen. Begin 2022 zijn we daarom gestart met het Future Proof Governance-programma, waarmee we beogen onze besluitvorming toekomstbestendiger te maken. Onderdeel van dit programma is het installeren van de Young Board. Hiermee betrekken we de jongere generatie actief bij bestuurlijke - en besluitvormingsprocessen binnen onze organisatie.

De Young Board vertegenwoordigt de stem van de volgende generaties en staat voor het perspectief van de toekomst. Onze generatie moet naar de lange termijn kijken en daar vol mee bezig zijn. Het gaat om onze toekomst. Vanuit dat perspectief hebben we de directie meerdere keren een spiegel voorgehouden in 2022. Nemen we het juiste besluit voor de toekomst? Voegen onze activiteiten waarde toe? Hoe blijven we als organisatie veerkrachtig en sterk?

Door deze vragen te stellen zijn we onszelf, als bestuur en als organisatie, bewuster van onze patronen en beter in staat daar verandering in te brengen. Zo zetten we ons verder in om de transitie te maken van winstgedreven naar waardegedreven besluitvorming. Onze samenwerking met de directie heeft laten zien dat we daartoe in staat zijn. We zijn trots op de eerste stappen die we in 2022 met de directie hebben gezet om aan een toekomstbestendige, veerkrachtige organisatie te bouwen. In 2023 en de jaren daarop blijven we ons inzetten om de stem van toekomstige generaties te vertegenwoordigen.  
**Young Board Port of Amsterdam**

## “Onze generatie moet naar de lange termijn kijken en daar vol mee bezig zijn. Het gaat om onze toekomst.”

De rol van deze Young Board is om te agenderen, toetsen en beïnvloeden. Kortom: om ons als directie extra bij de les te houden.

### Resultaten 2022

De totale overslag in het Amsterdamse havengebied is dit jaar hoger dan verwacht. Dit komt voornamelijk door een stijging in energieproducten, zoals steenkool. Dat is een direct gevolg van de energiecrisis, die zorgde voor verminderde gastoevoer vanuit Rusland, hoge gasprijzen en een verhoogde vraag naar met name steenkolen.

Ondanks dat de inkomsten uit zeehavengelden en de contractopbrengsten in 2022 gestegen zijn, valt het nettoresultaat wat lager uit dan in 2021. Dit heeft voornamelijk te maken met incidentele kosten en de effecten van inflatie op de reguliere kosten. De investeringen zijn in 2022 achtergebleven op onze verwachtingen. Door externe factoren duren aanbestedings- en vergunningstrajecten langer dan verwacht, waardoor enkele grote investeringen zijn opgeschoven in de tijd.

### Over dit jaarverslag

In vergelijking met voorgaande jaren kiezen we dit jaar voor een compact jaarverslag. De afgelopen jaren hebben we steeds uitgebreid en volgens de vergaande GRI- en IIRC-richtlijnen gerapporteerd. Ook hebben we meegedaan aan de Transparantiebenchmark en de externe verificatie van onze maatschappelijke resultaten vergroot. Dit jaar hebben we besloten onze energie en capaciteit in te zetten om onszelf voor te bereiden op de nieuwe CSRD-richtlijnen van de EU.

Koen Overtoom (CEO)

Dorine Bosman (CIO)

Alexander Kousbroek (CFO)






# Visie, missie en strategie

Het voortouw nemen





In deze onzekere tijd is het zaak  
zicht te houden op de langetermijn-  
doelstellingen. Onze visie, missie en  
strategie helpen ons daarbij.

## 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 dienstverlening.

## Missie

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

## Taken

- 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 beheer van het Amsterdamse havengebied.
- Vlotte, veilige en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer in het Noordzeekanaalgebied, onder meer door regelgeving en handhaving. Deze taak is door het Centraal Nautisch Beheer (CNB) Noordzeekanaalgebied belegd bij de Divisie Havenmeester (DHM) van Port of Amsterdam.

## Rollen

### marktmeester

Wij creëren een optimaal vestigingsklimaat

### matchmaker

Wij verbinden partijen, sectoren, initiatieven en kansen met elkaar

### co-creator

Wij initëren nieuwe activiteiten in de haven om gewenste ontwikkelingen op gang te brengen (ook risicodragend).



## 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 CO<sub>2</sub>-uitstoot

we **creëren** ontwikkelruimte

**Het voortouw nemen: duurzaam versnellen in de Amsterdamse haven. Onze ambitie blijkt uit de titel van onze strategie 2021-2025. 2022 was het tweede jaar waarin we die strategie uitvoerden. We zijn halverwege de looptijd van ons strategisch plan. Dat is een natuurlijk moment om te reflecteren op de voortgang.**

Onze strategie 2021-2025 heeft drie pijlers. Ten eerste laten we klanten, ladingen en activiteiten duurzamer groeien. Ten tweede maken we het scheepvaartproces vlotter, veiliger en transparanter. Ten derde ontwikkelen we een toekomstbestendig havencomplex.

Bovendien willen we dat onze eigen bedrijfsvoering in 2030 klimaatneutraal is. We hebben zeven meetbare doelstellingen geformuleerd om onze ambities te realiseren. [Meer hierover is te vinden in ons strategiedocument.](#)

## 1. We laten klanten, ladingen en activiteiten duurzamer groeien

Het afgelopen jaar is de duurzaamheidstransitie in het havengebied op gang gekomen. Samen met het bedrijfsleven hebben we projecten geïnitieerd in nieuwe markten die zich kenmerken door kansen en onzekerheid. Zo hebben we met partners de noodzaak en mogelijkheden bewezen voor import van groene waterstof

## Grootschalige import- en releasefaciliteit voor LOHC in de Amsterdamse haven

Samen met tankopslagbedrijf Evos en Hydrogenious Technologies werken we aan een grootschalige importfaciliteit voor groene waterstof, bestaande uit een ontkoppelingfabriek voor LOHC en de bijbehorende opslaginfrastructuur. De fabriek is bedoeld voor het dehydrogeneringsproces en heeft een capaciteit van 100 tot 500 ton waterstof per dag. In de volgende fase onderzoeken we de vereisten op ruimtelijk, infrastructureel en financieel gebied, zodat we de terminal tegen 2028 operationeel hebben.



via Amsterdam. We bouwen hier nu verder aan met een aantal grote kade investeringsprojecten. Ook hebben we samenwerkingsovereenkomsten gesloten met onder andere Duisport en Port of Cork om groene waterstofketens te ontwikkelen. We werken daarnaast aan samenwerkingsovereenkomsten in andere zon- en windrijke delen van de wereld. Op die manier bestendigen we onze positie als energiehaven.

## 2. We maken het scheepvaartproces vlotter, veiliger en transparanter

Om het toenemende aanbod van scheepvaartverkeer te kunnen faciliteren moeten we de processen in de haven efficiënter maken. Samen met de havengemeenschap werken we daar voortdurend aan. Daardoor komen mooie projecten verder. Dat geldt bijvoorbeeld voor PACT, een digitale tool die zich richt op informatie-uitwisseling tussen terminals en scheepsagenten met als doel het proces transparanter en efficiënter te maken. Verder werken we continu aan de koppeling van systemen van havendienstverleners om de transparantie, voorspelbaarheid en efficiëntie in de haven te vergroten.

Met het toenemende aanbod van steeds groter wordende schepen is het belangrijk de veiligheid in de haven te blijven borgen en waar mogelijk te verhogen. Dit jaar hebben we bijvoorbeeld een nieuwe afmeerprocedure in de sluis gerealiseerd, een saliniteitssensor geplaatst om de kwaliteit van onze diepgangmetingen te vergroten en gewerkt aan een programma rondom veiligheid op het afgesloten IJ. Ook is dit jaar het Safety Evaluation Board van start gegaan. Het doel is om met de havengemeenschap te bepalen hoe we de haven nog veiliger kunnen maken.

## 3. We ontwikkelen een toekomstbestendig havencomplex

Om de energie- en grondstoffentransities mogelijk te maken, is het noodzakelijk een duurzame energie-grondstoffeninfrastructuur te ontwikkelen. Dit doen we samen met partijen als Gasunie, Alliander, Tennet en de bedrijven in het Noordzeekanaalgebied. We zetten nu stappen, zodat we de industrie in onze haven en de partijen in ons bedieningsgebied tijdig in staat stellen versneld te verduurzamen.

## Ontwikkeling van een waterstofnetwerk in het NZKG

Hynetwork Services (HNS) is een dochterbedrijf van Gasunie. Na een gezamenlijk traject met Port of Amsterdam is HNS van plan een hogedrukwaterstof-transportnet aan te leggen in het Noordzeekanaalgebied. Dit Waterstofnetwerk Noordzeekanaalgebied maakt deel uit van het landelijk waterstofnetwerk van HNS, dat vijf industrieclusters in Nederland verbindt met elkaar, met waterstofproductie en -opslag en met het buitenland. Het is de bedoeling bestaande aardgasleidingen te hergebruiken voor de aanleg van het netwerk. Waar dit niet mogelijk is legt HNS nieuwe leidingen aan onder de grond. Er is al een nieuwe waterstofleiding gepland door of langs ons havengebied. Ondertussen werkt Firan, een dochterbedrijf van Alliander, samen met Port of Amsterdam aan de plannen voor een lagedrukwaterstofnetwerk. Daar kunnen ook gebruikers en producenten van kleine hoeveelheden waterstof direct op aansluiten.

### Horten en stoten

De transitie is geen lineair proces. Vanwege de stikstofproblematiek kunnen we projecten die de transitie versnellen niet of pas na vertraging uitvoeren. De energiecrisis zorgt voor een grillig patroon in de trend van verminderende kolenimport die we sinds 2016 hebben ingezet. We hebben besloten om in 2030 te stoppen met de import, opslag en doorvoer van kolen, maar in 2022 hebben we juist een flinke stijging gezien als gevolg van de extreem hoge gasprijs en de verminderde gasimport in de EU vanuit Rusland.

Desondanks hebben we vastgehouden aan onze strategie door per 1 januari 2023 het terrein van een van de drie kolenterminals terug te nemen. Dit terrein van 12 hectare wordt ingezet voor niet-fossiele activiteiten. De kolenoverslag stijgt dus tijdelijk als gevolg van de energiecrisis, maar de hectares ten behoeve van de kolenoverslag nemen onverminderd af.

De droogte van het afgelopen jaar beschouwen wij niet als een incident, maar als een direct en stelselmatig gevolg van klimaatverandering. Wij zien al deze problemen als een extra aanleiding om te blijven zoeken naar mogelijkheden om de transitie te laten plaatsvinden.

## Verzilting van het Noordzeekanaal

Ondanks de goede stappen die we in 2022 hebben gezet in de realisatie van onze strategie, hadden we ook te maken met tegenslagen. De meest ingrijpende was de landelijke droogte en daarmee de verzilting van het Noordzeekanaal. Daardoor konden de Noordersluis en de Zeesluis IJmuiden voor een periode van drie maanden niet volledig benut worden. In die periode hebben we het scheepvaartverkeer op een andere manier afgehandeld, met toegenomen vertragingen als gevolg. Positief is dat de schade zo beperkt mogelijk is gebleven dankzij een hechte samenwerking tussen havenbedrijfsleven, nautisch dienstverleners, Rijkswaterstaat, ORAM en Port of Amsterdam. Er worden stappen gezet om bij herhaling het crisisplan te verbeteren.



# Waarde- creatie

Bouwen aan een  
toekomstbestendige haven





Met onze visie en opvolgende strategieën maken we de beweging van winstgedreven naar waardegedreven. We bouwen aan een toekomstbestendige haven, die van waarde is voor de omgeving.

**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 ladingsstromen, circulaire procesindustrie en daarmee versnellen we de nieuwe economie.



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



Samen met de havenindustrie 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 scheepvaartbezoeken veilig en efficiënt verlopen, waardoor bedrijfscontinuïteit geborgd is.

**Voor toekomstige generaties** maken wij een haven die zo min mogelijk 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 zijn wij een financieel gezond en maatschappelijk verantwoord opererende onderneming.

**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

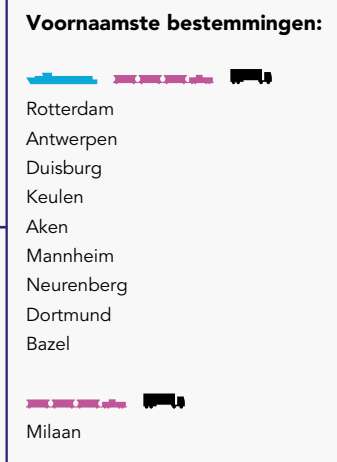
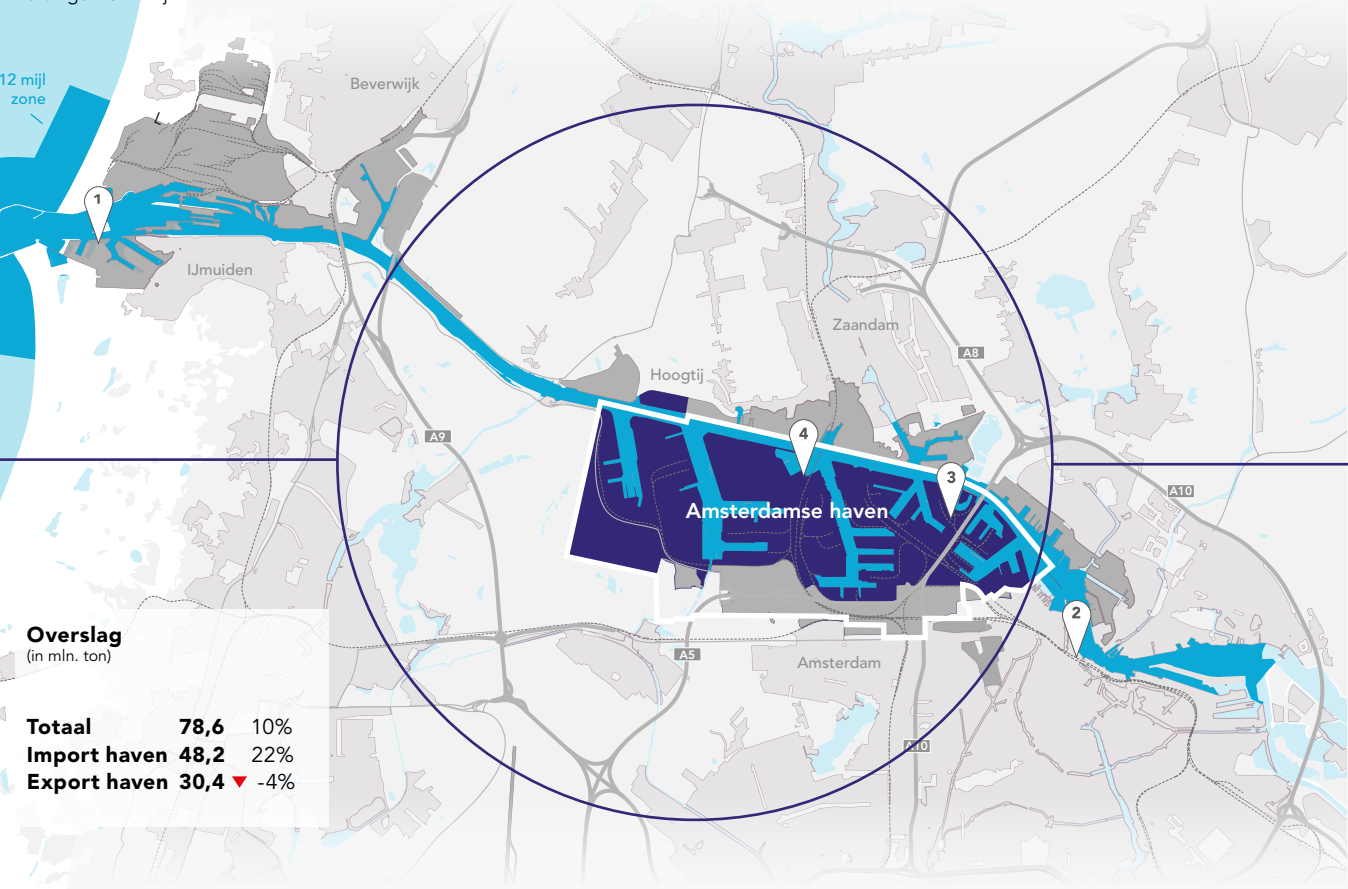
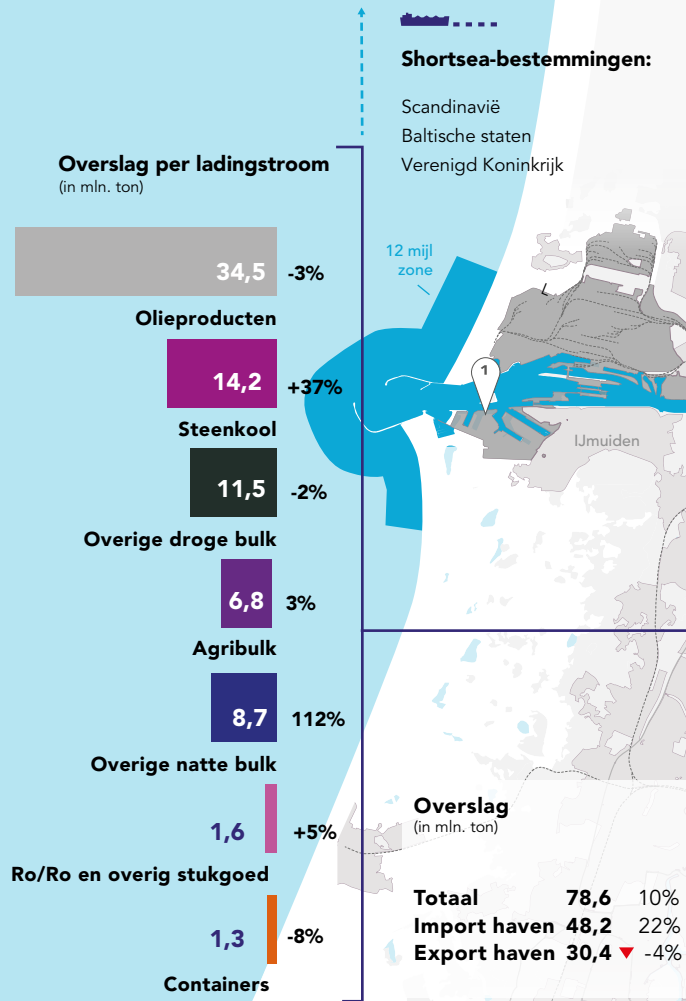


**SDG13**  
Klimaat-actie

**SDG17**  
Partnerschap om de doelstellingen te bereiken

# Ons werkgebied

## Havenkaart



Exploitatiegebied    Beheergebied CNB    Beheergebied

- Locaties**
- Haven Operatie Centrum (HOC), Seinpostweg, IJmuiden
  - Havengebouw, De Ruijterkade, Amsterdam
  - Agidalex, Petroleumhavenweg, Amsterdam
  - Technisch Coördinatie Centrum (TCC), Capriweg, Amsterdam

**Aantal medewerkers op de vier locaties**  
**373**







# Resultaten

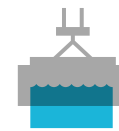
Duurzaam, veilig, bereikbaar

Met onze projecten dragen we onder meer bij aan een schonere haven, een beter bereikbaar havengebied en een duurzame samenleving. In dit hoofdstuk bespreken we de resultaten die in 2022 zijn behaald.



## Overslag

De totale overslag in het havengebied is dit jaar 10% hoger uitgekomen dan vorig jaar. Op meer dan de helft van de ladingstromen is een toename zichtbaar. De overslag van energie is fors gestegen door de aanhoudende energiecrisis en het toegenomen gebruik van kolen.



# 78,6 mln ton

## Overslag Amsterdam

Overslagcijfers per ladingstroom	2022	Δ	2021
Overslag olieproducten in Amsterdam (in mln ton)	34,5	-3%	35,7
Overslag agribulk in Amsterdam (in mln ton)	6,8	3%	6,6
Overslag steenkolen in Amsterdam (in mln ton)	14,2	37%	10,4
Overslag overige droge bulk in Amsterdam (in mln ton)	11,5	-2%	11,7
Overslag overige natte bulk in Amsterdam (in mln ton)	8,7	112%	4,1
Overslag containers in Amsterdam (in mln ton)	1,3	-8%	1,4
Overslag Ro/Ro en overig stukgoed in Amsterdam (in mln ton)	1,6	5%	1,5
Totaal overslag	<b>78,6</b>	<b>10%</b>	<b>71,3</b>

Overslagcijfers per gebied	2022	2021
Overslag Amsterdam (in mln ton)	78,6	71,3
Groei overslag NZKG (in %)	6,5	-3,1
Groei overslag Amsterdam (in %)	10,3	-4,4
Overslag Velsen/IJmuiden (in mln ton)	15,9	17,3
Overslag Beverwijk (in mln ton)	0,4	0,4
Overslag Zaanstad (in mln ton)	0,2	0,3



## Terreinitgifte en bouwactiviteiten

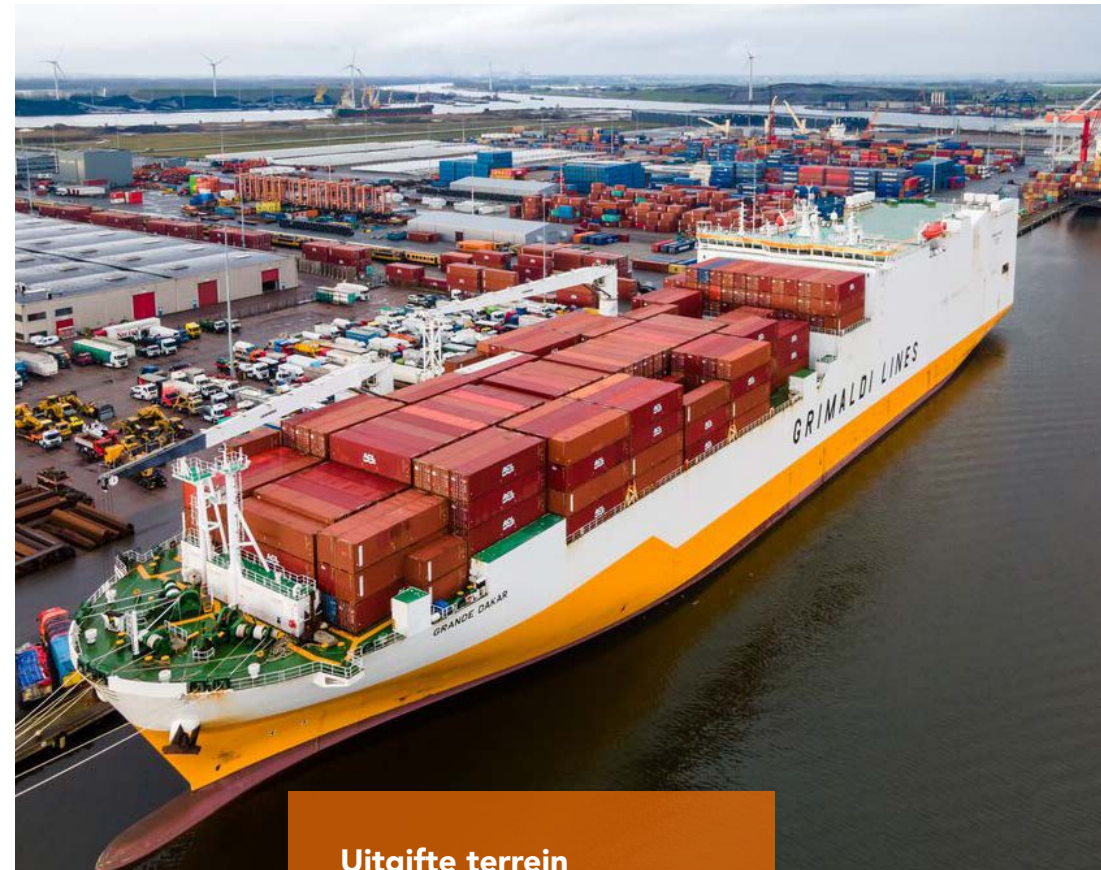
In 2022 hebben er veel havengebonden grondtransacties plaatsgevonden. In totaal hebben we bijna 47 hectare terrein uitgegeven en de contracten van 62 hectare terrein aangepast, teruggenomen of beëindigd. Onze netto-terreinvorraad is dan ook toegenomen met totaal 15 hectare.

Een grote transactie was ten behoeve van de doorontwikkeling van een containerterminal. We hebben ook een aantal grote terreinen teruggenomen, waaronder een van de kolenterminals.



**46,7 ha**  
**Bruto terreinitgifte**

Terreinitgifte Amsterdamse haven	2022	2021
In hectaren		
Bruto terreinitgifte	46,7	18,9
Teruggenomen terreinen	62,1	16,8
Netto terreinitgifte	-15,4	2,2
Uitgegeven terrein voor biobased en circulaire activiteiten	1,2	3,0



### Uitgifte terrein

We hebben in 2022 een grote terreinitgifte gedaan voor de doorontwikkeling van een containerterminal.





## 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.

### Bereikbaarheid

Voor een toekomstbestendig vestigingsklimaat is het belangrijk dat de haven optimaal bereikbaar is. In 2022 hebben we samen met partners als het Rijk, Rijkswaterstaat, de gemeente Amsterdam en ProRail verschillende resultaten bereikt. Zo is de nieuwe Zeesluis IJmuiden geopend en is er een infrastructurele Spoorgoederenvisie ontwikkeld. Die dient als basis voor besluitvorming rondom de toekomstige ruimtelijke inrichting van het havengebied.

Er is door Rijkswaterstaat ook gestart met de bouw van de installatie 'selectieve onttrekking' voor Zeesluis IJmuiden om verzilting tegen te gaan. Verder is het MIRT-programma Zuid gestart. MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport. Het Mirt-programma Zuid heeft als doel om goederenvervoer naar Zuid-Nederland op de corridor Amsterdam–Rotterdam–Zeeland verder te verbeteren. Tot slot hebben we een bereikbaarheidsstudie uitgevoerd om inzicht te krijgen in toekomstige veiligheidsrisico's als gevolg van de verwachte toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen en van personen in de haven.

## Zee- en riviercruise

Vanaf 2022 heeft Port of Amsterdam de reservering en planning van de riviercruises overgedragen aan Cruise Port Amsterdam (voorheen: Passenger Terminal Amsterdam). Tijdens de start van het cruiseseizoen 2022 werd een aantal aanlopen geannuleerd en waren op een groot deel van de schepen nog coronamaatregelen van kracht. Nadat de maatregelen werden losgelaten leek het voor de zee- en riviercruise een jaar te worden op het niveau van voor de pandemie.

Door droogte en verzilting werd het sluisregime beperkt en moesten negen zee- en riviercruise-aanlopen uitwijken naar Rotterdam en IJmuiden. Daarnaast kreeg de riviercruise te maken met onvoldoende functionerende walstroominstallaties, als gevolg van vervangings- en uitbreidingswerkzaamheden, en het opgeven van ligplaatsen ten behoeve van vluchtelingenschepen.



Zee- en riviercruisebezoek	2022	2021
In aantal schepen		
Aantal aanlopen zee- en riviercruise Amsterdam	105	6
Aantal aanlopen zee- en riviercruise IJmuiden	40	25*
Aantal aanlopen zee- en riviercruise Amsterdam en IJmuiden	145	31*
Aantal aanlopen riviercruise Amsterdam	2247	334
Aantal aanlopen riviercruise Zaanstad	333	87
Aantal aanlopen riviercruise Amsterdam en Zaanstad	2580	421

\* 13 aanlopen waren technical calls, zonder passagiers.

## Energietransitie en circulaire economie

De Amsterdamse haven is van oudsher een energiehaven. Het is logisch dat wij het voortouw nemen in de energietransitie. We werken samen met partners en klanten aan de transitie naar duurzame 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. Het Netwerk Circulair, opgericht door ORAM en Port of Amsterdam, brengt circulaire bedrijven bij elkaar. Het laat zien wat er in de haven gebeurt op het gebied van de circulaire economie en inventariseert en adresseert mogelijke belemmeringen.

## Productie van alternatieve brandstoffen

Het vergunningstraject van Advanced Methanol Amsterdam (AMA) is doorgezet en naar verwachting start de bouw van deze methanolfabriek in de eerste helft van 2023. Argent Energy maakte dit jaar bekend de productie van de biodieselfabriek te vervielfvoudigen. De bouw is inmiddels gestart. Port of Amsterdam neemt de bouw van een nieuwe steiger en twee kades voor zijn rekening. Ook biodieselfabrikant Greenergy kondigde aan zijn productie met 25% te vergroten. Ten slotte kondigden Titan en BioValue aan vloeibaar biomethaan (LBM, ook wel bio-LNG genoemd) te gaan produceren in de Amsterdamse haven. Deze fabriek zal jaarlijks 200.000 ton LBM produceren en is naar verwachting in 2025 operationeel.

## Groene waterstof

De plannen voor productie, import en gebruik van groene waterstof in de havenregio worden elk jaar concreter. Zo heeft het bedrijf HyCC in 2022 een optieovereenkomst getekend om een 500 MW-elektrolyser te bouwen. Holthausen heeft een tijdelijk waterstoftankstation geopend aan de Australiëhavenweg en het contract getekend voor de definitieve locatie in het Atlaspark. En in 2022 konden schepen voor het eerst waterstof bunkeren in de havenregio. Port of Amsterdam heeft de operationele expertise geleverd om dit mogelijk te maken. Zelf hebben wij een initiatief opgestart om met partnerbedrijven de import van groene waterstof op gang te brengen.

## Zon en wind

Eind 2024 wil Port of Amsterdam 250.000 m<sup>2</sup> aan zonnepanelen in het havengebied hebben gerealiseerd. Veel bedrijven investeren in zonne-energie en Port of Amsterdam laat zelf bijna 10.000 m<sup>2</sup> zonnepanelen installeren op een eigen loods aan de Kopraweg. In het eerste kwartaal van 2023 nemen we dit dak feestelijk in gebruik. De RES-doelstelling van de gemeente Amsterdam is om 50 MW vermogen wind-energie te realiseren. Port of Amsterdam heeft als ambitie om in het havengebied 10 MW aan extra vermogen windenergie te leveren. We hebben mogelijke locaties voor de nieuwe turbines in kaart gebracht en meerdere keren gesproken met de eigenaren van de omliggende terreinen en bedrijven. De volgende stap is om de maximale hoogte te bepalen in verband met de aanvliegroute van Schiphol.

## Schone en veilige scheepvaart

De Divisie Havenmeester (DHM) van Port of Amsterdam draagt zorg voor een veilige, vlotte en duurzame afhandeling van de scheepvaart. Dit doet DHM binnen de kaders van de publieke taken en bevoegdheden. De ambitie van Port of Amsterdam op het gebied van een duurzame scheepvaart gaat echter verder dan deze publieke taakstelling. Eind 2020 hebben we daarom een bedrijfsbreed team gevormd, Team Clean Shipping, om ook bovenwettelijke initiatieven te ontplooiën om de emissies van de scheepvaart te reduceren.



## Groene waterstof

De plannen voor productie, import en gebruik van groene waterstof in de havenregio worden elk jaar concreter. Zo heeft het bedrijf HyCC in 2022 een optieovereenkomst getekend om een 500 MW-elektrolyser te bouwen. Holthausen heeft een tijdelijk waterstoftankstation geopend aan de Australiëhavenweg en het contract getekend voor de definitieve locatie in het Atlaspark. En in 2022 konden schepen voor het eerst waterstof bunkeren in de havenregio.





## Team Clean Shipping

Op 1 maart 2022 heeft Team Clean Shipping de herijkte [Visie Schone Scheepvaart](#) gepubliceerd. In de visie spreken we de ambitie uit om in 2050 een emissievrije scheepvaart te hebben. Het team onderneemt actie om emissies te verlagen op het vlak van schonere brandstoffen en energiedragers, emissiereductietechnieken zoals walstroom en de optimalisatie van een scheepsbezoek.

In 2022 is het voor de scheepvaart mogelijk gemaakt om naast LNG waterstof te bunkeren in de regio. In 2022 hebben we de benodigde veiligheidsonderzoeken en voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd om het bunkeren te faciliteren van andere brandstoffen, zoals methanol en andere vormen van waterstof. Als MultiFuelPort zijn we nu klaar voor de scheepsbrandstoffen van de toekomst.

In 2025 wordt een walstroomvoorziening opgeleverd voor zeeënroute bij Cruise Port Amsterdam. In 2022 hebben we daarnaast de mogelijkheid gecreëerd om binnenvaarttankschepen te laten ontgassen via een mobiele ontgassingsunit op aangewezen openbare kades. Verder zijn de walstroomkasten voor de binnenvaart gemoderniseerd. We verwachten het eerste deel van de ligplaatsen in 2023 af te ronden.

In 2022 zijn we doorgeslagen om schonere scheepvaart te belonen via de Environmental Ship Index en de Green Award. We hebben het aangescherpte toelatingsbeleid voor de zee- en riviercruise, dat stapsgewijs van kracht wordt per 1 januari 2023, verder uitgewerkt en besproken met alle betrokkenen.

## ESI-incentives



Incentivejaar	Score
2022	21,8%
2021	21,6%
2020	24,4%
2019	24,6%
2018	20,5%
2017	18,6%

## Nautische veiligheid

Om de veiligheid op het water te vergroten werkt DHM met interne en externe programma's. Intern werken we aan een cultuur waarin medewerkers zich veilig voelen om incidenten en bijna-incidenten te melden en gezamenlijk te evalueren, zodat we ervan kunnen leren. Elk kwartaal bespreekt een team van meer dan 20 collega's de geregistreerde incidenten en bijna-incidenten en uitgevoerde evaluaties en bedenkt maatregelen ter verbetering. In 2022 heeft DHM deze kwartaalcyclus vier keer doorlopen. Dat heeft geleid tot een betere samenwerking en betere implementatie van maatregelen om het veiligheidsniveau te borgen. Inmiddels zijn ook andere afdelingen van Port of Amsterdam aangeschoven en is de verbinding met Rijkswaterstaat gezocht.

Extern is DHM doorgeslagen met de organisatie en uitbreiding van het Safety Evaluation Board Noordzeekanaalgebied (SEB). Het SEB wisselt relevante kennis en ervaring uit, besteedt aandacht aan veiligheidsincidenten en denkt na over passende maatregelen. In 2022 heeft het SEB drie bijeenkomsten georganiseerd en is de belangstelling van onze belangrijkste havenstakeholders gegroeid.

## Grootste Uitdagingen

### Elektriciteit havengebied in congestie

In 2022 kreeg een groot deel van het havengebied te maken met congestie op het elektriciteitsnet. Bestaande grootverbruikers konden geen extra capaciteit krijgen en nieuwe grootverbruikers konden niet worden gevestigd. Enkele concrete prospects zijn uitgeweken naar andere locaties in Nederland. Intussen werkt de Taskforce Congestie Amsterdam aan het versnellen van de verzwaring van het net. Die taskforce, bestaande uit Liander, TenneT, gemeente Amsterdam en Port of Amsterdam, heeft dit jaar locaties in kaart gebracht voor nieuwe onderstations en hoogspanningsstations en voor de uitbreiding van bestaande onderstations. Daarnaast zijn wij samen met onze klanten en Alliander bezig een energiecoöperatie op te richten. Die moet ervoor zorgen dat de bestaande aansluitingen en capaciteit beter en efficiënter worden verdeeld tussen de deelnemende bedrijven.

### Stikstof

Stikstof is een grillig dossier waar onze aandacht voortdurend naar uitgaat. Het Rijk en de provincie hebben in 2022 veel nieuw beleid geïntroduceerd. Landelijk worden er veel rechtszaken gevoerd om het beleid aan te vechten, wat tot gevolg heeft dat regelgeving weer aangepast wordt naar aanleiding van uitspraken van de Raad van State. Sinds 2019 mag er geen toename van stikstofdepositie zijn in Natura 2000-gebieden. Dit heeft een direct effect op projecten in de haven. Om stikstofruimte te creëren voor duurzame activiteiten, de energietransitie en de ontwikkeling van de circulaire economie, heeft de provincie Noord-Holland vorig jaar met behulp van Port of Amsterdam een stikstofbank ingesteld. Daar kan in de toekomst stikstofruimte worden uitgeruild.

Begin november 2022 heeft de Raad van State besloten dat de bouwvrijstelling niet meer mag worden toegepast. Eind 2022 hebben we geïnventariseerd welke bouwprojecten in de haven te veel stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden hebben. Er zijn op dit moment twee kades in beeld die niet zonder meer gebouwd kunnen worden.



### Bereikbaarheid zeevaart

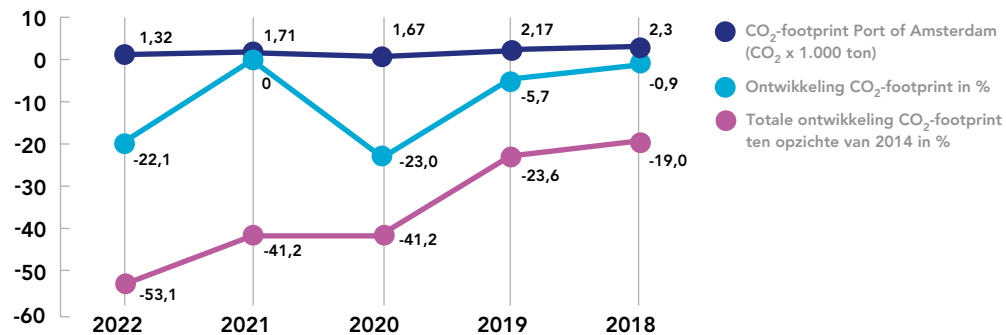
In 2022 is de Zeesluis IJmuiden geopend, maar daarmee zijn we er nog niet. De maatregel Selectieve Onttrekking is eind 2024 klaar dus we houden rekening met nog twee droge zomers die mogelijk invloed hebben op het schutregime, d.w.z. het aantal keer en de manier waarop we de sluisen kunnen gebruiken. Er wordt samen met Rijkswaterstaat hard gewerkt aan een verbeterd droogteprotocol. Ook de dimensies van de vaarweg in het Noordzeekanaal en het bijbehorende baggerprogramma zijn een continue uitdaging. Het topberaad Sluis gaat verder als Topberaad Noordzeekanaal om deze uitdagingen gezamenlijk aan te pakken.

## CO<sub>2</sub>-footprint

In 2022 is het project REHA (Roadmap Energietransitie Haven Amsterdam) van start gegaan. Initiatiefnemers gemeente Amsterdam en Port of Amsterdam hebben samen met een gespecialiseerd adviesbureau en de grote CO<sub>2</sub>-uitstoters in kaart gebracht welke CO<sub>2</sub>-uitstootbeperkingen te behalen zijn en welke oplossingen daarvoor nodig zijn. In 2023 werken we dit met de betrokken bedrijven concreet uit per modaliteit, waaronder stoom, CO<sub>2</sub> en elektra. Hiervoor organiseren we sessies met de meest energie-intensieve bedrijven in de haven. Daarnaast hebben we besloten dat in alle nieuwe huur- en erfpachtovereenkomsten een inspanningsverplichting komt te staan voor bedrijven om in 2050 klimaatneutraal te zijn.

Afgelopen jaar is de eigen CO<sub>2</sub>-footprint van Port of Amsterdam fors afgenomen. Ons gasverbruik is bijna gehalveerd doordat het Havengebouw, waar wij grotendeels gevestigd zijn, sinds het tweede kwartaal 2022 van het gas af is. Ons elektriciteitsverbruik is nagenoeg gelijk gebleven, maar het aandeel groene energie is aanzienlijk gegroeid.

### CO<sub>2</sub>-footprint van organisatie Port of Amsterdam



Ons gasverbruik is bijna gehalveerd doordat het Havengebouw, waar wij grotendeels gevestigd zijn, sinds het tweede kwartaal 2022 van het gas af is.



# Financiële resultaten

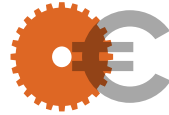
Hogere omzet, lager resultaat

# Financiële kerncijfers



€ **181,5** mln  
Opbrengsten

163,1  
2021



€ **145,3** mln  
Bedrijfskosten

105,8  
2021



€ **44,1** mln  
Resultaat<sup>1</sup>

52,9  
2021



**51,1%**  
Solvabiliteit<sup>2</sup>

52,2  
2021



€ **654,1** mln  
Eigen vermogen

662,5  
2021



€ **44,3** mln  
Investerings

32,6  
2021

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 2022 en 2021. Het dividend is ter besluitvorming aan de algemene vergadering.

**De coronacrisis heeft dit jaar beperkt effect gehad op de resultaten. Desondanks blijft het nettoresultaat lager dan vorig jaar. Dat heeft voornamelijk te maken met incidentele kosten en met de effecten van inflatie op de reguliere kosten.**

Kerncijfers	2022	2021
Bedragen in €		
Opbrengsten	181.494.464	163.143.282
Personeelslasten	-41.547.428	-40.024.499
Afschrijvingen	-24.725.928	-27.399.752
Overige bedrijfskosten	-79.017.203	-36.350.786
<b>Bedrijfsresultaat</b>	<b>36.203.905</b>	<b>59.368.245</b>
Financiële baten	19.031.805	-3.241.727
Resultaat deelnemingen	3.405.857	6.909.394
<b>Resultaat voor verschuldigde vennootschapsbelasting</b>	<b>58.641.567</b>	<b>63.035.912</b>
Verschuldigde vennootschapsbelasting	-14.525.217	-10.112.062
<b>Resultaat na verschuldigde vennootschapsbelasting</b>	<b>44.116.350</b>	<b>52.923.850</b>
Mutatie belastinglatentie	373.888	4.804.600
<b>Nettoresultaat</b>	<b>44.490.238</b>	<b>57.728.450</b>

## Opbrengsten

De opbrengsten zijn met € 18,4 miljoen toegenomen naar € 181,5 miljoen (11,0 procent). De grootste stijging is zichtbaar in de zeehavengelden, die met € 7,4 miljoen toegenomen zijn als gevolg van een stijging in de overslag van met name energieproducten. De energieoverslag is dit jaar met 10% gestegen ten opzichte van 2021. De contractopbrengsten zijn ook gestegen met € 6,2 miljoen.

De netto-uitgifte is in 2022 negatief (-15,4 hectare), maar de reguliere prijsindexatie compenseert dit ruimschoots. De ligplaatsreserveringen zijn flink gestegen dankzij de weer op gang gekomen cruiseactiviteiten.



**€ 103,6 mln**  
**Contractinkomsten**

Opbrengsten	2022	2021
Contractinkomsten	103.644.180	97.455.061
Zeehavengelden	60.415.892	53.000.605
Binnenhavengelden	7.730.033	7.105.783
Opbrengsten ligplaatsreserveringen	3.365.804	899.690
Overig	6.338.555	4.682.143
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>181.494.464</b>	<b>163.143.282</b>



## Personeelslasten

De personeelslasten stegen in 2022 met € 1,5 miljoen (3,8 procent) als gevolg van een aantal factoren. Er was al rekening gehouden met een stijging ten opzichte van een jaar eerder vanwege uitgestelde vervulling van vacatures en wijzigingen in de cao. Ook heeft Port of Amsterdam de medewerkers energiecompensatie verstrekt in verband met de hoge energieprijzen. Gemiddeld over 2022 bestond het personeelsbestand uit 362 fte. Dat is zo goed als gelijk aan 2021 (364 fte). We hebben meer vacatures vervuld met externe inhuur.

## Overige bedrijfskosten

De overige bedrijfskosten zijn in 2022 toegenomen met € 42,7 miljoen.

De belangrijkste component hierin is de restantbijdrage voor de bouw van Zeesluis IJmuiden, een bijdrage van € 37,8 miljoen die onder overige kosten valt. De kosten van milieu en ruimte zijn toegenomen als gevolg van hogere indexering op de saneringsvoorziening.

De kosten voor beheer en onderhoud zijn voornamelijk gestegen vanwege achterstallig onderhoud door de besparingen in 2021 als gevolg van de coronacrisis. Ook de huisvestingskosten vallen hoger uit, met name door de hoge energiekosten in 2022. Behalve door de restantbijdrage aan de nieuwe zeesluis zijn de overige kosten gestegen door een hogere bijdrage aan de Gezamenlijke Brandweer Amsterdam en de aankoop van een pand in het havengebied.

Overige bedrijfskosten	2022	2021
Bedragen in €		
Milieu en Ruimte	8.441.451	7.179.258
Beheer- en onderhoudskosten	6.707.522	6.390.378
ICT-kosten	7.694.768	7.926.839
Communicatie, Marketing en Acquisitie	2.190.021	2.327.134
Huisvestingskosten	4.875.484	3.457.183
Onderzoeks- en advieskosten	2.794.244	2.559.650
Huur- en erfpachtkosten	2.303.186	3.049.626
Overige kosten	44.010.527	3.460.718
<b>Totaal overige bedrijfskosten</b>	<b>79.017.203</b>	<b>36.350.786</b>

## Resultaat deelnemingen

De resultaten van de deelnemingen zijn gedaald ten opzichte van vorig jaar. Dit komt voornamelijk door de positieve impact in 2021 van de verkoop van onderliggende entiteiten.

## Vennootschapsbelasting

In 2022 bedraagt de acute vennootschapsbelasting € 14,5 miljoen. Dit betreft de vennootschapsbelasting over het resultaat voor belastingen (25,8 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. Dit jaar veroorzaakt de bijdrage aan de zeesluis een grote mutatie in de latentie die deels gecompenseerd wordt door het contante waarde effect op de voorzieningen. De effectieve belastingdruk is 25,6 procent.

## Ontwikkeling van de balans

De solvabiliteit bedraagt 51,1 procent (ultimo 2021: 52,2 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 2022 minimaal 35 procent van het totale vermogen bedraagt. Port of Amsterdam voldoet aan deze eis. De solvabiliteit is relatief hoog als gevolg van de agioreserve die we met de verzelfstandiging hebben gevormd.

## Verloop liquiditeit

In 2022 heeft Port of Amsterdam een positieve kasstroom ad € 105,1 miljoen behaald uit operationele activiteiten. In 2022 hebben we € 42,4 miljoen geïnvesteerd in immateriële en materiële vaste activa. Daarnaast hebben we € 52,9 miljoen dividend uitgekeerd aan de aandeelhouder. Havenbedrijf Amsterdam N.V. maakt naast de beschikbare financieringsfaciliteiten geen gebruik van financiële instrumenten om operationele of financiële risico's af te dekken.

## Risico's en onzekerheden

Port of Amsterdam onderkent meerdere risico's en onzekerheden. Deze lichten we nader toe in het hoofdstuk Risicomanagement.

## Investerings

De investeringen zijn in 2022 achtergebleven op onze verwachtingen. We hebben in totaal € 44,3 miljoen geïnvesteerd in nieuwe infrastructuur, vervangingen en bedrijfsvoering. Door ontvangen subsidies voor een totaal van € 3,9 miljoen was de totale cash-out € 40,4 miljoen. De verwachting was om € 55,5 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 2022 is er € 1,6 miljoen uitgegeven aan onderzoek en ontwikkeling.

De 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 (€ 0,4 miljoen) en het datawarehouse-platform (€ 0,7 miljoen).

## Verwachtingen voor 2023

In 2023 werken we verder aan de uitvoering van de strategie 2021-2025. Daarin staat de ontwikkeling naar een duurzame haven centraal. Komend jaar werken we aan belangrijke investeringen die hieraan bijdragen, zoals de ontwikkeling van de walstroom bij Cruise Port Amsterdam en de verduurzaming van onze vloot, onder meer door de door waterstof aangedreven Neo Orbis in gebruik te nemen. Ook investeren we in de bereikbaarheid van de haven door de vaarwegen en de havenbekkens te verdiepen. Dit zal deels op de exploitatiekosten voor 2023 drukken.

Voor de overslagcijfers en bijbehorende omzet voorzien we voor 2023 geen ingrijpende wijzigingen. We voorzien dat het personeelsbestand in 2023 stijgt naar een gemiddelde van 386 fte om aan al onze ambities invulling te kunnen geven en waarbij we huidige externe inhuur vast willen invullen. Ook voorzien we kosten voor onderzoek en advies over CO<sub>2</sub>-reductie en de transitie naar waterstof. Naast behoud en verbetering van de bestaande infrastructuur geeft de investeringsagenda 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.





# Onze medewerkers

Diversiteit en inclusie



# HR-kerncijfers



Onbepaalde tijd: 342  
Bepaalde tijd: 31

**373**

**Medewerkers**

**376**  
2021

Onbepaalde tijd: 347  
Bepaalde tijd: 29  
2021



**362**

**fte\***

**364**  
2021



**71 29**

**% man-vrouwverhouding**

**71 29**  
2021

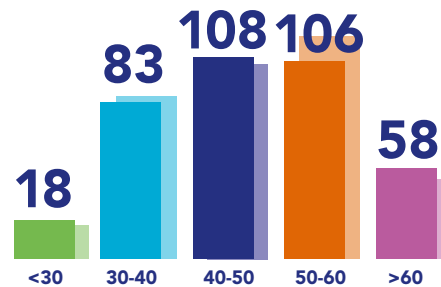


**35<sup>IN</sup> 38<sup>UIT</sup>**

**Instroom/uitstroom**

(aantal)

**28<sup>IN</sup> 24<sup>UIT</sup>**  
2021



**Leeftijdverdeling**

Gemiddelde leeftijd : 47,5 jaar

**14 85 105 118 54**  
2021 2021 2021 2021 2021



**5,6**

**Ziekteverzuim**

(in %)

**3,8**  
2021

\* Betreft gemiddeld aantal FTE

**In 2022 heeft Port of Amsterdam ingezet op het thema diversiteit en inclusie. We hebben vervolgstappen gezet op weg naar een wendbare organisatie. We blijven de structuur en processen doorontwikkelen en besteden ondertussen aandacht aan thema's als belonen, functies en rollen en de performancecyclus.**

De zelforganiserende en multidisciplinaire teams die nu een aantal jaren functioneren, blijven zich voortdurend ontwikkelen wat betreft werkvormen en structuur. We houden deels vast aan de traditionele organisatie-inrichting vanuit een organogram. Per afdeling of type werkzaamheid bepalen we met onze medewerkers welke werkvorm passend is.

## Divers en inclusief

2022 heeft in het teken gestaan van verschillende sessies over diversiteit en inclusie. In gesprek met een externe begeleider hebben alle afdelingen een uitgebreide introductie op dit thema gehad en een gesprek gevoerd over onbewuste vooroordelen. Ook hebben we een vragenlijst uitgezet om te bepalen hoe medewerkers het thema diversiteit en inclusie binnen de organisatie beoordelen en hebben we themabijeenkomsten georganiseerd over bijvoorbeeld gender, identiteit en psychologische veiligheid. We gebruiken de input uit al deze sessies om ons beleid op diversiteit en inclusie vorm te geven. Ons uitgangspunt is en blijft dat we een afspiegeling van de samenleving willen zijn.

## Medewerkersonderzoek

Sinds 2018 voeren we samen met onderzoeksbureau Effectory jaarlijks een medewerkersonderzoek uit. We onderzoeken de werkbeleving, met een focus op bevlogenheid, en daarnaast onder meer sociale veiligheid, veranderingsbereidheid en autonomie. In 2022 hadden we een respons van 70,3%. Dat is minder dan in 2021 (77,2%) en hoger dan de benchmark die op 68,8% ligt. In april hebben we een centraal, bedrijfsbreed onderzoek uitgevoerd en in het najaar een onderzoek per team.

De bevlogenheid is gedaald. Bij veranderingsbereidheid zien we dat informeren over en ondersteuning bij veranderingen een aandachtspunt is. Het gevoel van autonomie is bij een aantal bedrijfssonderdelen gestegen en bij een aantal gedaald. De sterkste stijging zien we bij het inplannen van werkzaamheden, voldoende verantwoordelijkheid en zelf beslissen hoe het werk te doen.

De eNPS drukt uit in hoeverre medewerkers het bedrijf aanraden aan anderen. Na een sterke stijging in 2021 (naar 42,9) komt onze eNPS (Employee Net Promotor Score) dit jaar uit op 26,5. Dat is nog steeds hoger dan in 2019, toen de score 14,7 was. Een aandachtspunt is de gestegen vertrekintentie bij een aantal bedrijfssonderdelen. Inmiddels hebben we de resultaten besproken met alle afdelingen en voeren we waar mogelijk verbeteringen door, bijvoorbeeld in de communicatie over veranderingen.



## In- en uitstroom

In 2022 zijn 35 medewerkers bij Port of Amsterdam komen werken en hebben 38 medewerkers ons bedrijf verlaten, op een totaal van 373 medewerkers. Zowel het aantal ingestroomde als uitgestroomde medewerkers is hoger dan in 2021 (toen was de instroom 28 en de uitstroom 24). Net als in 2022 vallen alle medewerkers van Port of Amsterdam onder de cao, met uitzondering van de statutaire directieleden en stagiairs.

## Ziekteverzuim

In 2022 was het ziekteverzuim 5,6%. Het percentage is hoger dan in 2021 (3,8%). Ten opzichte van het landelijk gemiddelde van 5,0%\* is dit percentage 0,6 procentpunt hoger. In heel Nederland is het verzuim gestegen sinds het begin van de coronacrisis en sindsdien is het niet meer structureel gedaald. Dit is te wijten aan een combinatie van coronaverzuim, griep en verkoudheid (sinds de coronacrisis werkt niemand met deze klachten meer door) en een toename van psychische klachten. De bedrijfsarts monitort de arbeidsongeschikte medewerkers. De leidinggevenden en de afdeling HR volgen de Wet verbetering poortwachter nauwgezet op.

\* 5,0 procent is het landelijk gemiddelde ziekteverzuimpercentage voor het derde kwartaal van 2022 (CBS). Het landelijk gemiddelde ziekteverzuimpercentage voor het vierde kwartaal van 2022 wordt in het eerste kwartaal van 2023 bekend. De verwachting is dat het landelijk gemiddelde ziekteverzuimpercentage eind 2022 boven 5,0% uitkomt.



Ziekteverzuim	%
2022	5,6%
2021	3,8%
2020	3,9%
2019	4,0%

 **1,8% hoger**

## Ondernemingsraad

De ondernemingsraad (OR) van Port of Amsterdam denkt mee met het bestuur, brengt advies uit en ontplooit eigen initiatieven. Medio februari 2022 is er een nieuwe OR geïnstalleerd. Die heeft een zittingsperiode van 2022 tot 2025. Het dagelijks bestuur van de OR bestaat uit Francis de Wit (voorzitter), Wesley Raaimakers (vicevoorzitter), Michael Blankenstijn (secretaris) en Tim Ambachtsheer (vicesecretaris).

De OR heeft actief meegedacht en advies uitgebracht over organisatorische kwesties, zoals personele zaken en de transitie naar een wendbare organisatie. De OR heeft een goede relatie met de directie en de raad van commissarissen (RvC). Iedere maand bespreekt de OR advies- en instemmingsplichtige onderwerpen tijdens de OR-vergadering. Tien keer per jaar vindt overleg plaats tussen de OR en de directie tijdens overlegvergaderingen, veelal in aanwezigheid van een RvC-lid.

## 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. Voor deze jongeren reserveren we standaard drie werkervaringsplekken. Een aantal van onze collega's zet zich actief in voor JINC. Die organisatie strijdt samen met bedrijven en scholen voor een samenleving waar iemands achtergrond niet diens toekomst bepaalt. Activiteiten waar onze medewerkers zich voor inzetten zijn de sollicitatietrainingen op middelbare scholen en de projecten 'baas van morgen', 'bliksemstage' en 'carrièrecoach'.

Een aantal van onze collega's zet zich actief in voor JINC. Die organisatie strijdt samen met bedrijven en scholen voor een samenleving waar iemands achtergrond niet diens toekomst bepaalt.







# Governance

Maatschappelijk  
verantwoord en slagvaardig



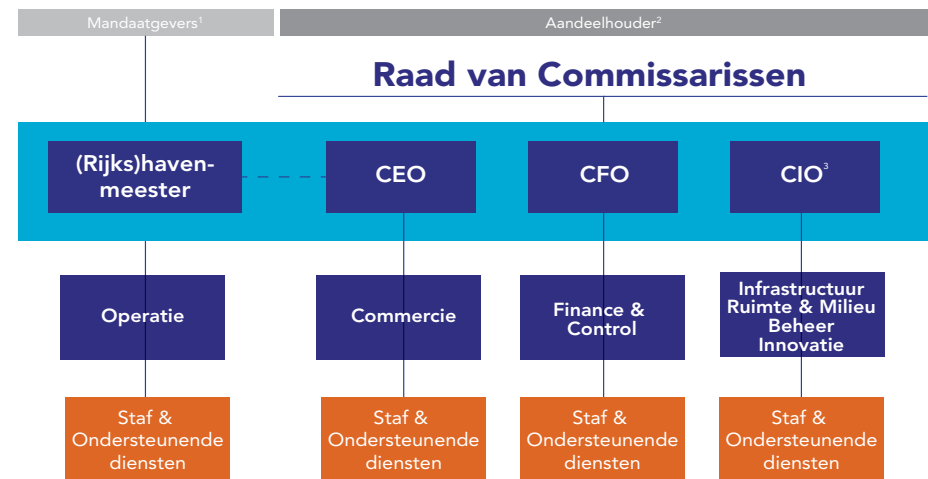
**Port of Amsterdam wil een integere organisatie zijn. We werken samen, zijn gedreven, tonen respect en nemen verantwoordelijkheid. Vanuit deze kernwaarden bouwen wij dagelijks aan een gezonde, maatschappelijk verantwoorde en slagvaardige organisatie.**

## Organisatiestructuur

Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een niet-beursgenoteerde, naamloze vennootschap met een gemittigeerd (verlicht) structuurregime. De algemene vergadering van aandeelhouders benoemt de statutaire directieleden en de commissarissen op voordracht van de raad van commissarissen. De algemene vergadering en de ondernemingsraad hebben aanbevelingsrechten met betrekking tot de voordracht van leden voor de raad van commissarissen.

De governancestructuur van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is gebaseerd op boek 2 van het Burgerlijk Wetboek, de statuten en interne reglementen, zoals het directiereglement en het RvC-reglement. De gemeente Amsterdam is enig aandeelhouder en oefent invloed uit via de algemene vergadering. Goedkeuring van de algemene vergadering is onder meer vereist voor de strategische langetermijnvisie (twaalf jaar) en het middellange bedrijfsstrategisch plan (vier jaar) van de vennootschap.

Met ingang van 1 januari 2022 is de Diversiteitswet in werking getreden. Deze wet heeft als doel om versneld een meer evenwichtige man/vrouwverhouding in de top van het bedrijfsleven te bewerkstelligen. De zetelverdeling van de raad van commissarissen is (eind 2022) 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 directieteam 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 2022 uit algemeen directeur Koen Overtoom (CEO), financieel directeur Alexander Kousbroek (CFO) en 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. 01-11-2016)

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

Nevenfuncties:

- Lid raad van advies Port of Zwolle
- Lid raad van advies Stichting Emma at Work
- Lid Amsterdam Economic Board
- Lid Maatschappelijke Adviesraad KNMI
- Lid raad van toezicht Stichting De Noordzee

### **Alexander Kousbroek (1980), Nederlandse nationaliteit (m)**

---

Benoemd in 2020

CFO Port of Amsterdam (m.i.v. 01-02-2020)

Nevenfuncties:

- Lid raad van toezicht AMPORTS

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

---

Benoemd in 2021

CIO Port of Amsterdam (m.i.v. 01-10-2021)

Nevenfuncties:

- Lid raad van advies GBM Works

## 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 eigen rol 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 2022 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.

### Willemijn Maas (1959), Nederlandse nationaliteit (v)

Benoemd in 2013

- Zakelijk directeur Nederlands Dans Theater
- 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
- Voorzitter raad van toezicht Stichting Buitenfonds
- Lid bestuur Nederlandse Vereniging voor Duurzame Energie

### Jan Lagasse (1960), voorzitter, Belgische nationaliteit (m)

Benoemd in 2022

- Vicevoorzitter raad van toezicht ZorgSaam Zorggroep
- Voorzitter raad van bestuur barokorkest Il Gardellino
- Honorair Consul-Generaal voor het Koninkrijk der Nederlanden in België, Ministerie Buitenlandse Zaken
- Professor Contemporary Port Problems, Universiteit Gent
- Voorzitter raad van bestuur Koninklijke Vereniging voor Nederlandse Steun aan België VZW
- Lid comité tot aanbeveling van Kunstenfestival Aardenburg
- Lid comité tot aanbeveling Festival van Zeeuws-Vlaanderen

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

Benoemd in 2013 (tot 1 april 2022)

- Chairman Groendus en lid Energyboard NPM
- Advisor en lid industryboard APG, Infrastructure Investments
- Lid raad van toezicht De Jong Hot Water Tanks (tot 1 maart 2022)
- Voorzitter raad van commissarissen Koninklijke Wagenborg
- Voorzitter Overlegorgaan voor de Fysieke Leefomgeving (OLF)
- Voorzitter raad van commissarissen Kallista Energy, Parijs
- Member ESG committee Brisa, Lissabon
- Lid Raad van Toezicht Universiteit Twente (tot 15 oktober 2022)
- Lid RvC Nederlands Meetinstituut, NMI





# Risico- management

Integraal en wendbaar

## Als beheerder en ontwikkelaar van de haven vervult Port of Amsterdam verschillende taken en rollen. Dat brengt zowel kansen als onzekerheden en risico's met zich mee. Het is cruciaal hier tijdig op te anticiperen.

De afgelopen jaren hebben ons geleerd dat het belangrijk is snel in te kunnen spelen op veranderende en onzekere situaties. Verandering is van alle tijden, maar de laatste jaren volgen veranderingen elkaar sneller op en wordt de onvoorspelbaarheid groter. Dit vergt aanpassingsvermogen van Port of Amsterdam en van onze klanten. Het deel van ons werk dat standaard, beheersbaar en voorspelbaar was, is complex, dynamisch en onvoorspelbaar geworden. Om in deze omstandigheden onze strategie te realiseren, zetten wij volop in op wendbaarheid en integraal risicomanagement.

### Risicobereidheid

We streven naar een bestendige, maatschappelijk verantwoorde bedrijfsvoering. Onze risicobereidheid is neutraal wat betreft commerciële vraagstukken. Aan de ene kant zijn we ambitieus en moeten we risico's nemen om onze doelstellingen te behalen. We zijn bijvoorbeeld bereid om significante risicovolle investeringen te doen gerelateerd aan de energietransitie en verduurzaming van het havengebied. Aan de andere kant zijn we risicomijdend op de thema's compliance en veiligheid.

In het kader van de publieke nautische taak (DHM) zijn we over het algemeen defensief. In de balans tussen veiligheid van het scheepvaartverkeer en de omgeving en de vlotte en efficiënte afhandeling van het scheepvaartverkeer, heeft veiligheid de hoogste prioriteit. De Rijkshavenmeester werkt in opdracht van het Rijk 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 over het algemeen terughoudend. De toelichting op de jaarrekening (pagina 92) bevat een gedetailleerde beschrijving van dit beleid.



Figuur 1: Visie op de beheersing van risico's en onzekerheden

### 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.

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 en identificatie en beheersing van risico's



zodat we de gestelde doelen bereiken. 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 derdelijns activiteiten 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. Zo borgen we een gerichte inzet van capaciteit, hebben we een brede toegang tot specifieke expertise en borgen we een onafhankelijke zienswijze. Ieder kwartaal wordt de voortgang van het auditplan en de beheersing en actualisatie van de top risico's gemonitord en gerapporteerd aan de directie. Halfjaarlijks bespreken we de voortgang met de auditcommissie.

## Doorgevoerde verbeteringen in integraal risicomanagement en de wendbare organisatie

### Integraal risicomanagement

In 2022 hebben we de nodige stappen gezet in de technische inrichting en het gebruik van onze GRC-risicomanagementtool. In deze tool zijn we integraal in staat onze risico's, keyprocessen, gegevensverwerking, informatiebeveiliging en audits te beheersen. De uitrol van de tool in de organisatie blijft komend jaar doorlopen. Daarnaast hebben we afgelopen jaar ons investeringsproces in de opzet verbeterd. De risicocategorisering van investeringen en de ontwikkeling van het risicoprofiel in de tijd hebben hierin een prominente plek gekregen. Komend jaar wordt dit proces en de bijbehorende governance ingevoerd.

### Wendbare organisatie

De autonome klantteams werken multidisciplinair samen vanuit een gezamenlijk overzicht van de klantvragen. Door agile te werken met productteams bij de afdeling Products & Services leveren we producten en diensten op die waarde toevoegen voor de klant. Het Explore & Go-team kan snel kansen signaleren en valideren. Het samenwerkingsverband Strategy & Development zorgt voor betere samenwerking tussen afdelingen op het gebied van beleid en strategie.

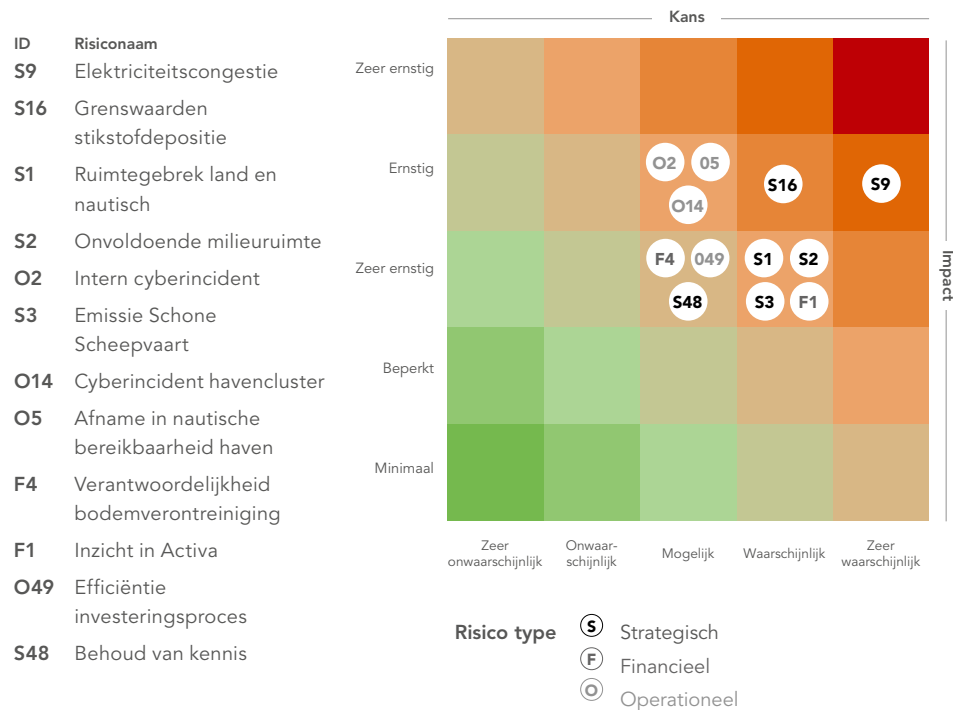
### Top 12 risico's 2022

Tijdens het strategische risicoassessment hebben we de risico's gekwantificeerd en de top risico's voor 2022 vastgesteld. De betrokken deelnemersgroep vormt een goede afspiegeling van de organisatie. Elk kwartaal monitoren we deze top 12 en rapporteren we erover.

Zie bijlage 2 voor de complete lijst met risico's.







## Gematerialiseerde risico's 2022

In 2022 heeft het risico 'oorlog tussen Rusland en Oekraïne' zich gematerialiseerd. De besluiten en richtlijnen vanuit de Europese Unie zijn opgevolgd. Het besluit van Europa om Russische schepen afkomstig uit Rusland te weren heeft gevolgen gehad voor de Amsterdamse haven en klanten van Port of Amsterdam. Op nautisch vlak is de Amsterdamse haven met ingang van 17 april 2022 gesloten voor Russische scheepvaart. Uitzondering op deze regel zijn Russische schepen met essentiële goederen zoals voedsel, medische goederen of energieproducten. Vanuit Nederland gold er een exportverbod naar Rusland op verschillende goederen, waaronder dual use-goederen, technologie, apparatuur en diensten voor de energiesector.

Op humanitair vlak heeft Port of Amsterdam in samenwerking met Gemeente Amsterdam en rederij Versluis onderdak geboden aan de opvang van 1.500 vluchtelingen (oa uit Oekraïne) op cruiseschepen aan de Javakade en de Westerhoofd. We blijven de ontwikkelingen volgen en sturen waar nodig bij.

Dit jaar is het risico 'verzilting van het Noordzeekanaal' opgetreden. De droogte in de zomermaanden heeft geresulteerd in lage rivierwaterstanden en hoge zoutwaardes in het Noordzeekanaal. Dat is slecht voor de waterkwaliteit. Om ervoor te zorgen dat er zo min mogelijk zout water het Noordzeekanaal instroomt, heeft Rijkswaterstaat ons op 19 juli verzocht het schutregime van de sluisen in IJmuiden aan te passen. In plaats van de schepen te schutten op aanvraag, werden tussen 06.00 uur en 19.00 uur zoveel mogelijk schepen tegelijk geschut met de Zeesluis IJmuiden en de Noordersluis.

Op 22 september zijn de schutbepalingen opgeheven. Ze hebben substantiële effecten gehad op het scheepvaartverkeer, de havengemeenschap van het Noordzeekanaalgebied en met name de haven van Amsterdam. Door adequaat op te treden als aanspreekpunt van klanten en als bedienaar van de sluisen bij IJmuiden,

hebben Port of Amsterdam en DHM de verschillende werelden en belangen met elkaar verbonden. We hebben een aanpak ontwikkeld om alle partijen erbij te betrekken en de gevolgen van de maatregelen te beperken. De crisissituatie en ons handelen is na afloop geëvalueerd. De bevindingen en geleerde lessen worden komend jaar opgevolgd.

Ook dit jaar hebben de ontwikkelingen op het gebied van stikstofbeleid invloed gehad op onze bedrijfsvoering en de havengemeenschap. De stikstofuitstoot van de binnenvaart is door de provincie Noord-Holland niet meer als standaard vergund onder de sluisvergunning. Bedrijven moeten nu aantonen dat er een directe relatie is met de zeesluis. Als dat niet het geval is moeten ze de stikstofuitstoot meenemen in hun eigen vergunningsaanvraag.

Op 2 november 2022 is de bouwrijstelling voor stikstof komen te vervallen omdat deze niet voldoet aan het Europese natuurbeschermingsrecht. De impact van dit besluit op de continuering van onze investeringen en lopende projecten wordt nader geanalyseerd op basis van de uitkomsten van de Aerius-berekeningen. De Aerius-calculator berekent de emissie van stikstof als gevolg van economische activiteiten en de depositie op Natura 2000-gebieden. Ook hier blijven we de ontwikkelingen volgen en sturen we waar nodig bij.

## Fraude en onregelmatigheden

Port of Amsterdam heeft in 2022 een frauderisicoanalyse opgesteld waaruit naar voren kwam dat op enkele onderdelen in de bedrijfsvoering sprake is van een hoger dan normaal risico op non-compliance. Deze risico's hebben in 2022 extra aandacht gekregen. We hebben aanvullende interne beheersingsmaatregelen ingevoerd en voeren periodiek (onverwachte) additionele reviews uit.

Externe partijen moeten erop kunnen vertrouwen dat Port of Amsterdam en zijn

medewerkers betrouwbaar, eerlijk en zorgvuldig zakendoen. Daarom hebben we een gedragscode opgesteld die door iedere medewerker bij indiensttreding wordt ondertekend. We brengen het belang van de gedragscode en de naleving periodiek onder de aandacht. De code is ook onderwerp van gesprek tussen leidinggevenden en medewerkers. We hebben vertrouwenspersonen benoemd en een meldpunt ingesteld waar eventuele misstanden vertrouwelijk kunnen worden gemeld.

Ook hebben we functiescheiding aangebracht in onze (financiële) processen. Hiermee voorkomen we dat slechts één persoon ongecontroleerd transacties of verplichtingen kan aangaan, autoriseren, verwerken en afwickelen en toegang heeft tot activa.

Ondanks alle beheersingsmaatregelen blijft het risico bestaan dat management of de directie maatregelen doorbreekt of dat medewerkers gaan samenspannen. Er zijn verschillende elementen die ertoe moeten bijdragen dat override of controls wordt gesignaleerd, zoals transparante besluitvorming, de governance structuur, een open cultuur waarbij we elkaar durven aan te spreken, de aanwezigheid van vertrouwenspersonen om niet-integer handelen (anoniem) te melden en periodieke interne en externe audits op de naleving van beheersingsmaatregelen.

De afgelopen jaren zijn er regelmatig berichten in de media verschenen over cyberaanvallen, gevallen van ransomware en datalekken. Informatiebeveiliging heeft dan ook een hoge prioriteit, niet alleen vanwege de vitale functie van een haven, maar ook met het oog op continuïteit, fraudebestrijding en privacy.

Tijdens de dagelijkse bedrijfsvoering voeren we controles uit om vast te stellen of gewerkt wordt volgens de gemaakte afspraken, waaronder de diverse protocollen voor informatiebeveiliging. Daarnaast beoordelen de security- en privacy- officer de kwaliteit en naleving van de beheersingsmaatregelen. Periodiek toetsten we de beheersing van informatiebeveiliging, zowel via interne audits, als via het externe ISAE-3402 onderzoek en de ISO 27001-audit.

# Verslag van de raad van commissarissen

De raad van commissarissen van Port of Amsterdam houdt toezicht op de directie en ondersteunt de directieleden waar nodig met advies. Zo ziet de raad erop toe dat het financiële en strategische beleid gedegen en verantwoord wordt uitgevoerd. De raad heeft een auditcommissie en een werkgeverscommissie. Alle leden nemen deel in een van de commissies.

## Samenstelling en vergaderingen

De raad van commissarissen bestond in 2022 uit Evert den Boer, Jeroen de Haas (tot 1 april), Jan Lagasse (per 1 april), Willemijn Maas, Anne Marie Magis en Mieke Pigeaud-Wijdeveld. Met het vertrek van Jeroen de Haas heeft een wisseling van het voorzitterschap plaatsgevonden.

Jan Lagasse is met ingang van 1 april voorzitter van de raad van commissarissen. Hiermee is de raad versterkt met een bekwaam bestuurder met een lange staat van dienst in de industriële en maritieme sector en met veel ervaring in het ondernemen op het scheidsvlak van publiek-privaat en in de samenwerking met publieke aandeelhouders. Na te hebben gewerkt bij onder andere Dow Chemical, Corus en Fokker werd Jan Lagasse in 2014 CEO van Zeeland Seaports, dat in 2018 succesvol



De raad van commissarissen heeft in 2022 goedkeuring gegeven voor een aantal investeringen die een directe bijdrage leveren aan de strategische doelstellingen van Port of Amsterdam op het gebied van energietransitie en circulaire activiteiten.

Van links naar rechts: Mieke Pigeaud-Wijdeveld, Evert den Boer, Willemijn Maas, Anne Marie Magis, Jan Lagasse



fuseerde met Havenbedrijf Gent tot het Nederlands-Belgische North Sea Port, waar hij tot eind 2020 co-CEO was.

Jeroen de Haas vertrok per 1 april. Met zijn lange staat van dienst bij Port of Amsterdam, voornamelijk als commissaris en in de laatste periode als voorzitter, heeft hij zich een stabiele en betrokken bestuurder betoond. Hij heeft als commissaris een belangrijke rol gespeeld bij de verzelfstandiging van het Amsterdamse havenbedrijf in 2013. Ook daarna vervulde hij een inspirerende rol in de dynamische ontwikkeling van de haven, met name op het gebied van energietransitie en de groei van circulaire activiteiten.

In 2022 is de raad van commissarissen in totaal zeven keer bij elkaar gekomen, waarvan zes keer in aanwezigheid van de directie. In februari is door de directie een strategiebijeenkomst georganiseerd die geheel gewijd was aan de energiecongestie in het Amsterdamse havengebied.

Belangrijke thema's die in 2022 in de raad aan de orde kwamen zijn onder andere de gevolgen voor de Amsterdamse haven van de geopolitieke ontwikkelingen - de oorlog in Oekraïne - en de hieruit voortkomende energiecrisis en vluchtelingenproblematiek, droogte in de zomer en daarmee gepaard gaande verzilting in het Noordzeekanaalgebied, energiecongestie, uitdagingen rondom waterstof en het voor nieuwe vestigingen cruciale stikstofdossier. Ook was er aandacht voor de optimalisering van het interne investeringsproces en de rol van Port of Amsterdam bij investeringen in nieuwe, duurzame energie-infrastructuur.

De raad van commissarissen heeft in 2022 goedkeuring gegeven voor een aantal strategische investeringen die een directe bijdrage leveren aan de strategische doelstellingen van Port of Amsterdam. De aanleg van nautische infrastructuur aan de oostkant van de Afrikahaven maakt toekomstige vestiging mogelijk van productielocaties voor offshore windcomponenten en alternatieve brandstoffen. De aanleg van nautische infrastructuur in de Zanzibarhaven faciliteert de vestiging



van circulaire procesindustrie. Besproken en goedgekeurd is een voorstel voor de verwerving van een nieuwe strategische grondpositie in het Westelijk Havengebied ten behoeve van de vestiging van circulaire bedrijven.

Op 4 oktober waren directie en raad van commissarissen te gast in Zeebrugge bij het in het voorjaar van 2022 gefuseerde havenbedrijf Port of Antwerp-Bruges. Tijdens deze ontmoeting, waar namens Port of Antwerp-Bruges commercieel directeur Tom Hautekiet de gastheer was, ging het gesprek vooral over de (nieuwe) rol van havenbedrijven in deze tijd van energietransitie. Het werkbezoek werd afgesloten met een ontvangst bij de LNG-terminal van Fluxys.

De commissarissen hebben in 2022 individueel in ieder geval één keer een vergadering van de ondernemingsraad van Port of Amsterdam bijgewoond.

## Auditcommissie

De auditcommissie ondersteunt de RvC bij de voorbereiding van besluitvorming over het toezicht op de integriteit en kwaliteit van de financiële verslaggeving van Havenbedrijf Amsterdam N.V. Ook ondersteunt de 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 2022 bestond de auditcommissie uit Mieke Pigeaud-Wijdeveld (voorzitter) en Anne Marie Magis. De commissie vergaderde in 2022 vier keer en in januari was er daarnaast nog een evaluatievergadering. In aanwezigheid van de externe accountant kwamen onder meer de jaarcontrole 2022 en de vaststelling van de jaarrekening 2021 aan de orde. De auditcommissie heeft de accountant aanvullend verzocht om aandacht voor cybersecurity, inzicht in vaste activa en het investeringsproces van Port of Amsterdam.

In de commissie is de aanpak van Port of Amsterdam besproken om tijdig voorbereid te zijn op de rapportageverplichting in het kader van de EU-richtlijn Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). Terugkerende onderwerpen op de agenda zijn treasury (jaarplan- en verslag), de herijking toprisico's en rapportages op risicomanagement en interne audits, de begroting en de periodieke financiële rapportages. Voorts waren belangrijke thema's in 2022 de deelnemingen (exposure), de IT-strategie (o.a. jaarplan IT) en cyber security. Ook werden in de commissie de business cases besproken van de grote investeringen.

## Werkgeverscommissie

De werkgeverscommissie bestond begin 2022 uit Evert den Boer en Willemijn Maas (voorzitter). In december is Jan Lagasse toegetreden als lid van de commissie en is Willemijn Maas teruggetreden, vooruitlopend op de afloop van haar tweede herbenoemingstermijn in het voorjaar van 2023. De wervingsprocedure voor haar opvolging is inmiddels gestart. Evert den Boer heeft de voorzittershamer van de werkgeverscommissie overgenomen.

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

In het eerste kwartaal van 2022 heeft de werkgeverscommissie met goed resultaat de benoeming afgerond van de nieuwe voorzitter. Op voordracht van de raad van commissarissen heeft de algemene vergadering van Port of Amsterdam Jan Lagasse per 1 april benoemd tot commissaris en tevens voorzitter.

Evert den Boer  
Jan Lagasse, voorzitter  
Willemijn Maas  
Anne Marie Magis  
Mieke Pigeaud-Wijdeveld

# Over dit jaarverslag

**Met ons jaarverslag informeren wij stakeholders en andere geïnteresseerden. Dat zijn bijvoorbeeld klanten en maatschappelijke organisaties, maar ook onze aandeelhouder. Dit verslag bevat een selectie van onze resultaten en bedrijfsactiviteiten. Daarmee geven we de lezer een beeld van het afgelopen jaar: wat ging goed, wat waren onze resultaten en uitdagingen en hoe kijken wij naar de toekomst?**

## Veranderingen ten opzichte van 2021

In vergelijking tot voorgaande jaren kiezen we dit jaar bewust voor een versoberde insteek van het jaarverslag. Waar we de afgelopen jaren uitgebreid invulling hebben gegeven aan onze ambities om volgens verregaande richtlijnen te rapporteren (GRI-standard op het niveau Core en raamwerk International Integrated Reporting Council (IIRC)), om steeds transparanter te zijn (Transparantiebenchmark) en om onze externe verificatie van maatschappelijke resultaten te vergroten (Assurance), hebben we met het jaarverslag 2022 een andere koers gevaren.

De afgelopen jaren hebben we laten zien dat we kunnen rapporteren op het niveau van veeleisende richtlijnen. De investeringen waren echter niet in verhouding met het bereik van het jaarverslag, dat weinig werd gelezen. Daarom hebben we besloten dit keer meer pragmatisch te werk te gaan, mede met het oog op de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) van de EU die op onze organisatie afkomt. Dankzij deze werkwijze hebben we onze capaciteit kunnen benutten om de organisatie klaar te maken om te voldoen aan de CSRD-richtlijn. Een tijdige voorbereiding is essentieel om daadwerkelijk te kunnen rapporteren in overeenkomst met deze directive vanuit de EU. We wijken dit jaar af van onze eerder ingezette koers, zodat we in de toekomst volgens de nieuwste inzichten kunnen rapporteren.

## Scope van dit jaarverslag

Dit verslag omvat de activiteiten van Port of Amsterdam in de periode van 1 januari 2022 tot en met 31 december 2022 en is gepubliceerd op 25 april 2023.

## Feedback

Heeft u een vraag of wilt u iets kwijt naar aanleiding van informatie in dit jaarverslag? Dan kunt u met ons in contact komen via [info@portofamsterdam.com](mailto:info@portofamsterdam.com).



# Jaarrekening

—  
Transparant opereren



## Inhoudsopgave

Balans per 31 december 2022	50
Winst- en verliesrekening over 2022	51
Kasstroomoverzicht over 2022	52
Grondslagen van waardering en resultaatbepaling	54
Toelichting op de balans	67
Toelichting op de winst- en verliesrekening	96
<b>Overige gegevens</b>	
Statutaire regeling omtrent de bestemming van de winst	107
Controleverklaring van de onafhankelijke accountant	108

## Balans per 31 december 2022

(vóór resultaatverdeling)

Activa	Toelichting	31-12-2022	31-12-2021
<b>Vaste activa</b>			
Immateriële vaste activa	1	6.660.937	5.841.498
Materiële vaste activa	2	580.384.375	566.512.002
Financiële vaste activa	3	344.957.672	341.044.786
<b>Totaal vaste activa</b>		<b>932.002.984</b>	<b>913.398.286</b>
<b>Vlottende activa</b>			
Vorderingen	4	25.007.205	26.484.094
Liquide middelen	5	16.715.180	11.494.869
<b>Totaal vlottende activa</b>		<b>41.722.385</b>	<b>37.978.963</b>
<b>TOTAAL ACTIVA</b>		<b>973.725.369</b>	<b>951.377.249</b>
<b>Passiva</b>			
<b>Eigen vermogen</b>			
Geplaatst kapitaal	7	45.000	45.000
Agioreserve	8	300.584.972	300.584.972
Wettelijke reserves	9	11.620.707	8.560.019
Overige reserves	10	297.343.465	295.612.703
Resultaat boekjaar		44.490.238	57.728.450
		<b>654.084.382</b>	<b>662.531.144</b>
<b>Voorzieningen</b>	11	<b>80.097.654</b>	<b>93.740.532</b>
<b>Langlopende schulden</b>	12	<b>141.775.972</b>	<b>143.000.931</b>
<b>Kortlopende schulden</b>	13	<b>97.767.361</b>	<b>52.104.642</b>
<b>TOTAAL PASSIVA</b>		<b>973.725.369</b>	<b>951.377.249</b>



## Winst- en verliesrekening over 2022

	Toelichting	2022	2021
<b>Opbrengsten</b>	14	<b>181.494.464</b>	<b>163.143.282</b>
Personeelslasten	15	41.547.428	40.024.499
Afschrijvingen	16	24.725.928	27.399.752
Overige bedrijfskosten	17	79.017.203	36.350.786
<b>Som der kosten</b>		<b>145.290.559</b>	<b>103.775.037</b>
<b>Bedrijfsresultaat</b>		<b>36.203.905</b>	<b>59.368.245</b>
Financiële baten en lasten	18	19.031.805	-3.241.727
<b>Resultaat voor belastingen</b>		<b>55.235.710</b>	<b>56.126.518</b>
Belastingen	19	-14.151.329	-5.307.462
<b>Resultaat na belastingen</b>		<b>41.084.381</b>	<b>50.819.056</b>
Resultaat deelnemingen	20	3.405.857	6.909.394
<b>NETTORESULTAAT NA BELASTINGEN</b>		<b>44.490.238</b>	<b>57.728.450</b>

## Kasstroomoverzicht over 2022

Kasstroom uit operationele activiteiten	Toelichting	2022	2021
<b>Bedrijfsresultaat</b>		<b>36.203.905</b>	<b>59.368.245</b>
<i>Aanpassingen voor:</i>			
Afschrijvingen	16	24.128.337	27.108.335
Toename (afname) van de voorzieningen	11	5.424.693	4.921.272
Afkoop erfpacht		-2.107.364	-2.455.863
Boekresultaat op desinvesteringen		468.046	-
Egalisatie reductie- en ingroeiregelingen		1.669.270	1.671.837
		<b>29.582.982</b>	<b>31.245.581</b>
<i>Mutaties werkkapitaal:</i>			
Mutatie vorderingen	4	-2.741.820	-3.126.004
Mutatie kortlopende schulden	13	43.988.328	-17.896.122
		<b>41.246.508</b>	<b>-21.022.126</b>
<b>Kasstroom uit bedrijfsoperaties</b>		<b>107.033.395</b>	<b>69.591.700</b>
Ontvangen interest		597.916	582.569
Betaalde interest		-926.653	-420.042
Betaalde vennootschapsbelasting	19	-8.342.656	10.769.538
		<b>-8.671.393</b>	<b>10.932.065</b>
<b>Netto-kasstroom uit operationele activiteiten</b>		<b>98.362.002</b>	<b>80.523.765</b>

## Kasstroomoverzicht over 2022

Kasstroom uit investeringsactiviteiten	Toelichting	2022	2021
Investerings immateriële vaste activa	1	-2.704.793	-2.730.293
Investerings materiële vaste activa	2	-39.728.477	-28.793.444
Investerings financiële vaste activa	3	-3.314.648	-6.667.771
Desinvesteringen materiële vaste activa	2	3.145.077	291.417
Aflossingen op financiële vaste activa	3	453.330	507.697
Ontvangen dividend deelnemingen	3	1.200.000	3.833.333
<b>Netto-kasstroom uit investeringsactiviteiten</b>		<b>-40.949.511</b>	<b>-33.559.061</b>
<b>Kasstroom uit financieringsactiviteiten</b>			
Betaald dividend		-52.937.000	-50.852.000
Aflossing langlopende schulden	13	-66.735	-643.186
Opname langlopende schulden aan kredietinstellingen	13	814.261	90.000.000
Afname/toename kortlopende schulden aan kredietinstellingen	13	-2.706	-74.197.300
<b>Netto-kasstroom uit financieringsactiviteiten</b>		<b>-52.192.180</b>	<b>-35.692.486</b>
<b>Totale netto kasstroom in periode</b>		<b>5.220.311</b>	<b>11.272.218</b>
Liquide middelen per 1 januari		11.494.869	222.651
<b>Liquide middelen per 31 december</b>		<b>16.715.180</b>	<b>11.494.869</b>



## Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

### Informatie over de rechtspersoon

#### Vestigingsadres en inschrijfnummer handelsregister

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

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 en vestigingen en op marketing en promotie;
- het aanleggen en onderhouden van de infrastructuur, vernieuwen van de haven en het beheer van het Amsterdamse havengebied Westpoort;
- het bevorderen van een vlotte, veilige en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer van 12 mijl buiten de kust bij IJmuiden tot aan de Oranjesluizen, onder meer door regelgeving en handhaving.

#### Impact van corona op de bedrijfsvoering

De coronapandemie is in 2022 zo goed als uitgedoofd en de gevolgen van deze pandemie zijn nog voor een klein deel zichtbaar op de activiteiten van het Havenbedrijf Amsterdam. Zoals ervaren wordt in diverse sectoren is ook bij Havenbedrijf Amsterdam thuiswerken gewoonged geworden. Havenbedrijf Amsterdam streeft ernaar dit te maximaliseren tot 50%. In de financiële resultaten is de impact van corona niet meer zichtbaar. De omzet ten opzichte van 2021 is verder gestegen met 10% naar

€181 miljoen. Vergeleken met 2019 (pre coronapandemie) is de totale omzet gestegen met 7%, waarbij omzet zeevaart en omzet cruise weer op het pre corona niveau van 2019 zitten en de contractinkomsten met 15% zijn gestegen (nieuw uitgaves en reguliere prijsstijgingen).

#### Informatieverschaffing over continuïteit

De jaarrekening is opgemaakt op basis van de veronderstelling van continuïteit. De directie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. heeft als doel om de continuïteit van haar dienstverlening te waarborgen. Hierbij worden zowel operationele als financiële aspecten in ogenschouw genomen. Er is door de directie een meerjarenbegroting opgesteld waarin de kernprocessen en de continuïteit daarvan nauwlettend worden gevolgd. De financiële gevolgen worden daarbij zo goed mogelijk ingeschat en worden in een meerjarenbegroting tot uitdrukking gebracht.

2022 was een goed jaar voor Havenbedrijf Amsterdam N.V. De belangrijkste kengetallen in het kader van de continuïteitsveronderstelling zijn ultimo 2022 als volgt:

- Groepsvermogen: €654,1 miljoen (2021: €662,5 miljoen)
- Resultaat: €44,5 miljoen (2021: €57,7 miljoen)
- Werkkapitaal: €- 56,0 miljoen (2021: €- 14,1 miljoen)
- Solvabiliteit: 51,1% (2021: 52,2%)
- Liquiditeit:
  - Operationele kasstroom: €98,4 miljoen (2021: €80,5 miljoen)
  - Current ratio: 0,43 (2021: 0,73)

Het werkkapitaal is per 31 december 2022 negatief en lager dan voorgaande jaren. Dit komt met name door de verplichting inzake de restantbijdrage aan Zeeluis IJmuiden ad €37,8 miljoen. Hiervoor is een kredietfaciliteit aanwezig die op het moment van betalen wordt ingeroepen. Exclusief deze verplichting is het werkkapitaal per 31 december 2022 gelijk aan €18,2 miljoen en is de current ratio 0,70 (in lijn met voorgaand boekjaar).

## Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Havenbedrijf Amsterdam N.V. heeft met financiers afspraken gemaakt. Deze zijn verwerkt in de jaarrekening en de toelichting erop. In 2022 was geen sprake van een schending van afspraken of convenanten. Op basis van de meerjarenbegroting is onze verwachting dat Havenbedrijf Amsterdam N.V. ook in de (nabije) toekomst blijft voldoen aan de convenantseisen en dat de organisatie voldoende kasstromen blijft genereren om aan haar verplichtingen te voldoen. Op grond hiervan is de directie van mening dat de continuïteit van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is gewaarborgd.

### Consolidatie

Havenbedrijf Amsterdam N.V. heeft belangen in de deelnemingen Hallum Cruise B.V., Bouw en Handelsmaatschappij Hallum B.V. (hierna Hallum B.V.) en Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied N.V. (hierna RON N.V.). RON zal in 2023 geliquideerd worden.

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

### Verbonden partijen

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

### Schattingen

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

De belangrijkste oordelen en schattingen inclusief de bijbehorende veronderstellingen zijn:

#### Afschrijvingen en restwaarde

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

#### Voorziening latente belastingvorderingen

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

## Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

### Voorziening dubieuze vorderingen

Noodzakelijk geachte voorzieningen voor mogelijke verliezen als gevolg van oninbaarheid worden in mindering gebracht. Deze voorzieningen worden bepaald op basis van individuele beoordeling van de vorderingen. De schattingselementen betreffen voornamelijk ouderdom van de vorderingen en kredietwaardigheid van de klanten. De kredietwaardigheid van klanten is opnieuw, als gevolg van corona, beoordeeld en geanalyseerd. Havenbedrijf Amsterdam N.V. heeft daarnaast 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 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 naar klanten maken wij inschattingen van het contract- en het kredietwaardsheidsrisico 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.

### 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 inflatieverwachtingen 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 inflatieverwachtingen en actuele rente op hoogwaardige ondernemingsobligaties.

### Voorziening personeelsregelingen

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

### Schattingswijziging

Met ingang van 1 januari 2022 heeft een schattingswijziging plaatsgevonden inzake het gehanteerde indexatiepercentage over het boekjaar bij de berekening van de saneringsvoorziening. Door de hoge inflatiecijfers is zichtbaar geworden dat er geen CPI beschikbaar is die de prijsontwikkeling van de saneringskosten voldoende benadert, gezien het bijzondere karakter en de verhoudingen tussen de verschillende kostenposten (benodigde grond- en hulpstoffen en diensten). Tot en met boekjaar 2021 was het toegepaste indexatiepercentage gebaseerd op de ontwikkeling in de inputprijsindex Grond-, Weg- en Waterbouw (GWW) van het CBS. Met ingang van boekjaar 2022 is de schatting van het indexatiepercentage (8%) gebaseerd op enerzijds de ontwikkelingen van de in 2022 geüpdatete bodemrapporten en anderzijds inschattingen van externe deskundigen inzake de impact van prijsontwikkelingen op de verwachte toekomstige saneringsuitgaven. Als gevolg van deze schattingswijziging is de dotatie ten laste van het resultaat (onderdeel kosten milieu en ruimte) circa €5,1 miljoen lager in vergelijking met de dotatie op basis van de GWW index. Het contante waarde effect (financiële bate) is hierdoor circa €0,4 miljoen lager.

## Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

### 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.

Een actief wordt in de balans verwerkt wanneer het waarschijnlijk is dat de toekomstige economische voordelen naar de onderneming zullen toevloeien en het actief een kostprijs of een waarde heeft waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld. Activa die hier niet aan voldoen worden niet in de balans verwerkt, maar worden aangemerkt als niet in de balans opgenomen activa.

Een verplichting wordt in de balans verwerkt wanneer het waarschijnlijk is dat de afwikkeling daarvan gepaard zal gaan met een uitstroom van middelen die economische voordelen in zich bergen en de omvang van het bedrag waartegen de afwikkeling zal plaatsvinden op betrouwbare wijze kan worden vastgesteld. Onder verplichtingen worden mede voorzieningen begrepen. Verplichtingen die hier niet aan voldoen worden niet in de balans opgenomen, maar worden verantwoord als niet in de balans opgenomen verplichtingen.

Een in de balans opgenomen actief of verplichting blijft op de balans opgenomen als een transactie niet leidt tot een belangrijke verandering in de economische realiteit met betrekking tot het actief of de verplichting. Dergelijke transacties geven evenmin aanleiding tot het verantwoorden van resultaten. Bij de beoordeling of er sprake is van een belangrijke verandering in de economische realiteit wordt uitgegaan van de

economische voordelen en risico's die zich naar alle waarschijnlijkheid in de praktijk zullen voordoen en niet op basis van voordelen en risico's waarvan redelijkerwijze niet te verwachten is dat zij zich zullen voordoen.

Een actief of verplichting wordt niet langer in de balans opgenomen wanneer een transactie ertoe leidt dat alle of nagenoeg alle rechten op economische voordelen en alle of nagenoeg alle risico's met betrekking tot het actief of de verplichting aan een derde zijn overgedragen. De resultaten van de transactie worden in dat geval direct in de winst- en verliesrekening opgenomen, rekening houdend met eventuele voorzieningen die dienen te worden getroffen in samenhang met de transactie.

Indien de weergave van de economische realiteit ertoe leidt dat activa, waarvan de rechtspersoon niet het juridisch eigendom bezit, wordt opgenomen, dan wordt dit feit vermeld.

Baten worden in de winst- en verliesrekening opgenomen wanneer een vermeerdering van het economisch potentieel, samenhangend met een vermeerdering van een actief of een vermindering van een verplichting, heeft plaatsgevonden, waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld. Lasten worden verwerkt wanneer een vermindering van het economisch potentieel, samenhangend met een vermindering van een actief of een vermeerdering van een verplichting, heeft plaatsgevonden, waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld. De opbrengsten en kosten worden toegerekend aan de periode waarop zij betrekking hebben. Opbrengsten worden verantwoord indien alle belangrijke risico's met betrekking tot de handelsgoederen zijn overgedragen aan de koper.

Het resultaat wordt bepaald als het verschil tussen de opbrengstwaarde van de geleverde prestaties en de kosten en andere lasten over het jaar. De opbrengsten op transacties worden verantwoord in het jaar waarin zij zijn gerealiseerd.



## Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

### 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 de presentatievaluta van Havenbedrijf Amsterdam N.V.. Vorderingen, schulden en verplichtingen in vreemde valuta's worden omgerekend tegen de koers per balansdatum. De koersverschillen die uit de afwikkeling en omrekening voortvloeien komen ten gunste of ten laste van de winst- en verliesrekening.

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

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

### Leases

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. 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 leasebatens (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.

## Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

### 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. Voor zover de verschuldigde premies op balansdatum nog niet zijn voldaan, wordt hiervoor een verplichting opgenomen.

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 2022 (en 2021) waren er geen verplichtingen naast de betaling van de jaarlijkse aan de pensioenuitvoerder verschuldigde premie.

De dekkingsgraad van het ABP op 31 december 2022 was 110,9% (2021: 110,6%). Deze dekkingsgraad is een momentopname van de financiële situatie op 31 december 2022. 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 2022 was 118,6 % (2021: 102,8%). 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.

### Financiële instrumenten

Financiële instrumenten omvatten verstrekte leningen, handels- en overige vorderingen, geldmiddelen, leningen en overige financieringsverplichtingen, handelsschulden en overige te betalen posten.

Financiële activa en financiële verplichtingen worden in de balans opgenomen op het moment dat contractuele rechten of verplichtingen ten aanzien van dat instrument ontstaan. Een financieel instrument wordt niet langer in de balans opgenomen indien een transactie ertoe leidt dat alle of nagenoeg alle rechten op economische voordelen en alle of nagenoeg alle risico's met betrekking tot de positie aan een derde zijn overgedragen.

Een financieel actief en een financiële verplichting worden gesaldeerd als de onderneming beschikt over een deugdelijk juridisch instrument om het financiële actief en de financiële verplichting gesaldeerd af te wikkelen en de onderneming het stellige voornemen heeft om het saldo als zodanig netto of simultaan af te wikkelen.

## Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

### Grondslagen voor de waardering van activa en passiva

#### Immateriële vaste activa

Een immaterieel vast actief wordt in de balans opgenomen als:

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

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 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 deze 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.

Investingssubsidies 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 deze 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 door Havenbedrijf Amsterdam, worden bij de vervolgwaaarding gewaardeerd tegen de nettovermogenswaarde, doch niet lager dan nihil. Deze nettovermogenswaarde wordt berekend op basis van de grondslagen die gelden voor Havenbedrijf Amsterdam N.V.

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

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



## Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

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.

### 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.

## Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

### Voorzieningen

Een voorziening wordt gevormd indien op balansdatum een in rechte afdwingbare of feitelijke verplichting bestaat waarvan het waarschijnlijk is dat voor de afwikkeling een uitstroom van middelen noodzakelijk is en waarvan de omvang betrouwbaar is te schatten.

#### Voorziening 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 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 Havenbedrijf Amsterdam ook voor deze 'oudere' verontreinigingen verantwoordelijk is. In het kader van de (latente) herstelverplichting uit de erfpachtovereenkomst met de gemeente Amsterdam, heeft Havenbedrijf Amsterdam in het contract met haar huurder of erfpachter een standaard clause opgenomen, waarin is vastgelegd dat het haventerrein moet worden teruggegeven in de staat waarin haar klanten dit hebben verkregen. De (latente) verplichting van Havenbedrijf Amsterdam 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 dat het wel hieraan voldoen zou leiden tot een onverantwoorde kapitaalvernietiging (amoveren van opstallen om de bodemverontreiniging te kunnen verwijderen). 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 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 rente op hoogwaardige ondernemingsobligaties.

#### 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 voor de afwikkeling van de verplichting van herstel. Jaarlijks zal een bedrag ten laste van de winst- en verliesrekening aan de voorziening worden toegevoegd.

#### 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

## Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

schatting van de bedragen die noodzakelijk zijn om de desbetreffende verplichtingen per balansdatum af te wikkelen. De verplichting wordt gewaardeerd tegen contante waarde. Discontering vindt plaats tegen de marktrente (effectief rendement) van hoogwaardige ondernemingsobligaties op balansdatum.

### Voorziening 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.

### Langlopende schulden

Langlopende schulden worden bij de eerste verwerking gewaardeerd tegen reële waarde 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

Netto omzet omvat de opbrengsten uit levering van goederen en diensten onder aftrek van kortingen en dergelijke en van over de omzet geheven belastingen.

### Verlenen van diensten

Verantwoording van opbrengsten uit de levering van diensten geschiedt naar rato van de geleverde prestaties, gebaseerd op de verrichte diensten tot aan de balansdatum in verhouding tot de in totaal te verrichten diensten. Opbrengsten uit het verlenen van diensten worden in de winst- en verliesrekening verwerkt wanneer het bedrag van de opbrengsten op betrouwbare wijze kan worden bepaald, de inning van de te ontvangen vergoeding waarschijnlijk is, de mate waarin de dienstverlening op balansdatum is verricht betrouwbaar kan worden bepaald en de reeds gemaakte kosten en de kosten die (mogelijk) nog moeten worden gemaakt om de dienstverlening te voltooien op betrouwbare wijze kunnen worden bepaald.

### Huur en erfpacht

De huur- en erfpachtopbrengsten worden op lineaire basis over de looptijd van de onderliggende overeenkomsten in de winst- en verliesrekening verantwoord. Vergoedingen ter stimulering van het sluiten van huurovereenkomsten, worden als integraal deel van de totale huuropbrengsten verwerkt en zodanig gespreid over de looptijd van de overeenkomst verantwoord (straightlining). De transactieprijs wordt bepaald op basis van de huur of canon volgens de overeenkomst en jaarlijks geïndexeerd conform de bepalingen uit de overeenkomst.

### Zeehavengelden

Havenbedrijf Amsterdam verleent diensten ten behoeve van een vlotte en veilige afhandeling van scheepsverkeer in het havengebied Amsterdam. Dit betreft de

## Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

prestatieverplichting voor de zeehavengelden conform RJ 270. De transactieprijs is afhankelijk van het overslagtype en van de maat van het schip, wat tot uiting komt in de tarievenlijst. De zeehavengelden worden toegerekend aan de periode waarin het schip het havengebied Amsterdam betreedt, ongeacht de duur van het bezoek.

### Binnenhavengelden

Havenbedrijf Amsterdam verleent diensten ten behoeve van een vlotte en veilige afhandeling van scheepsverkeer in het havengebied Amsterdam. Dit betreft de prestatieverplichting voor de binnenhavengelden conform RJ 270. De transactieprijs is afhankelijk van het type schip, de heffingsmaatstaf behorende bij het type schip (tonnages of oppervlakte dek) en de duur van het bezoek. De binnenhavengelden worden lineair verdeeld over de periode van het verblijf.

Voor de overige opbrengstenstromen wordt per opbrengststroom bepaald welke prestatieverplichtingen van toepassing zijn en op welke wijze de opbrengsten aan de verslagperiode worden 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 worden vanaf het moment van gereedheid voor ingebruikneming afgeschreven over de verwachte toekomstige gebruiksduur van het actief. Indien een schattingswijziging plaatsvindt van de toekomstige gebruiksduur worden de toekomstige afschrijvingen aangepast.

### Afschrijvingen op materiële vaste activa

Materiële vaste activa worden vanaf het moment van gereedheid voor ingebruikneming afgeschreven over de verwachte toekomstige gebruiksduur van het actief. Over terreinen in eigendom wordt niet afgeschreven. Indien een schattingswijziging plaatsvindt van de toekomstige gebruiksduur 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 belastingsschulden uit hoofde van wijzigingen in het te hanteren belastingtarief.



## Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

### 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 2022</i>				
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	6.150.562	2.464.161	2.531.175	11.145.898
Cumulatieve afschrijvingen	-3.591.316	-1.713.084	-	-5.304.400
<b>Boekwaarde per 1 januari 2022</b>	<b>2.559.246</b>	<b>751.077</b>	<b>2.531.175</b>	<b>5.841.498</b>
<i>Mutaties:</i>				
Investerings	69.663	64.559	2.570.568	2.704.790
Ingebruikname	776.057	209.590	-985.647	-
Afschrijvingen	-1.451.805	-368.351	-	-1.820.156
Desinvesteringen	-1.088.797	-203.870	5.655	-1.287.012
Afschrijvingen op desinvesteringen	1.017.947	203.870	-	1.221.817
<b>Mutaties</b>	<b>-676.935</b>	<b>-94.202</b>	<b>1.590.576</b>	<b>819.439</b>
<i>Stand per 31 december 2022</i>				
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	5.907.485	2.534.440	4.121.751	12.563.676
Cumulatieve afschrijvingen	-4.025.174	-1.877.565	-	-5.902.739
<b>Boekwaarde per 31 december 2022</b>	<b>1.882.311</b>	<b>656.875</b>	<b>4.121.751</b>	<b>6.660.937</b>
Afschrijvingspercentages	33%	33%		

## Toelichting op de balans

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

### Software in eigen ontwikkeling

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

### Activa in ontwikkeling

De investeringen in activa in ontwikkeling hebben voornamelijk betrekking op het doorontwikkelen van de applicaties voor zee- en binnenhavengelden (€1,4 miljoen) en contractopbrengsten (€0,4 miljoen) en doorontwikkeling van het dataplatform (€0,7 miljoen).

Ten laste van het resultaat over 2022 gebrachte kosten van ontwikkeling, met inbegrip van de afschrijvingen van op de balans geactiveerde kosten van ontwikkeling, bedragen €1.891.743 (2021: €1.663.753).

## 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 2022</i>						
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	300.376.646	349.910.939	25.202.481	48.889.799	33.947.482	758.327.347
Cumulatieve afschrijvingen	-54.103.189	-106.151.266	-18.528.327	-13.032.563	-	-191.815.345
<b>Boekwaarde per 1 januari 2022</b>	<b>246.273.457</b>	<b>243.759.673</b>	<b>6.674.154</b>	<b>35.857.236</b>	<b>33.947.482</b>	<b>566.512.002</b>
<i>Mutaties:</i>						
Investerings	2.200.584	3.186.464	574.931	-	33.766.501	39.728.480
Ingebruikname	-	18.823.117	372.202	801.136	-19.996.455	-
Afschrijvingen	-6.032.419	-12.487.308	-1.306.286	-2.482.168	-	-22.308.181
Desinvesteringen	-	-4.387.822	-2.944.656	-	123.738	-7.208.740
Afschrijvingen op desinvesteringen	-	857.221	2.803.593	-	-	3.660.814
Reclassificaties	-	110.090	201.440	-311.530	-	-
<b>Mutaties</b>	<b>-3.831.835</b>	<b>6.101.762</b>	<b>-298.776</b>	<b>-1.992.562</b>	<b>13.893.784</b>	<b>13.872.373</b>
<i>Stand per 31 december 2022</i>						
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	302.577.230	367.642.790	23.406.397	49.379.405	47.841.266	790.847.088
Cumulatieve afschrijvingen	-60.135.608	-117.781.355	-17.031.019	-15.514.731	-	-210.462.713
<b>Boekwaarde per 31 december 2022</b>	<b>242.441.622</b>	<b>249.861.435</b>	<b>6.375.378</b>	<b>33.864.674</b>	<b>47.841.266</b>	<b>580.384.375</b>
Afschrijvingspercentages	2%	0–10%	2–33%	2–27%		



## Toelichting op de balans

Een aantal investeringen in materiële vaste activa, waarvan de waarde €44,8 miljoen bedraagt, zijn volledig afgeschreven maar de activa zijn nog wel in gebruik. De belangrijkste hiervan zijn investeringen in kantoorinventaris, inrichting en verharding van terreinen, afmeerpalen 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 (na 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 2022 is 234,9 ha (14,1%) van de voor erfpacht beschikbare gronden en terreinen beschikbaar voor uitgifte.

### Grond-, weg- en waterwerken

De belangrijkste ingebruiknames zijn: bijdrage kruisingvrije oversteek Kabelweg Contactweg (€4,0 miljoen), spoor aansluiting Oceanenweg (€3,6 miljoen), aankoop terrein Hoogtij (€3,0 miljoen), vervangen bomen en grondverbetering Westpoortweg (€0,8 miljoen) en terreinverbetering Santoriniweg/ Hornweg (€0,5 miljoen).

De desinvesteringen zien hoofdzakelijk toe op de verkoop van een terrein aan Hoogtij (Westzaan) tegen een koopsom van €3,2 miljoen, waarvan de aanschafwaarde gelijk was aan €3,1 miljoen.

### Waterwerken

De belangrijkste ingebruikname in 2022 betreft de diepzeekade aan het Noordzeekanaal ter hoogte van Ruijgoordweg (€5,1 miljoen).

### Andere vaste bedrijfsmiddelen

De belangrijkste ingebruiknames in 2022 zijn: walstroomkasten en kabelwerk Oude Houthaven (€0,4 miljoen) en diverse investeringen in hardware. De desinvesteringen in 2022 zien grotendeels toe op motoren vaartuigen (€2,6 miljoen).

### Bedrijfsgebouwen en terreinen

De belangrijkste ingebruikname van bedrijfsgebouwen en -terreinen in 2022 ziet toe op de verbouwing en renovatie van Capriweg (€0,7 miljoen).

### Activa in aanbouw

De investeringen in materiële vaste activa in aanbouw hebben voornamelijk betrekking op afmeerpalen Mercuriushaven (€5,0 miljoen), aanleg kade Australiëhavenweg (€3,7 miljoen), investeringen in nieuwe walstroomkasten (€2,8 miljoen), aanleg diepzeekade aan het Noordzeekanaal ter hoogte van Ruijgoordweg (€2,4 miljoen), groot onderhoud kade Westhaven (€2,3 miljoen), vervangen sprinklerinstallatie en plaatsen zonnepanelen Kopraweg (€1,8 miljoen), aanleg kade zuidoever Aziëhaven (€1,7 miljoen), emissiereductie vloot (€1,0 miljoen), aanleg rotonde Nieuwe Hemweg (€0,9 miljoen), vervangen bomen en grondverbetering Westpoortweg (€0,8 miljoen), spoor aansluiting Oceanenweg (€0,8 miljoen) en aanleg verbinding Kopraweg Oceanenweg (€0,8 miljoen).

## Toelichting op de balans

### 3 Financiële vaste activa

	Deelnemingen in groeps- maatschappijen	Vorderingen op groepsmaat- schappijen	Latente belasting- vorderingen	Overige langlopende vorderingen	Totaal
<b>Boekwaarde per 1 januari 2022</b>	<b>9.502.981</b>	<b>4.765.752</b>	<b>287.787.520</b>	<b>38.988.533</b>	<b>341.044.786</b>
<i>Mutaties:</i>					
Verstrekkingsen	-	766.619	-	2.796.787	3.563.406
Verhoging	-	-	373.888	-	373.888
Aandeel resultaat deelnemingen met invloed van betekenis	3.405.857	-	-	-	3.405.857
Slotuitkering t.b.v. liquidatie	-1.200.000	-	-	-	-1.200.000
Rente	-	108.373	-	184.599	292.972
Kortlopend deel	-	-	-	-2.122.424	-2.122.424
Aflossingen	-	-140.057	-	-260.756	-400.813
<b>Boekwaarde per 31 december 2022</b>	<b>11.708.838</b>	<b>5.500.687</b>	<b>288.161.408</b>	<b>39.586.739</b>	<b>344.957.672</b>

#### 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	31-12-2022	31-12-2021
Bouw- en Handelmaatschappij Hallum B.V.	9.578.281	6.776.215
Hallum Cruise B.V.	1.890.836	1.932.859
Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied N.V.	239.721	793.907
	<b>11.708.838</b>	<b>9.502.981</b>

<i>Bouw- en handelmaatschappij Hallum B.V.</i>	2022	2021
<b>Boekwaarde per 1 januari</b>	<b>6.776.215</b>	<b>2.412.998</b>
<i>Mutaties:</i>		
Resultaat	2.802.066	4.363.217
<b>Boekwaarde per 31 december</b>	<b>9.578.281</b>	<b>6.776.215</b>

<i>Hallum Cruise B.V.</i>	2022	2021
<b>Boekwaarde per 1 januari</b>	<b>1.932.859</b>	<b>1.519.144</b>
<i>Mutaties:</i>		
Resultaat	-42.023	413.715
<b>Boekwaarde per 31 december</b>	<b>1.890.836</b>	<b>1.932.859</b>

## Toelichting op de balans

<i>Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied N.V.</i>	2022	2021
<b>Boekwaarde per 1 januari</b>	<b>793.907</b>	<b>2.494.779</b>
<i>Mutaties:</i>		
Resultaat	645.814	2.132.461
Slotuitkering t.b.v. liquidatie	-1.200.000	-
Ontvangen dividend deelneming	-	-3.833.333
<b>Boekwaarde per 31 december</b>	<b>239.721</b>	<b>793.907</b>

Het resultaat van Hallum Cruise B.V. betreft in 2021 de vennootschapsbelastingbate uit verliesverrekening.

Op 2 juli 2022 heeft Havenbedrijf Amsterdam een garantstelling afgegeven ten behoeve van de deelneming Hallum Cruise B.V. Hierin heeft Havenbedrijf Amsterdam verklaard zich garant te stellen voor alle schulden uit hoofde van rechtshandelingen van de deelneming. De garantstelling loopt tot 2 juli 2024.

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

Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied N.V. is in liquidatie en dit zal in 2023 volledig afgewikkeld worden.



## Toelichting op de balans

<i>Vordering op Bouw- en Handelmaatschappij Hallum B.V.</i>	2022	2021
<b>Stand per 1 januari</b>	<b>4.765.752</b>	<b>5.466.361</b>
<i>Mutaties:</i>		
Verstrekkingsen	915.178	2.299.003
Rente	108.373	118.246
Doorbelasting vennootschapsbelasting	-148.559	-
Aflossingen	-140.057	-3.117.858
<b>Boekwaarde per 31 december</b>	<b>5.500.687</b>	<b>4.765.752</b>

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>	2022	2021
<b>Stand per 1 januari</b>	<b>287.787.520</b>	<b>282.982.920</b>
<i>Mutaties:</i>		
Verhoging	373.888	-
Mutatie ten gevolge van tariefwijziging	-	8.923.644
Realisatie	-	-4.119.044
<b>Stand per 31 december</b>	<b>288.161.408</b>	<b>287.787.520</b>

In 2022 is de latente belastingvordering verhoogd. De toename van de latente belastingvordering bedraagt €0,3 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 €6,7 miljoen (2021: €3,1 miljoen) kortlopend.

## Toelichting op de balans

Overige langlopende vorderingen	31-12-2022	31-12-2021
Langlopende leningen u/g	10.335.775	10.425.951
Reductie- en ingroeiregelingen	29.250.964	28.562.582
	<b>39.586.739</b>	<b>38.988.533</b>

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 vordering ultimo boekjaar is €6,6 miljoen (2021: €9,9 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 €1,1 miljoen (2021: €1,3 miljoen).

De reductie- en ingroeiregelingen betreffen met klanten overeengekomen regelingen welke betrekking hebben op contracten met een langere looptijd. De reductie- en ingroeiregelingen hebben betrekking op 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 is opgenomen onder de kortlopende vorderingen.

## Toelichting op de balans

### 4 Vorderingen

Vlottende activa	31-12-2022	31-12-2021
Handelsdebiteuren	10.228.355	8.523.333
Groepsmaatschappijen	2.156.458	2.031.482
Vennootschapsbelasting	-	4.146.192
Overlopende activa	12.622.392	11.783.087
	<b>25.007.205</b>	<b>26.484.094</b>

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

De vordering vennootschapsbelasting ultimo 2021 betreft de belastingjaren 2021 en 2020. Dit boekjaar is sprake van een kortlopende schuld, enerzijds doordat in 2022 de vordering inzake belastingjaar 2020 (ad €3,5 miljoen) is ontvangen en anderzijds doordat de acute vennootschapsbelasting over boekjaar 2022 (ad €14,7 miljoen) hoger is dan de in 2022 betaalde voorlopige aanslag vennootschapsbelasting (ad €11,8 miljoen).

Handelsdebiteuren	31-12-2022	31-12-2021
Vorderingen op handelsdebiteuren	10.762.255	9.007.452
Voorziening voor oninbaarheid	-533.900	-484.119
	<b>10.228.355</b>	<b>8.523.333</b>

Op de vorderingen op handelsdebiteuren is een voorziening voor oninbaarheid van €0,5 miljoen (2021: €0,5 miljoen) in mindering gebracht.

## Toelichting op de balans

Overlopende activa	31-12-2022	31-12-2021
Nog te factureren bedragen	4.203.396	3.042.830
Vooruitbetaalde kosten	1.114.998	1.539.808
Reductie- en ingroeiregelingen	1.489.784	1.648.300
Overige vorderingen	5.814.214	5.552.149
	<b>12.622.392</b>	<b>11.783.087</b>

De overige vorderingen betreffen in hoofdzaak een nog te ontvangen bijdrage voor sanering van de bodemverontreiniging aan de Fosfaatweg (€4,5 miljoen, 2021: €4,5 miljoen) en het kortlopende deel van de langlopende leningen (€0,6 miljoen, 2021: €0,6 miljoen).

Alle vorderingen hebben een looptijd van ten hoogste een jaar.

## 5 Liquide middelen

	31-12-2022	31-12-2021
Banken	16.300.963	11.032.721
Banken (dagtoeristenbelasting)	414.217	462.148
	<b>16.715.180</b>	<b>11.494.869</b>



## Toelichting op de balans

### Beperkte vrije beschikbaarheid liquide middelen

De gemeente Amsterdam heeft per 1 januari 2019 een dagtoeristenbelasting ingesteld voor transit-, zee- en riviercruisepassagiers die binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam afmeren.

Namens de gemeente Amsterdam int Port of Amsterdam de dagtoeristenbelasting. De ontvangen bedragen worden overgedragen aan de gemeente Amsterdam. Ultimo 2022 bedraagt de verplichting aan gemeente Amsterdam €414.217.

### Kredietfaciliteiten

Havenbedrijf Amsterdam beschikt over een zogenaamde 'Revolving credit facility agreement' ter grootte van €106 miljoen (2021: €106 miljoen) aangegaan met twee banken. €46 miljoen van deze faciliteit kan pas worden aangesproken bij oplevering van de nieuwe zeesluis bij IJmuiden. Dit zal plaatsvinden begin 2023. 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 aangevuld met een kredietmarge. 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 2022 voldaan. Zekerheden voor deze lening zijn niet gesteld. Bij de waardering van deze financiering is rekening gehouden met bijkomende kosten. Per 31 december 2022 is deze faciliteit niet benut, dit komt mede doordat per 15 juli 2021 een langlopende lening (€90 miljoen) opgenomen is bij kredietinstellingen.

## Toelichting op de balans

### 6 Eigen vermogen

	Geplaats kapitaal	Agioreserve	Wettelijke reserves	Overige reserve	Resultaat boekjaar	Totaal
<b>Stand per 1 januari 2021</b>	<b>45.000</b>	<b>300.584.972</b>	<b>6.876.752</b>	<b>265.893.147</b>	<b>82.254.823</b>	<b>655.654.694</b>
Resultaatverdeling voorgaand boekjaar	-	-	-	82.254.823	-82.254.823	-
Resultaat boekjaar	-	-	-	-	57.728.450	57.728.450
Mutatie wettelijke reserve	-	-	1.683.267	-1.683.267	-	-
Dividenduitkering	-	-	-	-50.852.000	-	-50.852.000
<b>Stand per 31 december 2021</b>	<b>45.000</b>	<b>300.584.972</b>	<b>8.560.019</b>	<b>295.612.703</b>	<b>57.728.450</b>	<b>662.531.144</b>

	Geplaats kapitaal	Agioreserve	Wettelijke reserves	Overige reserve	Resultaat boekjaar	Totaal
<b>Stand per 1 januari 2022</b>	<b>45.000</b>	<b>300.584.972</b>	<b>8.560.019</b>	<b>295.612.703</b>	<b>57.728.450</b>	<b>662.531.144</b>
Resultaatverdeling voorgaand boekjaar	-	-	-	57.728.450	-57.728.450	-
Resultaat boekjaar	-	-	-	-	44.490.238	44.490.238
Mutatie wettelijke reserve	-	-	3.060.688	-3.060.688	-	-
Dividenduitkering	-	-	-	-52.937.000	-	-52.937.000
<b>Stand per 31 december 2022</b>	<b>45.000</b>	<b>300.584.972</b>	<b>11.620.707</b>	<b>297.343.465</b>	<b>44.490.238</b>	<b>654.084.382</b>

### Voorstel resultaatverwerking

Het resultaat na belastingen over 2022 ad €44.490.238 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 balans

Het bestuur stelt, met goedkeuring van de raad van commissarissen, aan de Algemene Vergadering voor het resultaat na belastingen over 2022 als volgt te bestemmen: een bedrag van €25.048.000 uit te keren als dividend en het resterende bedrag van €19.442.238 toe te voegen aan de overige reserves.

### 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 'Erfpachtrecht 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, die 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 2022 bedraagt de wettelijke reserve €4.716.660 (2021: €4.210.303).

## Toelichting op de balans

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 2022 bedraagt de wettelijke reserve €6.904.047 (2021: €4.349.726).

### 10 Overige reserves

#### Bestemming van het resultaat over voorgaand boekjaar

De jaarrekening 2021 is vastgesteld in de algemene vergadering gehouden op 20 april 2022. De algemene vergadering heeft de bestemming van het resultaat vastgesteld, hetgeen heeft geleid tot een dividenduitkering van €52.937.000.

### 11 Voorzieningen

Overige voorzieningen	31-12-2022	31-12-2021
Voorziening voor saneringsverplichtingen	75.888.012	89.306.481
Voorziening voor amoveringsverplichtingen	2.511.291	2.502.846
Voorziening voor personeelsregelingen	391.086	623.940
Voorziening nazorg baggerstort	1.307.265	1.307.265
	<b>80.097.654</b>	<b>93.740.532</b>

## Toelichting op de balans

Voorziening voor saneringsverplichtingen	2022	2021
<b>Stand per 1 januari</b>	<b>89.306.481</b>	<b>81.749.183</b>
<i>Mutaties:</i>		
Dotatie ten laste van resultaat	5.748.399	9.418.237
Contante waarde effect	-18.276.876	2.879.809
Vrijval	-107.231	-
Onttrekkingen	-782.761	-4.740.748
<b>Stand per 31 december</b>	<b>75.888.012</b>	<b>89.306.481</b>

De voorziening voor saneringsverplichtingen is ten opzichte van vorig jaar met €13,4 miljoen afgenomen. Dit komt met name door het negatieve rente- en inflatie-effect van €18,3 miljoen, veroorzaakt doordat de toename in de rente op hoogwaardige ondernemingsobligaties (2022: 3,73%; 2021: 0,57%) de toename in de inflatieverwachtingen (2022: 2,55%; 2021: 2,06%) overstijgt. Verder is in 2022 een bedrag van €5,7 miljoen aan de voorziening gedoteerd, gebaseerd op enerzijds updates van bodemrapporten en anderzijds een toegepaste indexatie van 8% voor de saneringslocaties waarvoor de bodemrapporten niet in 2022 zijn geüpdatet. Ten slotte is voor €0,8 miljoen aan uitgaven aan de voorziening onttrokken en heeft voor één saneringslocatie een vrijval plaatsgevonden van €0,1 miljoen. Tot en met boekjaar 2021 was het toegepaste indexatiepercentage gebaseerd op de ontwikkeling in de inputprijsindex Grond-, Weg- en Waterbouw (GWW) van het CBS. Met ingang van boekjaar 2022 is de schatting van het indexatiepercentage (8%) gebaseerd op enerzijds de ontwikkelingen in de in 2022 geüpdatete bodemrapporten en anderzijds inschattingen van externe deskundigen inzake de impact van prijsontwikkelingen op de verwachte toekomstige saneringsuitgaven. Als gevolg van deze schattingswijziging is de dotatie ten laste van het resultaat (onderdeel kosten milieu en ruimte) circa €5,1 miljoen lager in vergelijking met de dotatie op basis van de GWW index. Het contante waarde effect (financiële bate) is hierdoor circa €0,4 miljoen lager.



## Toelichting op de balans

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 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. 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, die precies past bij de verontreinigingssituatie van het terrein. De oudste taxaties dateren uit 2019 en worden in de komende jaren opnieuw getaxeed 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 €9,0 miljoen (2021: €10,4 miljoen) en een langlopend karakter (>5 jaar) van €66,9 miljoen (2021: €78,9 miljoen).

## Toelichting op de balans

Voorziening voor amoveringsverplichtingen	2022	2021
<b>Stand per 1 januari</b>	<b>2.502.846</b>	<b>2.001.027</b>
<i>Mutaties:</i>		
Dotatie ten laste van resultaat	611.986	222.596
Contante waarde effect	-603.541	279.223
<b>Stand per 31 december</b>	<b>2.511.291</b>	<b>2.502.846</b>

De voorziening voor amoveringsverplichtingen heeft betrekking op:

### Amovering windmolens

Havenbedrijf Amsterdam heeft een erfpachtcontract waarbij de erfpachter aan 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 huidige erfpachtcontract heeft een looptijd tot in september 2023. Havenbedrijf Amsterdam voert overleggen met de huidige ondererfpachter inzake verlenging van de erfpacht-overeenkomst, waarbij ook afspraken moeten worden gemaakt over de amovering van het windpark. 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 2022 €856.211 (2021: €784.625) en heeft een langlopend karakter.

### Amovering funderingen

De voorziening voor amovering funderingen heeft betrekking op de door Havenbedrijf Amsterdam geaccepteerde verplichting inzake het amoveren van de toegepaste 'AVI slakken' als funderingslaag op een terrein in het havengebied. De verwachte uitgaven worden geschat op basis van de huidige bekende kosten en prijsindexeringen. Het saldo van de voorziening bedraagt per 31 december 2022 €1.186.355 (2021: €1.199.821) en heeft een langlopend karakter.

## Toelichting op de balans

### 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 2022 €468.728 (2021: €518.400) en heeft een langlopend karakter.

Voorziening voor personeelsregelingen	2022	2021
<b>Stand per 1 januari</b>	<b>623.940</b>	<b>800.061</b>
<i>Mutaties:</i>		
Dotaties	35.916	82.900
Contante waarde effect	-187.154	-64.505
Vrijval	-156	-45.341
Onttrekkingen	-81.460	-149.175
<b>Stand per 31 december</b>	<b>391.086</b>	<b>623.940</b>

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 2022 €350.685 (2021: €552.395). De voorziening ten behoeve van voormalig werknemers bedraagt per 31 december 2022 €40.400 (2021: €71.545). De voorzieningen hebben een kortlopend karakter van €52.330 (2021: €75.125).

## Toelichting op de balans

Voorziening nazorg baggerstort	2022	2021
Stand per 1 januari	1.307.265	1.307.265
Mutaties:	-	-
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.

## 12 Langlopende schulden

	31-12-2022	31-12-2021
Schulden aan kredietinstellingen	90.000.000	90.000.000
Vooruitontvangen erfpacht	48.537.707	50.510.192
Overige schulden	3.238.265	2.490.739
	<b>141.775.972</b>	<b>143.000.931</b>

Langlopende schulden	Stand per 31 december 2022	Resterende looptijd > 1 -5 jaar	Resterende looptijd > 5 jaar
Schulden aan kredietinstellingen	90.000.000	-	90.000.000
Vooruitontvangen erfpacht	48.537.707	7.637.215	40.900.492
Overige schulden	3.238.265	1.008.299	2.229.966
<b>Totaal</b>	<b>141.775.972</b>	<b>8.645.514</b>	<b>133.130.458</b>

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

## Toelichting op de balans

Schulden aan kredietinstellingen	31-12-2022	31-12-2021
Leningen o/g	90.000.000	90.000.000
	<b>90.000.000</b>	<b>90.000.000</b>

Leningen o/g	2022	2021
<b>Saldo per 1 januari</b>	<b>90.000.000</b>	-
<i>Mutaties:</i>		
Opname	-	90.000.000
<b>Saldo per 31 december</b>	<b>90.000.000</b>	<b>90.000.000</b>

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 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 2022 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 2022 een langlopend karakter.

Vooruitontvangen erfpacht	31-12-2022	31-12-2021
<b>Stand per 1 januari</b>	<b>50.510.192</b>	<b>52.966.055</b>
<i>Mutaties:</i>		
Vrijval	-1.972.485	-2.107.364
Afkoop	-	584.234
Terugkoop	-	-932.733
<b>Stand per 31 december</b>	<b>48.537.707</b>	<b>50.510.192</b>



## 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 2022 is verantwoord onder de kortlopende schulden (2022: €2,0 miljoen; 2021: €2,1 miljoen).

### Overige schulden

Overige schulden	Waarborgsommen	Convenant Houhavens	Westpoort warmte	Totaal
Saldo per 1 januari 2022	1.396.486	1.048.971	45.282	2.490.739
<i>Mutaties:</i>				
Toevoeging	800.327	-	13.933	814.260
Aflossing	-26.062	-40.672	-	-66.734
<b>Saldo mutaties</b>	<b>774.265</b>	<b>-40.672</b>	<b>13.933</b>	<b>747.526</b>
Stand per 31 december 2022				
Hoofdsom	2.196.813	1.048.971	59.215	3.304.999
Cumulatieve aflossing	-26.062	-40.672	-	-66.734
<b>Saldo per 31 december 2022</b>	<b>2.170.751</b>	<b>1.008.299</b>	<b>59.215</b>	<b>3.238.265</b>

## Toelichting op de balans

### 13 Kortlopende schulden

	31-12-2022	31-12-2021
Vooruitontvangen erfpacht	26.389.384	27.874.448
Belastingen en premies sociale verzekeringen	5.789.893	841.769
Handelscrediteuren	1.863.532	2.879.318
Groepsmaatschappijen	698.777	-
Pensioenen	551.244	-
Schulden aan aandeelhouder	414.217	462.148
Kredietinstellingen	-	2.706
Overige schulden en overlopende passiva	62.060.314	20.044.253
	<b>97.767.361</b>	<b>52.104.642</b>

Groepsmaatschappijen	31-12-2022	31-12-2021
Schuld aan Hallum Cruise B.V.	<b>698.777</b>	-

Hallum Cruise B.V. kent verrekenbare fiscale verliezen wat resulteert in een vennootschapsbelasting bate. Deze bate leidt voor Havenbedrijf Amsterdam in 2022 tot een kortlopende schuld aan Hallum Cruise B.V. Havenbedrijf Amsterdam N.V. vormt samen met haar deelnemingen een fiscale eenheid voor de vennootschapsbelasting.

Belastingen en premies sociale verzekeringen	31-12-2022	31-12-2021
Omzetbelasting	2.004.986	827.929
Loonheffing	2.386.791	13.840
Vennootschapsbelasting	1.398.116	-
	<b>5.789.893</b>	<b>841.769</b>

## Toelichting op de balans

<b>Pensioenen</b>	<b>31-12-2022</b>	<b>31-12-2021</b>
Verschuldigde pensioenpremie	551.244	
<b>Overige schulden en overlopende passiva</b>		
	<b>31-12-2022</b>	<b>31-12-2021</b>
Nog te ontvangen facturen	46.083.889	7.228.738
Vooruitontvangen subsidies	6.854.238	1.996.678
Reservering vakantiegeld en -dagen	3.929.161	3.652.148
Nog te betalen kortingen	2.350.200	2.380.245
Onroerendzaak- en waterschapsbelastingen	1.074.958	1.745.349
Vooruitontvangen opbrengsten	772.443	349.802
Overige	995.425	2.691.293
	<b>62.060.314</b>	<b>20.044.253</b>

De stijging in de nog te ontvangen facturen komt voornamelijk door de restantbijdrage aan Zeesluis IJmuiden (€37,8 miljoen).

De vooruitontvangen subsidies betreffen investeringssubsidies voor investeringsprojecten en worden op basis van voortgang van het project toegekend. Dit jaar is een subsidie ontvangen voor de aanleg van walstroom (€4,5 miljoen), Amerikahaven Zuidoost en Biopark (€0,8 miljoen), herstructurering en ruimtegebruik (HIRB) (€0,7 miljoen) en Amsterdam Vaart (€0,5 miljoen).

De post overig heeft met name betrekking op nog te betalen erfpacht ad €0,4 miljoen (2021: €1,6 miljoen) en nog te betalen salarissen ad €0,5 miljoen.

De overige schulden en overlopende passiva hebben een looptijd van ten hoogste een jaar.

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

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 maximumbedrag van €9 miljoen beschikbaar gesteld. De maximale bijdrage van Havenbedrijf Amsterdam bedraagt €3 miljoen. De resterende verplichting ultimo 2022 bedraagt €1,8 miljoen (2021: €1,8 miljoen).

### ADM haven

In 2021 hebben zijn er verschillende ontwikkelingen geweest rond de voormalige haven van de Amsterdamse Droogdok Maatschappij die aan alle kanten grenst aan het beheersgebied van Havenbedrijf Amsterdam. Havenbedrijf was partij in een mediationtraject 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.

Medio mei 2022 zijn de huidige eigenaar van het ADM terrein, de gemeente Amsterdam en Havenbedrijf Amsterdam N.V. een nieuwe mediation gestart. Dit is een nieuwe mediation met andere partijen dan de mediation zoals vermeld in het verslag over 2021. Deze mediation is eind 2022 nog niet afgerond.

### Gemeentelijke 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 2022 uit €1,3 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 2022 de deelnemingen Bouw- en Handelmaatschappij "Hallum" B.V., Hallum Cruise B.V., Port of Amsterdam International B.V. en Port of Amsterdam Activities B.V.

## Financiële instrumenten

Ter beheersing van financiële en operationele risico's worden als gevolg van de risico-aversie geen specifieke derivaten ingezet. Het beleid ten aanzien van de inzet van financiële instrumenten is terughoudend. Het treasurystatuut biedt mogelijkheden om aanwezige rente-, valuta- en financieringsrisico's in te dekken, maar niet om actieve posities aan te gaan. Behalve de kredietfaciliteit was er gedurende het jaar geen noodzaak om andere financiële instrumenten in te zetten.

### 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 renteaftspraken loopt Havenbedrijf Amsterdam risico ten aanzien van toekomstige kasstromen.



## Niet in de balans opgenomen rechten, verplichtingen en regelingen

De stijgende financieringsbehoefte (en invulling) heeft een invloed op het renterisico. De renteontwikkeling wordt maandelijks gemonitord en in de Treasury Commissie (TC) worden de effecten van renteontwikkeling besproken en afdekkingsmogelijkheden overwogen.

### Valutarisico

Havenbedrijf Amsterdam verricht vrijwel uitsluitend transacties in euro's. Buitenlandse valutatransacties 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 zijn 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 liquiditeitsbehoefteanalyse en de beschikbare faciliteiten kan gesteld worden dat er voldoende headroom aanwezig is voor de komende perioden.

Havenbedrijf Amsterdam beschikt over de volgende kredietruimte:

- een niet door zakelijke zekerheid gedekt rekening courantkrediet van €60 miljoen. De te betalen rente bedraagt Euribor plus 85 basispunten (2021: Euribor plus 50 basispunten);
- €46 miljoen ten behoeve van de bijdrage voor Zeesluis IJmuiden. Deze kan getrokken worden op het moment dat deze bijdrage wordt voldaan. De te betalen rente bedraagt Euribor plus 85 basispunten (2021: Euribor plus 50 basispunten). De verwachting is dat begin 2023 hiervan gebruik wordt gemaakt.

Havenbedrijf Amsterdam loopt kredietrisico over leningen en vorderingen opgenomen onder financiële vaste activa, handels- en overige vorderingen en liquide middelen.

## Informatieverschaffing over niet in de balans opgenomen verplichtingen

Voor de meerjarige financiële verplichtingen jegens derden zijn vanaf 2022 de verplichtingen groter dan €100.000 beoordeeld en meegenomen.

Ultimo 2022 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 €147,7 miljoen (2021: €104,3 miljoen). Hiervan heeft €8,7 miljoen een looptijd van <1 jaar, €17,3 miljoen van 1-5 jaar en €121,8 miljoen > 5 jaar. De toename van deze verplichting heeft hoofdzakelijk betrekking op een verhoging van de jaarlijkse indexatie van de huur- en erfpachtverplichtingen naar 2% per jaar (2021: 1% per jaar).

## Niet in de balans opgenomen rechten, verplichtingen en regelingen

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

### Informatieverschaffing over niet uit de balans blijvende verplichtingen ten behoeve van groepsmaatschappijen

Havenbedrijf Amsterdam N.V. kent de volgende directe en indirecte belangen:

Deelnemingen	Belang
Bouw- en Handelsmaatschappij 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.	100%
Sail Beheer B.V.	95%
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. (in liquidatie)	33,33%
RON Achtersluispolder 1 B.V.	66,67%
Shared Energy Platform Holding B.V.	50%

## Niet in de balans opgenomen rechten, verplichtingen en regelingen

### Niet in de balans opgenomen verplichtingen inzake investeringsverplichtingen

Ultimo 2022 is Havenbedrijf Amsterdam voor een bedrag van €23,6 miljoen (2021: €32,9 miljoen) aan verplichtingen jegens derden aangegaan voor de aanschaf en ontwikkeling van immateriële en materiële vaste activa.

### Informatieverschaffing over niet in de balans opgenomen activa

Havenbedrijf Amsterdam N.V. heeft langlopende huur- en erfpachtcontracten voor vastgoed, terreinen en kades afgesloten. De toekomstige minimale opbrengsten daarvan bedragen €2.644 miljoen waarvan €106,0 miljoen in het komende jaar. €385,6 miljoen heeft een looptijd van 1-5 jaar en €2.152 miljoen langer dan 5 jaar. Onderdeel hiervan is de in de balans opgenomen vooruitontvangen erfpacht- en huuropbrengst. De genoemde bedragen zijn gebaseerd op het prijspeil 2023. Er is geen rekening gehouden met toekomstige indexering van tarieven.

In 2022 is een totaalbedrag van €103,6 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.

## Toelichting op de winst- en verliesrekening

### 14 Opbrengsten

	2022	2021
Huur en erfpacht	103.644.180	97.455.061
Zeehavengelden	60.415.892	53.000.605
Binnenhavengelden	7.730.033	7.105.783
Opbrengsten ligplaatsreserveringen	3.365.804	899.690
Overige opbrengsten	6.338.555	4.682.143
	<b>181.494.464</b>	<b>163.143.282</b>

#### Huur en erfpacht

De opbrengsten voor huur en erfpacht zijn toegenomen door nieuwe uitgiftes en reguliere prijsstijgingen. In 2022 hebben we 46,7 hectare aan terreinen uitgegeven (2021: 18,3 ha) en 62,1 hectare aan terreinen teruggenomen (2021: 3,0 ha). Grote havengebonden uitgiften in 2022 zijn Ruijgoordweg, Westpoortweg en Siciliëweg. De teruggenomen terreinen zien toe op de Lipariweg, Hornweg, Maltaweg en Amerikahavenweg.

#### Zeehavengelden

De opbrengsten zeehavengelden stijgen in 2022 met €7,5 miljoen door hogere overslagactiviteiten (78,6 miljoen ton; 2021: 52 miljoen ton). Met name de overslag van energieproducten stijgt fors door de aanhoudende energieprijzen en de toename van gebruik van kolen.

#### Binnenhavengelden

De opbrengsten binnenhavengelden nemen in 2022 ten opzichte van 2021 toe met 8,8%. Het aantal opgaven ligt hoger dan voorgaand boekjaar (+ 4,5%), dit komt voornamelijk door meer overslag. Gemiddelde omzet per opgave is hoger dan in 2021 (+ 4,5%), dit komt mede door indexatie van tarieven. Verder is de cumulatieve omzet uit boeten n.a.v. signaleringen hoger dan vorig jaar (+ 53%), wat het gevolg is van een hoger aantal signaleringsopgaven.

## Toelichting op de winst- en verliesrekening

### Ligplaatsreserveringen

De opbrengsten uit ligplaatsreserveringen zijn in 2022 fors toegenomen door de toename van het aantal bezoeken van cruiseschepen aan het Amsterdamse havengebied. Het aantal bezoeken ligt in lijn met het niveau van 2019 (voor corona).

### Overige opbrengsten

De overige opbrengsten betreffen voornamelijk opbrengsten uit het Havenafvalplan (€2,4 miljoen), doorberekeningen van opbrekingen (€0,5 miljoen), opbrengsten vanuit doorbelaste energie (€1,2 miljoen), schadevergoedingen (€0,6 miljoen) en opbrengsten uit onder meer verkoop van intellectuele eigendommen (€0,2 miljoen), opbrengsten uit grondtransacties (€0,3 miljoen) en opbrengsten m.b.t. deelname aan een waterstofproject (€0,2 miljoen). De stijging t.o.v. vorig jaar betreft voornamelijk hogere opbrengsten uit energiedoorbelasting.

## 15 Personeelslasten

	2022	2021
Lonen en salarissen	28.137.533	27.939.379
Sociale lasten	4.170.241	3.574.622
Pensioenlasten	4.776.956	4.695.569
Overige personeelskosten	4.462.698	3.814.929
	<b>41.547.428</b>	<b>40.024.499</b>

Op de lonen en salarissen is een bedrag van €0,6 miljoen in mindering gebracht als gevolg van doorbelaste lonen en salarissen (2021: €1,1 miljoen).

De toename in de lonen en salarissen is het gevolg van de cao verhoging van 3,25% per 1 april 2022, periodieke verhogingen en een daling van de doorbelaste lonen en salarissen.



## Toelichting op de winst- en verliesrekening

De post overige personeelskosten is afgenomen door de doorbelasting van personeelskosten aan investeringsprojecten (€0,5 miljoen, 2021: nihil).

### Gemiddeld aantal werknemers

Het gemiddeld aantal medewerkers op fulltime basis van Havenbedrijf Amsterdam uitgesplitst naar activiteiten, bedroeg in 2022/2021:

	2022	2021
Nautische activiteiten	167,2	170,3
Exploitatie haventerreinen en overhead	194,9	193,9
<b>Totaal</b>	<b>362,1</b>	<b>364,2</b>

### Bezoldiging bestuurders

Het in 2022 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 in lijn met het bezoldigingsbeleid deelnemingen van de gemeente Amsterdam.

## Toelichting op de winst- en verliesrekening

<b>Gegevens 2022 bedragen x € 1</b>	<b>K.J. Overtoom</b>	<b>A.H. Kousbroek</b>	<b>D.F. Bosman</b>
Functiegegevens	CEO	CFO	CIO
Aanvang en einde functievervulling in 2022	01/01 – 31/12	01/01 – 31/12	01/01 – 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1	1	1
Dienstbetrekking?	ja	ja	ja
<b>Bezoldiging</b>			
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	191.721	170.723	170.665
Beloningen betaalbaar op termijn	24.239	23.676	23.728
<i>Subtotaal</i>	<i>215.960</i>	<i>194.399</i>	<i>194.393</i>
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	216.000	194.400	194.400
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	-	-	-
<b>Bezoldiging</b>	<b>215.960</b>	<b>194.399</b>	<b>194.393</b>
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.

<b>Gegevens 2021 bedragen x € 1</b>	<b>K.J. Overtoom</b>	<b>A.H. Kousbroek</b>	<b>D.F. Bosman</b>
Functiegegevens	CEO	CFO	CIO
Aanvang en einde functievervulling in 2021	01/01 – 31/12	01/01 – 31/12	01/10 - 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1	1	1
Dienstbetrekking?	ja	ja	ja
<b>Bezoldiging</b>			
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	185.342	164.760	41.568
Beloningen betaalbaar op termijn	23.698	23.342	5.851
<i>Subtotaal</i>	<i>209.040</i>	<i>188.102</i>	<i>47.419</i>
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	209.000	188.100	47.412
<b>Bezoldiging</b>	<b>209.040</b>	<b>188.102</b>	<b>47.419</b>

## Toelichting op de winst- en verliesrekening

### Vaste beloning

De vaste beloning van de directieleden is in 2022 t.o.v. 2021 verhoogd. De genoemde bedragen zijn inclusief vakantiegeld en exclusief werkgeverspremies sociale verzekeringen.

### Variabele beloning

Aan de leden van de statutaire directie kan een variabele beloning worden toegekend van maximaal 10% van het bruto salaris. Over het boekjaar 2022 is geen variabele bonus toegekend.

### Pensioenkosten

De directieleden zijn deelnemer aan de pensioenregeling van het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP). Hun pensioenregeling is gelijk aan de regeling voor de werknemers van het Havenbedrijf Amsterdam.

### Bezoldiging commissarissen

Naam	Aanvang termijn	Einde termijn	2022	2021
J.F.J.M. de Haas	31-12-2019	01-04-2022	8.100	26.315
W.J. Maas	03-05-2021	03-05-2023	21.600	20.900
A.M. Magis	01-09-2019	01-09-2023	21.600	20.900
M.E.T. Pigeaud-Wijdeveld	01-09-2019	01-09-2023	21.600	20.900
E.G den Boer	01-09-2021	01-09-2025	21.600	6.967
J.P.D.M. Lagasse	01-04-2022	01-04-2026	24.300	-
			<b>118.800</b>	<b>95.982</b>

De vergoeding voor de leden van de raad van commissarissen is gerelateerd aan het maximum dat geldt voor de meestverdienende bestuurder, in lijn met de WNT. Voor de leden betekent dit 10% van de algemene WNT norm in 2022 (= €216.000). Voor de voorzitter is dit 15%. J. de Haas was tot 1 april 2022 voorzitter van de raad van commissarissen. Met ingang van 1 april 2022 is J. Lagasse benoemd tot voorzitter.

## Toelichting op de winst- en verliesrekening

### 16 Afschrijvingen

	2022	2021
Immateriële vaste activa	1.820.156	1.682.921
Materiële vaste activa	22.905.772	25.716.831
	<b>24.725.928</b>	<b>27.399.752</b>

Onder de afschrijvingen op materiële vaste activa is tevens een boekverlies op desinvesteringen ad €0,6 miljoen (2021: €0,3 miljoen) opgenomen.

### 17 Overige bedrijfskosten

	2022	2021
Huisvestingskosten	4.875.484	3.457.183
Beheer- en onderhoudskosten	6.707.522	6.390.378
ICT kosten	7.694.768	7.926.839
Milieu en ruimte	8.441.451	7.179.258
Communicatie, marketing en acquisitie	2.190.021	2.327.134
Huur- en erfpachtkosten	2.303.186	3.049.626
Onderzoek- en advieskosten	2.794.244	2.559.650
Overige kosten	44.010.527	3.460.718
	<b>79.017.203</b>	<b>36.350.786</b>

De toename van de huisvestingskosten wordt voornamelijk (€1,5 miljoen) veroorzaakt door hogere energiekosten.

## Toelichting op de winst- en verliesrekening

De kosten voor milieu en ruimte zijn fors toegenomen door dotaties en indexaties aan de voorziening saneringsverplichtingen (€0,7 miljoen) evenals de stijging in de kosten voor baggerwerkzaamheden (€0,8 miljoen). De stijging wordt deels gecompenseerd door lagere kosten uit beheer en onderhoud luchtkwaliteit (€0,2 miljoen).

De huur- en erfpachtkosten zijn voornamelijk afgenomen door lagere huurkosten Basisweg (€0,6 miljoen).

Onder de overige kosten bevinden zich de kosten voor bijdragen aan de Gezamenlijke Brandweer Amsterdam (€1,3 miljoen vaste bijdrage en €0,3 miljoen additionele bijdrage) en de restantbijdrage aan Zeesluis IJmuiden (€37,8 miljoen).

### Honorarium externe accountant

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

	2022	2021
Controle van de jaarrekening	194.000	149.000
Overige controle opdrachten	16.000	30.000
Overige niet-controle opdrachten	-	37.600
<b>Totaal</b>	<b>210.000</b>	<b>216.600</b>



## Toelichting op de winst- en verliesrekening

### 18 Financiële baten en lasten

	2022	2021
Rentebaten	19.958.458	582.568
Rentelasten	-926.653	-3.824.295
	<b>19.031.805</b>	<b>-3.241.727</b>

Rentebaten	2022	2021
Leningen u/g	486.134	533.494
Rente sanerings- en amoveringsvoorzieningen	18.880.417	-
Rente personeelsvoorzieningen	187.154	-
Uitgestelde betaling debiteuren	404.753	49.074
	<b>19.958.458</b>	<b>582.568</b>

Rentelasten	2022	2021
Langlopende schuld aan kredietinstellingen	872.350	406.300
Kredietfaciliteit aan banken	45.506	452.776
Overige	8.797	146
Rente voorzieningen	-	2.965.073
	<b>926.653</b>	<b>3.824.295</b>

## Toelichting op de winst- en verliesrekening

### 19 Belastingen

	2022	2021
Latente belastingen	373.888	4.804.600
Belastingen uit voorgaande boekjaren	154.442	15.735
Belastingen uit huidig boekjaar	-14.679.659	-10.127.797
<b>Totaal van belastingen over de winst of het verlies</b>	<b>-14.151.329</b>	<b>-5.307.462</b>

	2022 in %	2021 in %
Nominaal tarief	25,8	25,0
Niet aftrekbare kosten en fiscale bijtellingen	0,2	0,2
Correctie af te dragen belasting voorgaand jaar	-0,3	-0,1
Mutatie latente belastingvordering wegens wijziging toekomstige belastingtarieven	-	-16,5
Tariefopstap eerste belastingstap	-0,1	-
<b>Effectief tarief</b>	<b>25,6</b>	<b>8,6</b>

De aanpassingen in verband met belastingen voorgaande boekjaren (€154.442) heeft betrekking op het verschil tussen de verwerkte verschuldigde vennootschapsbelasting 2021 en de ingediende aangifte over 2021.

## Toelichting op de winst- en verliesrekening

### 20 Resultaat deelnemingen

	2022	2021
Bouw- en Handelsmaatschappij "Hallum" B.V.	2.802.066	4.363.217
Hallum Cruise B.V.	-42.023	413.715
Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied N.V.	645.814	2.132.462
	<b>3.405.857</b>	<b>6.909.394</b>

### Overige toelichtingen

#### Gebeurtenissen na balansdatum

##### Informatieverschaffing over 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.

## Tekenblad

Amsterdam, 23 maart 2023  
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, 23 maart 2023  
Ondertekening commissarissen:

w.g. J.P.D.M. (Jan) Lagasse  
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 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 vierjaarstermijn 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.

## Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: de aandeelhouder en de raad van commissarissen van Havenbedrijf Amsterdam N.V.

### A. Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen jaarrekening 2022

#### Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2022 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 2022 en van het resultaat over 2022 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW).

De jaarrekening bestaat uit:

- de balans per 31 december 2022;
- de winst-en-verliesrekening over 2022;
- toelichting op de balans en 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.

### B. Informatie ter ondersteuning van ons oordeel

Wij hebben onze controlewerkzaamheden bepaald in het kader van de jaarrekeningcontrole als geheel en bij het vormen van ons oordeel hierover. Onderstaande informatie ter ondersteuning van ons oordeel moet in dat kader worden gezien en niet als afzonderlijke oordelen of conclusies.

#### Geen continuïteitsrisico's geïdentificeerd

Zoals toegelicht in het onderdeel 'Continuïteit' op pagina 54 van de jaarrekening, heeft de directie een continuïteitsbeoordeling uitgevoerd en geen continuïteitsrisico's geïdentificeerd. Onze procedures om de continuïteitsbeoordeling van de directie te evalueren omvatten onder andere:

- *overwegen* of de continuïteitsbeoordeling van de directie alle relevante informatie bevat waarvan wij als gevolg van onze controle kennis hebben, en de directie bevragen over de belangrijkste veronderstellingen en uitgangspunten. De directie heeft hierbij onder andere aandacht besteed aan liquiditeit, solvabiliteit en werkkapitaal;
- *evalueren* van de begrote operationele resultaten en daaraan gerelateerde kasstromen voor de periode van 12 maanden vanaf de datum van opmaken van de jaarrekening rekening houdend met de macro-economische ontwikkelingen en onze kennis uit de controle;
- *analyseren* of de huidige en de benodigde financiering voor het kunnen continueren van het geheel van de bedrijfsactiviteiten is gewaarborgd, inclusief het voldoen aan relevante convenanten;
- *inwinnen* van inlichtingen bij de directie over zijn kennis van continuïteitsrisico's na de periode van de door de directie verrichte continuïteitsbeoordeling.

Onze controlewerkzaamheden hebben geen informatie opgeleverd die strijdig is met de veronderstellingen en aannames van de directie over de gehanteerde continuïteitsveronderstelling.



## Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

### Controleaanpak frauderisico's

Wij hebben risico's geïdentificeerd en ingeschat op een afwijking van materieel belang op de jaarrekening die het gevolg is van fraude en het niet-naleven van wet- en regelgeving. Wij hebben tijdens onze controle inzicht verkregen in de entiteit en haar omgeving, de componenten van het interne beheersingssysteem, waaronder het risico-inschattingsproces en de wijze waarop de directie inspeelt op frauderisico's en het interne beheersingssysteem monitort en de wijze waarop de raad van commissarissen toezicht uitoefent, alsmede de uitkomsten daarvan. Wij verwijzen naar het hoofdstuk Risicomanagement van het jaarverslag, waarin de directie zijn fraude-risicoanalyse heeft opgenomen en naar het verslag van de raad van commissarissen in het jaarverslag waar de RvC op deze frauderisicoanalyse reflecteert.

Wij hebben de opzet en de relevante aspecten van het interne beheersingssysteem en in het bijzonder de frauderisicoanalyse geëvalueerd alsook bijvoorbeeld de bedrijfscode, klokkenluidersregeling en de (informatiebeveiligings)indicentenregistratie. Wij hebben de opzet en het bestaan geëvalueerd, en voor zover wij noodzakelijk achten, de werking getoetst van interne beheersmaatregelen gericht op het mitigeren van frauderisico's.

Als onderdeel van ons proces voor het identificeren van risico's op een afwijking van materieel belang in de jaarrekening die het gevolg is van fraude, hebben wij fraude-risicofactoren overwogen met betrekking tot frauduleuze financiële verslaggeving, oneigenlijke toe-eigening van activa en omkoping en corruptie. Wij hebben geëvalueerd of deze factoren een indicatie vormden voor de aanwezigheid van het risico op afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude. De door ons belangrijkste geïdentificeerde frauderisico's en uitgevoerde specifieke werkzaamheden zijn als volgt:

### Het risico op het doorbreken van interne beheersingsmaatregelen door het management

#### Frauderisico

Conform onze beroepsstandaarden hebben wij aandacht besteed aan het risico op het doorbreken van interne beheersingsmaatregelen door het management. Het management bevindt zich in een unieke positie om fraude te plegen, omdat zij in staat is de administratieve vastleggingen te manipuleren en frauduleuze financiële overzichten op te stellen door interne beheersingsmaatregelen te doorbreken die anderszins effectief lijken te werken.

In deze context, hebben wij specifiek aandacht besteed aan significante schattingen en oordelen van het management.

De belangrijkste mogelijkheden voor manipulatie door het management van Havenbedrijf Amsterdam N.V. liggen bij handmatige elementen van de interne beheersingsmaatregelen, zoals memoriaalboekingen en tussenrekeningen. Het management kan druk ervaren om schattingen te manipuleren die een aanzienlijk oordeel vereisen om daarmee de resultaten te sturen. Wij hebben in dat kader met name aandacht besteed aan het saldo van de saneringsvoorziening aangezien dit de jaarrekeningpost is met het meest significante schattingselement.

#### Controlewerkzaamheden en waarnemingen

Voor zover relevant voor onze controle, hebben wij de opzet en het bestaan geëvalueerd van de maatregelen van interne beheersing in de processen voor het genereren en verwerken van journaalposten en het maken van schattingen, uitgaande van een risico op doorbreking van dat proces. We hebben het proces rondom de totstandkoming van financiële verslaggeving beoordeeld en daarbij met name de opzet en implementatie geëvalueerd van de interne beheersingsmaatregelen. Bij al onze controlewerkzaamheden hebben we aandacht besteed aan het risico dat het management de interne beheersingsmaatregelen doorbreekt, inclusief een evaluatie van

## Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

aanwijzingen van mogelijke oneigenlijke beïnvloeding door het management, hetgeen een risico op een afwijking van materieel belang in de jaarrekening als gevolg van fraude kan betekenen.

Door een gedegen risicoanalyse hebben wij vastgesteld op welke manieren het management de aanwezige interne beheersing kan doorbreken. Middels specifieke werkzaamheden op deze onderdelen hebben wij geen indicaties op het doorbreken van de interne beheersing en hieruit volgende materiële fraude.

Wij hebben journalposten geselecteerd op basis van risicocriteria, zoals memoriaalboekingen in de opbrengstenverantwoording. Hier zijn gegevensgerichte controlewerkzaamheden op uitgevoerd.

De belangrijkste schattingspost in de jaarrekening ziet toe op de saneringsvoorziening. Wij hebben aandacht besteed aan mogelijke tendenties in de inschattingen van het management die aan de waardering van de saneringsvoorziening ten grondslag liggen. Wij hebben de voorziening gecontroleerd aan de hand van externe taxatierapporten en tevens hebben we vastgesteld dat alle gronden met een saneringsverplichting onderdeel zijn van de voorziening. Ook hebben wij aandacht besteed aan de redelijkheid van de gehanteerde rekenrente en het gehanteerde inflatiepercentage, door deze te toetsen aan marktverwachtingen.

Onze werkzaamheden hebben niet geleid tot specifieke aanwijzingen voor fraude of vermoedens van fraude ten aanzien van het doorbreken van de interne beheersing door de directie.

### Het risico van frauduleuze financiële verslaggeving in de opbrengstenverantwoording

#### Frauderisico

Conform onze beroepsstandaarden hebben wij aandacht besteed aan het risico op frauduleuze opbrengstenverantwoording. Voor Havenbedrijf Amsterdam N.V. ziet dit risico toe op de veronderstelde tendentie van management om over het gehele boekjaar uit te komen op de begroting. Doordat de werkelijke resultaten volgens de tussentijdse rapportages voor lagen op de begroting, veronderstellen wij dat management een tendentie heeft om opbrengsten lager weer te geven en door te schuiven naar het volgende boekjaar.

De meerderheid van de opbrengsten ziet toe op vaste periodiek terugkerende huur- en pacht opbrengsten. De resterende opbrengsten zien hoofdzakelijk toe op havengelden die bestaan uit een veelvoud van relatief kleinere transacties die zijn gebaseerd op vaste prijsafspraken. De mogelijkheden voor management om te manipuleren in de opbrengsten zijn daarom beperkt.

Om die reden is het frauderisico op de opbrengstenverantwoording met name van toepassing op de registratie van onrechtmatige handmatige boekingen via het memoriaal.

#### Controlewerkzaamheden en waarnemingen

Voor zover relevant voor onze controle, hebben wij ten aanzien van de processen rondom de opbrengstenverantwoording de opzet en het bestaan geëvalueerd van de maatregelen van interne beheersing. Daarbij hebben wij ook specifieke aandacht besteed aan de processen rondom de relevante IT systemen.

## Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Met behulp van data-analyse hebben wij op basis van onze risico-inschatting zowel verwachte als onverwachte journaalposten op opbrengstenrekeningen geselecteerd, en hier gegevensgerichte werkzaamheden op uitgevoerd. Hierbij hebben wij ons hoofdzakelijk gericht op journaalposten die rondom jaareinde zijn verantwoord. Onze werkzaamheden hebben niet geleid tot specifieke aanwijzingen voor fraude of vermoedens van fraude ten aanzien van de afgrenzing en volledigheid van de opbrengstenverantwoording.

In onze controle bouwen wij een element in van onvoorspelbaarheid. Ook hebben wij de uitkomst van andere controlewerkzaamheden beoordeeld en overwogen of er bevindingen zijn die aanwijzing geven voor fraude of het niet-naleven van wet- en regelgeving.

Wij hebben kennis genomen van de beschikbare informatie en om inlichtingen gevraagd bij leden van de directie en de raad van commissarissen, en bij de afdeling finance & control, juridische zaken en personeelszaken. Hieruit volgden geen signalen van fraude die kunnen leiden tot een afwijking van materieel belang. Daarnaast hebben de leden van de directie en de auditcommissie ons medegedeeld en bevestigd dat er geen (vermoedens van) fraude binnen de entiteit zijn geweest.

### C. 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 - 47);
- de overige gegevens (pagina 107);
- Bijlagen 1 en 2 (pagina 114 - 119).

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

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

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

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

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

## Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

### D. Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening

#### Verantwoordelijkheden van de directie en de raad voor 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 onderneming 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 gereede twijfel zou kunnen bestaan of de onderneming 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 verslaggeving 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;
- *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

## Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

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 onderneming 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 onderneming haar continuïteit niet langer kan handhaven;
- *het evalueren* van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen; en
- *het evalueren* of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

Wij communiceren met de Raad van Commissarissen 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, 23 maart 2023

BDO Audit & Assurance B.V.  
namens deze,

w.g. A.P. van Veen RA

## Bijlage 1

### Toelichting CO<sub>2</sub>-footprint en energieverbruik

#### Directe CO<sub>2</sub>-emissie (scope 1)

Jaar	2022	2021	2020	2019	2018
<b>Totaal Uitstoot</b>	0,75 duizend ton CO <sub>2</sub>	0,84 duizend ton CO <sub>2</sub>	0,82 duizend ton CO <sub>2</sub>	0,89 duizend ton CO <sub>2</sub>	1,14 duizend ton CO <sub>2</sub>
<b>Specificatie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gas: 46.299 m<sup>3</sup></li> <li>Brandstof: 373.086 liter</li> <li>Biodiesel voor vaartuigen: 361,593 liter</li> <li>Benzine voor bedrijfsauto's: 6.193 liter</li> <li>Diesel voor bedrijfsauto's: 4.729 liter</li> <li>Waterstof voor bedrijfsauto's: 571 kg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gas: 92.634 m<sup>3</sup></li> <li>Brandstof: 364.411 liter</li> <li>Biodiesel voor vaartuigen: 354.689 liter</li> <li>Benzine voor bedrijfsauto's: 5.981 liter</li> <li>Diesel voor bedrijfsauto's: 3.741 liter</li> <li>Waterstof voor bedrijfsauto's: 491 kg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gas: 84.532 m<sup>3</sup></li> <li>Brandstof: 361.152 liter</li> <li>Biodiesel voor vaartuigen: 349.943 liter</li> <li>Diesel voor vaartuigen: n.v.t.</li> <li>Benzine voor bedrijfsauto's: 6.424 liter</li> <li>Diesel voor bedrijfsauto's: 4.785 liter</li> <li>Waterstof voor bedrijfsauto's: 70 kg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gas: 100.915 m<sup>3</sup></li> <li>Brandstof: 377.305 liter</li> <li>Biodiesel voor vaartuigen: 360.113 liter</li> <li>Diesel voor vaartuigen: n.v.t.</li> <li>Benzine voor bedrijfsauto's: 11.347 liter</li> <li>Diesel voor bedrijfsauto's: 5.845 liter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gas: 89.496 m<sup>3</sup></li> <li>Brandstof: 385.110 liter</li> <li>Biodiesel voor vaartuigen: 355.921 liter</li> <li>Diesel voor vaartuigen: n.v.t.</li> <li>Benzine voor bedrijfsauto's: 22.456 liter</li> <li>Diesel voor bedrijfsauto's: 6.643 liter</li> </ul>

#### Indirecte CO<sub>2</sub>-emissie door elektriciteitsverbruik (scope 2)

Jaar	2022	2021	2020	2019	2018
<b>Totaal Uitstoot</b>	0,15 ton CO <sub>2</sub>	0,48 ton CO <sub>2</sub>	0,48 ton CO <sub>2</sub>	0,72 ton CO <sub>2</sub>	0,68 ton CO <sub>2</sub>
<b>Specificatie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Elektriciteitsverbruik: 819.418 kWh.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Elektriciteitsverbruik: 868.086 kWh.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Elektriciteitsverbruik: 863.607 kWh.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Elektriciteitsverbruik: 1.093.117 kWh.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Elektriciteitsverbruik: 977.281 kWh.</li> </ul>

#### Indirecte CO<sub>2</sub>-emissies door zakelijk vervoer (scope 3)

Jaar	2022	2021	2020	2019	2018
<b>Totaal Uitstoot</b>	0,43 ton CO <sub>2</sub>	0,39 ton CO <sub>2</sub>	0,37 ton CO <sub>2</sub>	0,56 ton CO <sub>2</sub>	0,48 ton CO <sub>2</sub>
<b>Specificatie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gedeclareerd eigen auto: 1.918.394 km</li> <li>Vlieguren: 379.298 km</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gedeclareerd eigen auto: 1.886.394 km</li> <li>Vlieguren: 100.226 km</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gedeclareerd eigen auto: 1.803.297 km</li> <li>Vlieguren: 105.464 km</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gedeclareerd eigen auto: 1.909.409 km</li> <li>Vlieguren: 857.578 km</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gedeclareerd eigen auto: 1.775.406 km</li> <li>Vlieguren: 522.896 km</li> </ul>

#### Totale CO<sub>2</sub>-emissies Port of Amsterdam (scope 1, 2 en 3 gecombineerd)

Jaar	2022	2021	2020	2019	2018
<b>Totaal Uitstoot</b>	1,33 duizend ton CO <sub>2</sub>	1,71 duizend ton CO <sub>2</sub>	1,67 duizend ton CO <sub>2</sub>	2,17 duizend ton CO <sub>2</sub>	2,30 duizend ton CO <sub>2</sub>

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.








## Bijlage 2

### Uitgebreide lijst met risico's

Risico's*	Risicobeschrijving	Huidige risico-beoordeling	Beheersmaatregelen	Beoogde risico-beoordeling
<b>Strategisch</b>				
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.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• deelname in Taskforce 'Uitbreiding Elektriciteitsvoorziening Westpoort'</li> <li>• opzet Energie Coöperatie Amsterdamse Haven</li> <li>• Uitbreidingslocaties vaststellen</li> <li>• Data-analyse onderstations</li> </ul>	
S2 - Externe veiligheid, milieuruimte en geluid	Het risico bestaat dat om meer milieuruimte of een andere invulling van de milieuruimte gevraagd wordt, 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.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategische gebiedsvisie Afrikahaven</li> <li>• Stuurgroep modernisering omgevingsveiligheid</li> <li>• Gebiedspaspoorten met milieuruimte</li> </ul>	
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 volgens het strategisch plan kan realiseren.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pilot stikstofmakelaar</li> <li>• Second opinion uitgangspunten stikstofruimte</li> <li>• Actualisatie stikstofruimte op basis van vigerende uitgangspunten</li> <li>• Aeries-berekeningen uitvoeren voor projecten</li> </ul>	
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.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verwerving van nieuwe grondposities of terugkoop bestaande erfpachten</li> <li>• Vestigingsbeleid klanten aanscherpen</li> <li>• Intensivering van ruimte</li> </ul>	







Risicobeoordeling: Laag Middel Hoog  
 \*Per risicogebied

## Bijlage 2

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 waardoor de reputatie in het geding kan komen.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Team Clean Shipping</li> <li>• Visie schone scheepvaart</li> <li>• Ontheffingen voor stilliggend ontgassen binnenvaartschepen</li> <li>• Walstroomstudie</li> <li>• Incentives cruisebeleid herzien op basis van schone scheepvaart</li> </ul>	
S20 - Reputatieschade	Als gevolg van de maatschappelijke onrust over de mate en snelheid waarin gevestigde bedrijven binnen het havengebied hun bedrijfsvoering verduurzamen bestaat het risico op reputatieschade voor Port of Amsterdam.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• MVO-kaders vastgesteld en ingebed in vestigingsbeleid</li> <li>• Roadmap Energietransitie Havenindustrie Amsterdam</li> <li>• Aanleg van nieuwe energie-infrastructuur</li> </ul>	
S48- Behoud van kennis	We zijn de komende vijf jaar onvoldoende in staat het behoud van kennis te borgen in de organisatie, als gevolg van een hoog aantal medewerkers dat met pensioen gaat of het onvoldoende kunnen boeien of laten doorgroeien van medewerkers.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opstellen strategische personeelsplanningen</li> <li>• Update purpose</li> <li>• Arbeidsmarktcommunicatie</li> </ul>	

Risicobeoordeling:  Laag  Middel  Hoog  
\*Per risicogebied

## Bijlage 2

Risico's*	Risicobeschrijving	Huidige risico-beoordeling	Beheersmaatregelen	Beoogde risico-beoordeling
<b>Markt</b>				
M4 - Afname in aantal calls zeecruise	Het risico bestaat dat het aantal zeecruisecalls, als gevolg van externe factoren, achterblijft waardoor de opbrengst zeehavengelden achterblijft.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• een defensief aantal calls in de forecast</li> </ul>	
M1 - Afname in overslag	Het risico bestaat dat overslag, als gevolg van externe factoren, afneemt waardoor rendementen op investeringen niet worden gehaald.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 50% van opbrengsten zeehavengelden in business cases</li> <li>• Inbedding beschermende overslagclausules</li> </ul>	
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 afneemt.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indexering meenemen en actualiseren</li> <li>• Monitoring van prijsontwikkelingen binnen de verschillende indexen</li> </ul>	

Risicobeoordeling:  Laag  Middel  Hoog

\*Per risicogebied

## Bijlage 2

Risico's*	Risicobeschrijving	Huidige risico-beoordeling	Beheersmaatregelen	Beoogde risico-beoordeling
<b>Operationeel</b>				
O5- Vlotte en veilige afwikkeling scheepvaart	Afname in de veilige en vlotte afwikkeling van zee- en binnenvaart.		<ul style="list-style-type: none"> <li>Actualisatie toelatingsbeleid NZK</li> <li>Modernisering saliniteitsmeting</li> <li>Snelheidsbeperking en sleepbootverplichting VST</li> <li>Onderzoek aanpassing tunneldekking RWS</li> </ul>	
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.		<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan Cyber Safe Harbour</li> <li>Bio-self-assessment</li> <li>Cybersecurity awareness-programma (trainingen en phishing campagnes)</li> </ul>	
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.		<ul style="list-style-type: none"> <li>Deelname aan ISAC's</li> <li>Meldpunt voor cyberincidenten havenbedrijven</li> <li>Integratie van cybersecurity in havenbeveiligings- en ISPS processen</li> </ul>	
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.		<ul style="list-style-type: none"> <li>Ligplaatsmonitoring</li> <li>Vergroten duwbakcapaciteit</li> <li>Dynamische inzet van kegelwachtplaatsen</li> <li>Correctief actieplan bij piekmomenten</li> </ul>	
O49- Efficiëntie investeringsproces	Door het gebrek aan standaardprocessen, beslissingskaders en eigenaarschap voor het maken van investeringsvoorstellen en het definiëren van scope en oplossingen zijn we onvoldoende in staat onze mensen, geld en tijd efficiënt in te zetten.		<ul style="list-style-type: none"> <li>Aanscherping investeringsproces en bijbehorende governance</li> <li>Risicocategorisering van investeringen</li> <li>Vaste go/no-go-besluitvormingsmomenten</li> </ul>	

Risicobeoordeling: Laag Middel Hoog

\*Per risicogebied

## Bijlage 2

Risico's*	Risicobeschrijving	Huidige risico-beoordeling	Beheersmaatregelen	Beoogde risico-beoordeling
<b>Financieel</b>				
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.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adviesrapport Verbetering asset besluitvormingsinformatie (AMBI)</li> <li>• Data-opschoning</li> <li>• PowerBi-dashboard assetbesluitvormingsinformatie</li> <li>• Uitwerking strategisch assetmanagement-plan</li> </ul>	
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.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• externe review op bodemonderzoeken en reservering</li> <li>• Periodieke actualisatie van de waardering op basis van actuele prijsgegevens</li> <li>• Contant maken van de voorziening tegen looptijden</li> </ul>	
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.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkrijgen zekerheden voor bodemschade</li> <li>• Bodemclausule in erfpachtovereenkomst</li> <li>• Monitoring financiële posities van klanten</li> </ul>	
<b>Compliance</b>				
C1 - Naleving wet- en regelgeving	Het risico bestaat dat we de wet- en regelgeving niet naleven, door complexiteit, onvoldoende bekendheid en/of procesmatigheid ten aanzien van het voldoen aan wet- en regelgeving met mogelijk boetes en reputatieschade tot gevolg.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Compliance beleid en compliance functionarissen ingebed</li> <li>• Maandelijks monitoring van incidenten</li> <li>• Dilemmasessies bij afdelingen</li> </ul>	

Risicobeoordeling: Laag Middel Hoog  
 \*Per risicogebied

## Colofon

### **Uitgave**

Port of Amsterdam

### **Tekst**

Port of Amsterdam

### **Design en realisatie**

Plan B creatieve communicatie

Voor vragen en informatie:

[info@portofamsterdam.com](mailto:info@portofamsterdam.com)