

Volop in transitie

Port of Amsterdam
Jaarverslag 2023



Be part of a better port



Inhoudsopgave

Over Port of Amsterdam	2
Kerncijfers 2023	3
Voorwoord	5
Visie, missie en strategie	7
Waardecreatie	10
Waardecreatiemodel	11
Stakeholderonderzoek	12
Ontwikkelingen	13
Resultaten 2023	14
Financiële kerncijfers 2023	27
Financiële resultaten	28
Onze medewerkers	32
HR kerncijfers	33
Bestuur	37
Governance	38
Risicomanagement	41
Verslag van de raad van commissarissen	45
Over dit jaarverslag	49



Jaarrekening 2023	50
Balans per 31 december 2023	51
Winst- en verliesrekening over 2023	52
Kasstroomoverzicht over 2023	53
Grondslagen van waardering en resultaatbepaling	55
Toelichting op de balans	67
Toelichting op de winst- en verliesrekening	90
Overige toelichtingen	96
Overige gegevens	98
Controleverklaring van de onafhankelijke accountant	99

Bijlagen	105
Colofon	110

Kerncijfers 2023



24,2%

Schone
scheepvaart¹

21,8% in 2022



**0,83
kton**

CO₂-uitstoot

1,32 kton in 2022

**55,1
mln**

Nettoresultaat²

44,5 mln in 2022

**190,4
mln**

Opbrengsten

181,5 mln in 2022

**63,0
mln ton**

Overslag in
Amsterdam

78,6 mln ton in 2022



¹ Percentage schepen met ESI-korting ² Betreft het resultaat na verschuldigde vennootschapsbelasting en exclusief belastinglatentie



De omslag die we jaren geleden al voor ogen hadden, tekent zich nu af. Onze focus ligt niet meer op de groei in tonnen overslag. We richten ons op het toevoegen van waarde aan de haven, de omgeving en de maatschappij.

Koen Overtoom (CEO)

Dorine Bosman (CIO)

Alexander Kousbroek (CFO)



Voorwoord

De terugblik op 2023 levert voor Port of Amsterdam geen eenduidig beeld op. We hadden te maken met geopolitieke onrust, hoge inflatie en een neerwaartse economische trend. Tegelijkertijd hielden we stevig vast aan de koers van onze strategie 2021-2025. De duurzame omslag die wij jaren geleden in gang hebben gezet, neemt daardoor concrete vormen aan.

Dit vertaalde zich in een daling in overslag van met name fossiele energie, terwijl de omzet op peil bleef. Samen met haventerminals voor steenkolen en olieproducten hebben we substantiële stappen gezet naar meer non-fossiele activiteiten. De piek in kolenoverslag in 2022 was hierin een trendbreuk, veroorzaakt door de acute energiecrisis die ontstond na de Russische inval in Oekraïne.

Volop in transitie

Een van de drie kolenterminals in de Amsterdamse haven is al een aantal jaren bezig met een geleidelijke ombuiging naar non-fossiele grondstoffen. Zo is het bedrijf in 2023 gestart met de bouw van een grote hal voor agrarische producten op het terrein waar eerder steenkolen opgeslagen lagen. Het terrein van een tweede kolenterminal is eind 2022 door Port of Amsterdam teruggenomen. Hier vinden nu andere activiteiten plaats, zoals de overslag van schroot. De derde kolenterminal is in 2023 deels overgenomen door een grote logistieke partij, die zich contactueel heeft verbonden aan ons besluit om in 2030 geen steenkolen meer over te slaan in de haven. Dit besluit, dat wij in 2017 namen, is dus volop in uitvoering.



Met de terminals voor olieproducten zijn we in gesprek om de ladingstromen te verduurzamen. Met een aantal daarvan zijn we het consortium H2A gestart, om de import en opslag, het gebruik en de doorvoer van groene waterstof mogelijk te maken. Op de langere termijn moet dit de havenactiviteiten rond olieproducten vervangen. Groene waterstof is nodig om industriële processen te verduurzamen en om duurzame brandstoffen te produceren voor zwaar transport, scheepvaart en luchtvaart. We werken hard aan het ontwikkelen van deze nieuwe importketen, samen met bedrijven in en buiten de haven, waterstofproducenten over de hele wereld en potentiële afnemers in het havengebied, andere delen van Nederland en Duitsland.

Ook in andere non-fossiele ladingstromen en activiteiten zit ontwikkeling. Zo zien we nu al een groei in schroot. Vanwege uitbreidingen, gewijzigde contractafspraken en nieuwe vestigingen die in 2023 in gang zijn gezet, verwachten we ook een groei in onder meer bouwgrondstoffen, agrarische ladingstromen en projectlading. We werken samen met marktpartijen en overheden aan plannen voor een haven buiten de sluisen in IJmuiden. Van daaruit kunnen we bijdragen aan de bouw en het onderhoud van de geplande windparken op zee. De Amsterdamse haven wordt zo steeds veelzijdiger.

Remmende factoren

Op al deze manieren bouwen we gestaag aan de duurzame omslag die wij voor ogen hebben. Wel hebben we te maken met verschillende remmende factoren: de krapte op de arbeidsmarkt, de druk op de fysieke ruimte, de beperkte milieuruimte, de stikstofproblematiek en het gebrek aan capaciteit op het elektriciteitsnet.

Wat betreft de arbeidsmarkt dragen we bij aan het platform Werken in de haven, waar eind 2023 het officiële startschot voor is gegeven. Op het gebied van ruimte werken we nauw samen met Rijk en regio aan het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied. Samen leggen we de puzzel om alle grote opgaven en veranderingen in het gebied een logische plaats te geven.

Stikstofregels en congestie op het stroomnet spelen ons parten bij het uitbreiden van innovatieve processen, het vestigen van nieuwe circulaire bedrijven en het aantrekken van producenten van duurzame brandstoffen. Om hierin toch vooruit te komen, hebben we met bedrijven in de haven een energiecoöperatie opgericht. In dat kader ontwikkelen we innovatieve oplossingen om de beschikbare elektriciteit anders te gebruiken en verdelen, zodat we het elektriciteitsnet minder belasten en de capaciteit efficiënter benutten.

Kentering ingezet

De omslag die we jaren geleden al voor ogen hadden, tekent zich nu af. Duidelijk is dat onze focus al lang niet meer ligt op de groei in tonnen overslag. We richten ons op de groei in kwaliteit, zodat we waarde toevoegen aan de haven, de omgeving en de maatschappij, zowel nationaal als internationaal. Samen met klanten en partners zetten we deze trend in 2024 voort.

Koen Overtoom (CEO)

Alexander Kousbroek (CFO)

Dorine Bosman (CIO)

Visie, missie en strategie

In deze onzekere tijd is het zaak zicht te houden op de langetermijndoelstellingen. 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 werkerreinen, 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 initiëren nieuwe activiteiten in de haven om gewenste ontwikkelingen op gang te brengen (ook risicodragend).

7 strategische doelen

- we versterken onze concurrentiepositie en behouden ons marktaandeel
- we groeien in niet-fossiele omzet
- we zorgen ervoor dat vrijwel alle zeevaart op tijd vertrekt
- we groeien in opslagcapaciteit voor alternatieve brandstoffen
- we gaan voor meer circulaire procesindustrie
- we reduceren de CO₂-uitstoot
- we creëren ontwikkelruimte

Strategie

Het voortouw nemen: duurzaam versnellen in de Amsterdamse haven: onze ambitie blijkt uit de titel van onze strategie 2021-2025. 2023 is het voorlaatste jaar van dit strategisch plan en ook het moment dat we gestart zijn met het ontwikkelen van het strategisch plan voor de periode vanaf 2025. We gebruiken hiervoor ervaringen van de afgelopen jaren en spelen in op wat er in de wereld gebeurt en wat de samenleving van ons vraagt.

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

Bedrijven in de haven hebben behoefte aan een vestigingslocatie die past bij hun ambitie. Tegelijkertijd worden onze opgaven steeds complexer. Zo staan de vestigingscondities onder druk door ruimtegebrek, stikstofregulering, stroomnetcongestie, beperkte veiligheids- en milieucouturen en klimaatverandering. Desondanks groeit het aandeel non-fossiel in onze totale omzet sneller dan verwacht, werken we samen met de importterminals aan de ontwikkeling van nieuwe ketens voor alternatieve brandstoffen en hebben we onze ambitie voor zonne-energie in het havengebied verhoogd. Ook hebben we nieuwe ladingstromen en bedrijven weten aan te trekken.

Klimaatadaptatie

Dit jaar heeft Port of Amsterdam een onderzoek laten uitvoeren naar de klimaatbestendigheid van het havengebied. De vijf voornaamste risico's zijn de verminderde bereikbaarheid van de haven door verziltingsproblematiek als gevolg van droogte, verminderde bereikbaarheid van het achterland door lage waterstanden in de rivieren, hittestress, wateroverlast op hotspotlocaties en tijdelijke productiestop door de beperking van koelwaterlozingen. Begin volgend jaar weten we welk handelingsperspectief wij en onze klanten hebben in deze omstandigheden.



2) We maken het scheepvaartproces vlotter, veiliger en transparanter

Het scheepvaartverkeer wordt steeds complexer. Schepen worden groter, innovatiever en ladingen diverser. Om ervoor te zorgen dat al dit verkeer veilig en efficiënt van en naar onze haven kan komen, zijn wij voortdurend bezig onze processen te optimaliseren. Zo zijn wij bijvoorbeeld een project gestart om de diepgang van schepen digitaal te kunnen meten. Met een sensor meten we het zoutgehalte voor de sluisen bij IJmuiden en met camera's lezen we de diepgang van het schip af. Deze methode helpt ons in de toekomst sneller en nauwkeuriger te bepalen of een schip veilig kan binnenkomen.

3) We ontwikkelen een toekomstbestendig havencomplex

Infrastructuur is het fundament van onze haven. Een duurzame, klimaatneutrale haven heeft nieuwe voorzieningen nodig voor productie, (energie)transport en de duurzame verwerking van rest- en grondstoffen. In 2023 werkten we aan walstroom voor zeevrachters, een nieuw waterstof-tankstation en leidingnetwerken voor waterstof, stoom en CO₂. Daarnaast hebben we gewerkt aan de verzwaring van het elektriciteitsnetwerk. Ook hebben we dit jaar samen met bedrijven in de haven een energie-coöperatie opgericht met als doel de beschikbare stroom beter te benutten en te verdelen. Zo hopen we de impact van netcongestie te verzachten.

Stappen zetten ondanks tegenwind

De transitie is in een cruciale fase geraakt terwijl de geopolitieke omstandigheden Europa dwingen te werken aan energiezekerheid op korte en lange termijn. Het is een uitdaging om lopende projecten te realiseren, onder meer vanwege de stikstofproblematiek en de congestie op het midden- en hoogspanningsnetwerk. Bovendien is de economische trend dalend, onder meer door inflatie, hoge energie- en grondstofprijzen en de oorlogen in Oekraïne en het Midden-Oosten.

Kortom: er staat een stevige tegenwind. Toch blijven we koersvast. Daardoor lukt het stabiele inkomsten te genereren die cruciaal zijn voor de vereiste investeringen in een duurzaam havencomplex.

Ook hebben we afgelopen jaar met zowel kolenterminals als terminals voor olieproducten stappen gezet naar meer non-fossiele activiteiten op de korte en lange termijn. Zo waarborgen we de leveringszekerheid van duurzame energie naar de regio en het achterland.

NOVEX

In het programma NOVEX van het Rijk werken alle overheden samen aan een plan voor de inrichting van Nederland. Het Rijk en de regio hebben de komende decennia grote ambities met het Noordzeekanaalgebied. Sinds januari 2023 werken we onder leiding van Programmabureau Noordzeekanaalgebied samen met andere partijen aan het concept ontwikkelperspectief om het gebied verder te ontwikkelen. In dit ontwikkelperspectief komen veel ruimtelijke opgaven samen die belangrijk zijn voor de toekomst van de regio en de Amsterdamse haven. De energietransitie en de ontwikkeling naar een circulaire economie vragen ruimte in een gebied waar ook behoefte is aan meer woningen, een gezonde leefomgeving en kwalitatieve natuurwaarden. Het is bovendien een gebied dat klimaatbestendig moet worden ingericht. Naast voldoende fysieke ruimte vragen we om meer aandacht voor voldoende milieu- en veiligheidsruimte.

Waardecreatie

Met onze visie en opvolgende strategieën zijn wij waardegedreven. We bouwen aan een toekomstbestendige haven die van waarde is voor klanten, maatschappij en omgeving.

Waardecreatiemodel

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.



We zorgen voor een veilig, vlot en transparant scheepvaartproces.

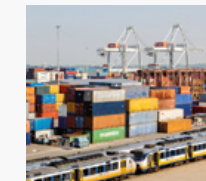


Samen met onze klanten zorgt de bedrijvigheid in ons gebied voor werkgelegenheid.

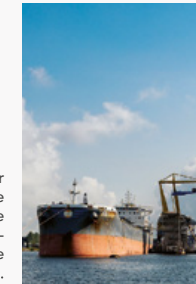


We bieden onze mensen training en opleiding zodat zij zich blijven ontwikkelen en wendbaar blijven.

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



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 mogelijke impact heeft op het klimaat en zich vooral richt op het toevoegen van waarde aan de nieuwe economie.

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

Voor onze aandeelhouder, gemeente Amsterdam, investeren we in de haven en 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?



Stakeholderonderzoek

Wij betrekken onze stakeholders bij het formuleren van onze visie en strategie en hebben regelmatig contact over de uitvoering daarvan. Daarnaast laten wij sinds 2016 periodiek een anoniem stakeholderonderzoek uitvoeren. Eind 2023 hebben wij deze meting voor de vierde keer laten doen onder vijf groepen: klanten, overheidsrelaties, maatschappelijke organisaties, strategische partners en young professionals. Zo hopen we goed inzicht te krijgen in wat relaties belangrijk vinden, wat zij van het havenbedrijf verwachten en hoe zij ons optreden ervaren. Ook hebben wij in dit onderzoek een vraag laten meelopen voor het dubbele materialiteitsonderzoek, dat wij in 2023 gestart zijn als onderdeel van de toekomstige rapportage volgens de EU richtlijn CSRD.



Resultaten stakeholderonderzoek 2023

Stakeholders voelen zich over het algemeen (zeer) verbonden met Port of Amsterdam. Het rapportcijfer dat de respondenten spontaan geven voor de samenwerking met Port of Amsterdam is gemiddeld een 7,5. Opvallend is dat een vijfde van de ondervraagde klanten de samenwerking op dit moment als onvoldoende ziet. Dit is een punt van zorg waar we de komende tijd over in gesprek gaan met onze klanten. Op andere belangrijke onderwerpen heeft Port of Amsterdam een wisselende reputatie onder de verschillende stakeholdergroepen. De reputatiescores voor klanten en strategische partners zijn lager uitgevallen dan in 2020. Voor maatschappelijke organisaties is deze vrijwel gelijk gebleven. Voor de groep overheidsrelaties ligt de score juist hoger.

Voorloper in duurzame transities

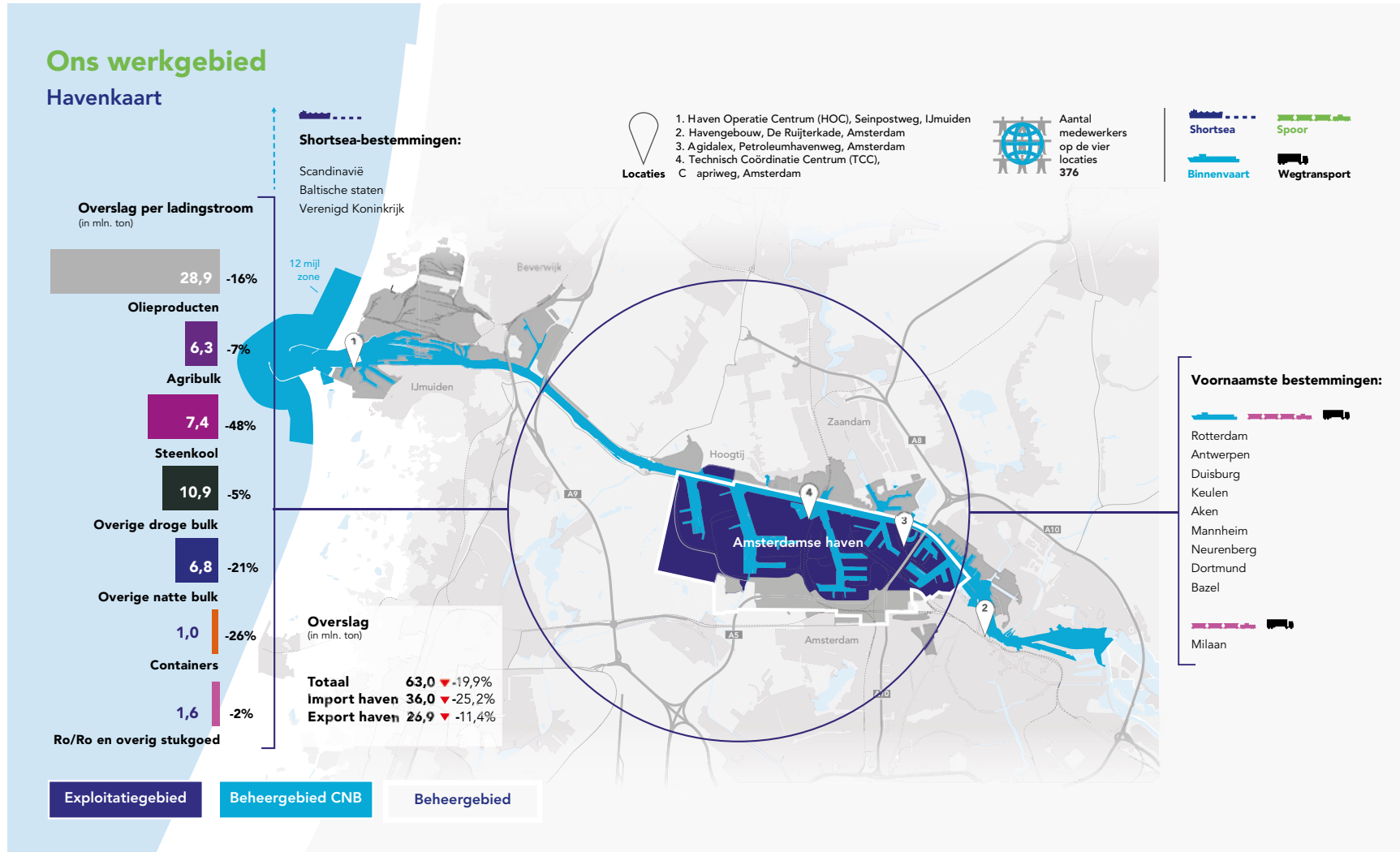
Er is onder alle groepen draagvlak voor de duurzame strategie van Port of Amsterdam, en deze is breed bekend. De energietransitie is voor driekwart van de respondenten een van de belangrijkste CSRD-thema's. Verduurzaming is voor alle groepen voorwaarde voor een toekomstbestendige haven. Van alle respondenten vindt 59% Port of Amsterdam (zeer) geloofwaardig in de ambitie om één van de meest duurzame havens van Europa te willen zijn. Respondenten die Port of Amsterdam hierin minder geloofwaardig vinden, geven ook significant vaker een lager cijfer aan de samenwerking met Port of Amsterdam. Klanten maken een belangrijk deel uit van deze minder tevreden groep.

Vervolgstappen

In 2024 scherpen we onze langetermijnvisie aan en maken we een nieuw strategisch plan voor de periode vanaf 2025. Daarbij betrekken we de verschillende stakeholdergroepen vanaf het begin. Uiteraard houden we terdege rekening met de resultaten van het stakeholderonderzoek 2023.

Ontwikkelingen

In de kaart hiernaast is een samenvatting te zien van de ontwikkelingen in met name de overslagactiviteiten in ons werkgebied. We geven hieraan nader duiding in het volgende hoofdstuk 'Resultaten'.



Resultaten

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 per strategische pijler de belangrijkste de resultaten die in 2023 zijn behaald.

Pijler 1: duurzamere groei van klanten, ladingen en activiteiten

De totale overslag in het havengebied is dit jaar 20% lager uitgekomen dan vorig jaar. In dezelfde periode is het aantal scheepsbewegingen met 9% afgenomen. In 2023 waren er 4773 scheepsbewegingen naar Amsterdam.



Overslagcijfers per ladingstroom	2023	Δ	2022
Overslag olieproducten in Amsterdam (in mln ton)	28,9	-16%	34,5
Overslag agribulk in Amsterdam (in mln ton)	6,3	-7%	6,8
Overslag steenkolen in Amsterdam (in mln ton)	7,4	-48%	14,2
Overslag overige droge bulk in Amsterdam (in mln ton)	10,9	-5%	11,5
Overslag overige natte bulk in Amsterdam (in mln ton)	6,8	-21%	8,7
Overslag containers in Amsterdam (in mln ton)	1,0	-26%	1,3
Overslag Ro/Ro en overig stukgoed in Amsterdam (in mln ton)	1,6	-2%	1,6
Totaal 63,0 mln ton (2022: 78,6 mln ton)			

Overslagcijfers per gebied	2023	2022
Overslag Amsterdam (in mln ton)	63,0	78,6
Groei overslag NZKG (in %)	-15,0%	6,5%
Groei overslag Amsterdam (in %)	-19,9%	10,3%
Overslag Velsen/IJmuiden (in mln ton)	17,1	15,9
Overslag Beverwijk (in mln ton)	0,5	0,4
Overslag Zaanstad (in mln ton)	0,3	0,2

Het kolenbesluit in uitvoering

De daling in overslag is voor een groot deel het gevolg van verminderde kolenoverslag. Dit betreft deels een afname na de eenmalige piek in 2022 als gevolg van de oorlog in Oekraïne. Inmiddels zijn de gasvoorraden aangevuld en de energiemarkten enigszins gestabiliseerd. Deels is de afname ook een gevolg van ons besluit van 2017 om de import en overslag van kolen actief af te bouwen. Het resultaat hiervan werd in 2023 goed zichtbaar.

Eind 2022 hebben we het contract van kolenoverslagbedrijf Rietlanden voor het terrein aan de Amerikahaven/Aziëhaven niet verlengd, en daarmee teruggenomen. Ongeveer 2 hectare van dit landareaal hebben we toegevoegd aan de naastgelegen schrootterminal van het bedrijf EMR.

Circa 5,5 hectare hebben we direct uitgegeven aan KB Group, dat een nieuwe terminal heeft ontwikkeld voor oude bouwmaterialen en nieuwe grondstoffen. Door de groei van non-fossiele ladingstromen en nieuwe activiteiten worden onze inkomstenstromen diverser.

In 2023 is ook bekend geworden dat de Rietlanden-kolenterminal in de Afrikahaven in twee fases (2023 en 2027) wordt verkocht aan het logistieke bedrijf Rhenus. Door deze verkoop richt de Rietlanden-terminal zich in de toekomst op niet-fossiele activiteiten, waarmee de uitfasering van kolen per 2030 verder geborgd is. Ook de transformatie van de HES Bulk Terminal Amsterdam gaat verder. In 2023 is de bouw gestart van een nieuwe loods voor agriproducten. De loods, van 300 meter lang en 18 meter breed, wordt naar verwachting in juli 2024 in gebruik genomen.





Officiële start van het H2A-platform

Begin juni 2023 is het H2A-platform van start gegaan. Dat is een platform voor de import, opslag, bewerking en export van waterstof met de Amsterdamse haven als basis. Het platform stimuleert samenwerking tussen waterstofproducenten, eindgebruikers, infrastructuurspelers, rederijen en technologiebedrijven. Op 4 juli 2023 is het H2A-platform officieel gelanceerd tijdens een groot internationaal event. Daarnaast waren er in 2023 diverse andere mijlpalen voor de positie van Amsterdam als waterstofhub. Zo is de Europese Hydrogen Valley-status toegekend aan het bredere Noordzeekanaalgebied, is subsidie verleend voor de bouw van een waterstofpoederfabriek en zijn tijdens COP28 twee belangrijke samenwerkingen aangekondigd om de vloeibare waterstof-importketen in 2028 varend te krijgen. In 2023 zijn verschillende samenwerkingsovereenkomsten en joint study-agreements getekend met internationale partners, waaronder Port of Bilbao, EVE en Petronor (Spanje), Masdar (VAE), Duisport (Duitsland), ACWA Power (Saudi-Arabië), het Omaanse ministerie van Energie en Mineralen, GasLog en Hydrom (Oman) en EnBW (Duitsland).

Ontwikkeling in olieproducten en alternatieve brandstoffen

De Amsterdamse haven is van oudsher een grote energiehaven. In 2023 is de overslag van vloeibare bulkproducten afgenomen. Dit komt onder andere door de sancties op olieproducten uit Rusland en het verbod van de Inspectie Leefomgeving & Transport (IL&T) om brandstoffen met een hoog zwavelgehalte te verschepen vanuit Nederland naar Afrika. Deze export is grotendeels verplaatst naar Antwerpen.

We werken samen met partners en klanten aan de transitie naar non-fossiele ladingstromen. Waterstof is een van de fundamenten voor de duurzame transitie van havenactiviteiten. Dat geldt ook voor gerelateerde producten, zoals e-fuels. Waterstofprojecten die we samen met het bedrijfsleven zijn gestart, beginnen zich te ontwikkelen tot concrete investeringskansen en daarmee potentieel nieuwe ladingstromen en activiteiten. Ook in 2023 zijn daarin grote stappen gezet, onder meer met de oprichting van het H2A-platform (zie kader).

Bij een contractverlenging van een tankterminal hebben we afspraken gemaakt over de verduurzaming ervan. Deze zijn begin 2024 vastgelegd. We hebben een optieovereenkomst met Titan en Biovalue afgerond. Deze partijen gaan samen vloeibaar biomethaan (LBM, ook wel bio-LNG genoemd) produceren uit organische afval- en reststromen. Zo wil het consortium een duurzaam alternatief bieden voor fossiele scheepsbrandstoffen. Ten slotte is AMA met het verkrijgen van een omgevingsvergunning en een SDE-subsidie een stap dichterbij het nemen van een investeringsbeslissing in een methanolproductiefaciliteit.

Zee- en riviercruise

Het aantal reserveringen voor riviercruise is in Amsterdam en Zaanstad in 2023 weer op pre-pandemie niveau gekomen. Toch is het aantal aanlopen in Amsterdam met 16% afgenomen en werden circa zevenhonderd aanvragen niet gehonoreerd. Dat is enerzijds het gevolg van de beperkte beschikbaarheid van een aantal ligplaatsgroepen in het centrum van Amsterdam door bouwwerkzaamheden. Anderzijds heeft het te maken met de invoering van de Green Award-verplichting vanaf 1 januari 2023. Hierdoor is het alleen schepen met een Green Award-certificering toegestaan om aan te meren op een ligplaats in het centrum.

Deze ligplaatsen zijn inmiddels allemaal van walstroom voorzien. We hebben bovendien een investeringsbeslissing genomen voor een walstroomaansluiting bij de Cruise Port Amsterdam (CPA, voorheen Passenger Terminal Amsterdam), waarmee we één zee cruiseschip en acht riviercruiseschepen van walstroom kunnen voorzien. Dit betekent dat vanaf 2026 alle cruiseschepen aan de walstroom liggen.

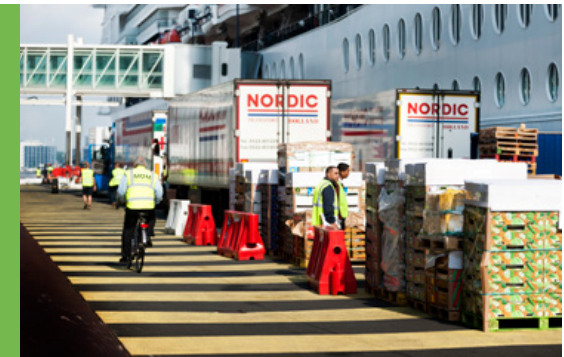


Motie cruise

De gemeenteraad van Amsterdam heeft in een motie het college van B&W opgeroepen om cruiseactiviteiten in de stad te beëindigen. Deze oproep raakt aan veel facetten, zoals duurzaamheid, economie, drukte in de stad, ruimtelijke inpassingen en afspraken binnen de regio en met het Rijk. Het college heeft aangekondigd een verdiepende analyse te laten maken van de feiten, gemaakte afspraken, belangen en trends en ontwikkelingen. Op basis van deze analyse worden handelingsperspectieven voor zee-cruise in Amsterdam opgesteld en de effecten van verschillende keuzerichtingen beschreven.

2416

Aanlopen riviercruise Amsterdam en Zaanstad



Zee- en riviercruisebezoek*	2023	2022
Aantal aanlopen zee-cruise Amsterdam	109	105
Aantal aanlopen zee-cruise IJmuiden	26	40
Aantal aanlopen zee-cruise Amsterdam en IJmuiden	135	145
Aantal aanlopen riviercruise Amsterdam	1893	2247
Aantal aanlopen riviercruise Zaanstad	449	333
Aantal aanlopen riviercruise Amsterdam en Zaanstad	2416	2580
* In aantal schepen		

Non-fossiele investeringen aantrekken

Ook in de andere segmenten werken we samen met partners en klanten aan een toekomstbestendig havencomplex. In 2023 heeft Bunge Loders Croklaan (BLC) een terrein op Hoogtij in erfpacht afgenomen. BLC bouwt daar een nieuwe, duurzame fabriek die de huidige locaties in Wormerveer en Rotterdam vervangt. Deze nieuwe fabriek stoot 90% minder emissies uit dan de huidige twee fabrieken.

HoogTij is een gezamenlijk initiatief van Port of Amsterdam en gemeente Zaanstad. Het is bestemd voor industriële activiteiten. Het historisch sterke foodcluster bestaat al zo'n 150 jaar in het Noordzeekanaalgebied en wordt met de komst van BLC verder uitgebreid. De haven wil differentiëren en hiermee zijn positie in agri-producten en -lading versterken. De komst van deze vestiging past uitstekend bij dit streven. Ook de recent opgeleverde afmeerinrichting voor boord-boordoverslag in de Mercuriushaven versterkt deze positie.

De groei in overslag van schroot komt voort uit de nieuwe vestigingen van KB en Maja en de uitbreiding van de bestaande EMR-terminal. Verder zijn we dit jaar gestart met de bouw van een nieuwe plug & play-offshorekade aan de Afrikahaven-Oost. De kade wordt aangelegd om klanten te kunnen faciliteren die actief zijn in de offshore wind industrie en alternatieve brandstoffen.

Eind 2023 is Prodock definitief gesloten. Prodock bood start-ups en scale-ups onderdak om nieuwe technologieën te testen, ontwikkelen en lanceren. De locatie ging in 2016 open, maar voldoet niet meer aan de eisen voor de activiteiten die in Prodock plaatsvonden. Dit gebouw wordt afgebroken. We zoeken naar een alternatieve locatie om innovatie in de haven op deze manier te blijven stimuleren.



Veel bedrijven investeren in zonne-energie. In 2023 is het nieuwe zonnepanelendak van Port of Amsterdam feestelijk geopend aan de Koprweg 3 in Amsterdam. Op het dak liggen bijna 5.000 panelen die samen zorgen voor een capaciteit van maar liefst 2 megawattpiek. Daarmee werd in 2023 de doelstelling al bereikt van 250.000 m² aan zonnepanelen voor eind 2024. Dat was voldoende reden voor een feestelijk moment én voor een verhoging van de doelstelling. Eind 2024 wil Port of Amsterdam samen met zijn klanten 350.000 m² aan zonnepanelen in het havengebied hebben gerealiseerd.

Pijler 2: een vlotter, veiliger en transparanter scheepvaartproces

De Divisie Havenmeester van Port of Amsterdam (DHM) draagt zorg voor een veilige, vlotte en duurzame afhandeling van de scheepvaart. Dit doet DHM binnen de kaders van de publieke taken en bevoegdheden.

Voorspelbare scheepvaart

Om het aantal schepen dat op tijd binnenkomt of vertrekt verder te verhogen, zijn we volop bezig om de voorspelbaarheid te verbeteren. Door verschillende datastromen aan elkaar te koppelen en modellen en AI te gebruiken, krijgen we meer inzicht in de scheepsbewegingen. Zo kunnen we steeds beter voorspellen wanneer welk schip aankomt of vertrekt en kunnen wijzelf en de dienstverleners in de haven strakker plannen.

Wij leren ook van zaken die we meemaken. We hebben bijvoorbeeld goed gekeken naar de invloed van de landelijke droogte van 2022 op de scheepvaart. Dankzij deze inzichten konden we in 2023 de effecten van verwachte weersomstandigheden beter en eerder voorzien en er tijdig en proactief op inspelen. Door het verwachte scheepvaartverkeer, het aantal sluisbewegingen en verwachte de weersomstandigheden scherp te analyseren, kozen we er in afstemming met klanten voor om eerder verkeersmaatregelen te nemen, zodat we latere, zwaardere maatregelen konden voorkomen. De impact van deze maatregelen meten we door de data te analyseren.



Veilige scheepvaart

Om de veiligheid op het water te vergroten volgt DHM interne en externe programma's. Intern gaat het om het Just Culture-programma. Dat houdt in dat we aan een cultuur werken waarin medewerkers zich veilig voelen om incidenten en bijna-incidenten te melden en gezamenlijk te evalueren, zodat we hiervan 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 2023 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 doorgegaan met de organisatie en uitbreiding van de Safety Evaluation Board (SEB). We wisselen relevante kennis en ervaring uit met nautische dienstverleners, terminals en andere betrokken organisaties. Ook bespreken we de nautische veiligheid, besteden we aandacht aan veiligheidsincidenten en denken we na over passende maatregelen. In 2023 heeft de SEB twee bijeenkomsten georganiseerd.



Schone Scheepvaart

In 2023 heeft DHM nieuw beleid gemaakt voor de inzameling van het afval van de zeescheepvaart en grote aanpassingen doorgevoerd in de 'HAP-applicatie' (Haven Afval Plan) die de financiële stromen hiervan regelt.

We hebben de eigen patrouillevaartuigen geschikt gemaakt voor nieuwe biobrandstoffen. Door volledig over te stappen op B100 (100% bio-diesel) hebben we ongeveer 0,4 kton aan CO₂ bespaard ten opzichte van 2022, gerekend over de hele keten. Verder hebben we circa 30.000 liter minder brandstof verbruikt doordat een van de vier vaartuigen in onderhoud was. Hierdoor viel de CO₂-uitstoot tijdelijk nog eens 0,05 kton lager uit. In februari 2023 zijn we gestart met een project om een van onze vaartuigen te vervangen door een nieuw, volledig emissievrij patrouilleschip.

De ambitie van Port of Amsterdam op het gebied van duurzame scheepvaart gaat verder dan de eigen vloot. Eind 2020 hebben we een bedrijfsbreed team gevormd, Team Clean Shipping, om bovenwettelijke initiatieven te ontplooiën en de ambitie van een emissievrije scheepvaart in 2050 dichterbij te brengen. Op basis van de herijkte Visie Schone Scheepvaart van 2022 zet het team in op acties die de emissiereductie van de scheepvaart in gang zetten en versnellen. Dit gebeurt op het vlak van schonere brandstoffen en energiedragers, emissiereductietechnieken zoals walstroom en optimalisatie van scheepsbezoeken.

In 2023 is verder gewerkt om het bunkeren (tanken) van LNG en waterstof voor schepen in de regio mogelijk te maken. Op basis van nieuwe veiligheidsonderzoeken hebben we drie locaties op openbare kades beschikbaar gemaakt. Hier kunnen ook andere nieuwe brandstoffen gebunkerd worden vanuit een truck, zoals bijvoorbeeld methanol en andere waterstofdragers. Twee van deze locaties kunnen ook worden gebruikt om binnenvaarttankschepen te ontgassen naar een mobiele ontgassingsinstallatie.

Met onze inspanning is de Amsterdamse haven gereed gemaakt voor methanol als scheepsbrandstof. We hebben een eerste leverancier van methanol geaudit op veiligheidsmanagement en een vergunning verstrekt om methanol te leveren in de Amsterdamse haven. Met de Clean Marine Fuels-werkgroep van IAPH (International Association of Ports and Harbours) hebben we de benodigde bunkerchecklisten voor methanol ontwikkeld en internationaal gepubliceerd.

We bouwen aan een walstroomvoorziening voor zeeënroute bij Cruise Port Amsterdam (voorheen PTA) die in 2025 wordt opgeleverd. We hebben de bestaande walstroomkasten voor de binnenvaart en riviercruise gemoderniseerd. Aansluitend hebben we het beleid en toezicht aangescherpt op het verbod op het gebruik van motoren op ligplaatsen met walstroom.

In 2023 zijn we doorgegaan met het belonen van schonere scheepvaart via de IAPH Environmental Ship Index (ESI) en de Green Award. De ESI-score is met 11% toegenomen, naar 24,2% van het totaal aantal scheepsaanlopen. Voor de zeeënroute hebben we in 2023 binnen de ESI een aparte module ontwikkeld. Deze is gericht op de emissies van cruiseschepen die afgemeerd zijn.

ESI deelname in percentage van het aantal scheepsaanlopen door de jaren heen

Incentivejaar	Score
2023	24,2%
2022	21,8%
2021	21,6%



ECAH – Energie Coöperatie Amsterdamse Haven

De energietransitie naar een duurzaam, betrouwbaar en betaalbaar energiesysteem vraagt op lokaal niveau om collectieve duurzame ambitie. Port of Amsterdam en het bedrijfsleven hebben de eerste stappen gezet met de oprichting van ECAH, een energiecoöperatie voor de lokale energievoorziening. Als eerste project wordt een deeloplossing geboden voor netcongestie: er wordt een virtueel net opgezet om de schaarse (net)capaciteit, lokale opwek- en opslagvoorzieningen met elkaar te koppelen en te delen. Om deze ontwikkeling te faciliteren heeft Port of Amsterdam met Liander een innovatief groepscontract ontwikkeld. Deze samenwerking heeft ertoe geleid dat de wachtlijsten bij netbeheerder Liander significant zijn ingekort. Het contract is begin 2024 getekend door Liander en ECAH. De oprichting van ECAH is een eerste stap in het bouwen van een energiehub in de Amsterdamse haven: een energiesysteem dat diverse energiestromen samenbrengt in een decentraal netwerk, dat de opwek, de opslag en het verbruik lokaal in balans brengt en dat efficiënter gebruikmaakt van de bestaande capaciteit. Port of Amsterdam ziet dit als een belangrijke ontwikkeling om de energietransitie te versnellen.

Pijler 3: een toekomstbestendig havencomplex

Door een programmatische aanpak willen we de toekomstige positie en het vestigingsklimaat van de Amsterdamse haven versterken, zonder dat dit ten koste gaat van onze reguliere activiteiten. We zetten daarbij in op een aantal van de grootste uitdagingen: energievoorziening, bereikbaarheid, milieuruimte, CO₂-reductie, schone scheepvaart en veiligheid.

Elektriciteit havengebied in congestie

Sinds 2022 is er sprake van congestie op het middenspanningsnetwerk van Liander. Daarnaast kondigde TenneT in 2023 een voorlopige congestie aan op het hoogspanningsnetwerk. Het bedrijf startte een vooronderzoek in de provincie Noord-Holland, op zoek naar flexibiliteit in de regio. De verwachting is dat deze additionele congestie in enige vorm blijvend zal zijn.

In de Taskforce Congestie Amsterdam werken Liander, TenneT, de gemeente Amsterdam en Port of Amsterdam samen om de verzwinging van de elektriciteitsnetten te versnellen en om oplossingen te vinden om bestaande capaciteit slimmer te benutten. Port of Amsterdam wil ook deelnemen aan de Taskforce Noord-Holland, vanwege het voor haven en regio grote belang van verzwinging van het hoogspanningsnet buiten het havengebied.

In 2023 zijn voor het havengebied afspraken gemaakt over de ondererfpacht voor de ontwikkeling van de benodigde nieuwe onderstations en uitbreidingen van bestaande stations. Ook heeft Port of Amsterdam de grond voor deze locaties beschikbaar gemaakt en wordt er gewerkt aan de tracéaanbieding voor kabels.

Waterstofinfrastructuur

De ontwikkeling van waterstofleidingnetwerken in het havengebied gaat door. Zowel het hogeredrukwaterstofnetwerk (dat ontwikkeld wordt door Hynetwork Services (HNS)) als het lageredrukwaterstofnetwerk (dat ontwikkeld wordt door Firan) heeft de volgende projectfase bereikt. Zo is eind 2023 voor het HNS-netwerk de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau gepubliceerd. De ontwikkeling van waterstofinfrastructuur zorgt ervoor dat het Noordzeekanaalgebied verbonden is met het landelijk waterstofnetwerk van HNS, dat vijf industrieclusters in Nederland verbindt met elkaar, met waterstofproductie en -opslaglocaties en met het buitenland.



Bereikbaarheid

Voor een toekomstbestendig vestigingsklimaat is het belangrijk dat de haven optimaal bereikbaar is. Het havencomplex speelt een cruciale rol in maatschappelijke ambities op het terrein van energievoorziening, economie en logistiek. Goede bereikbaarheid via zeevaart, binnenvaart, spoor en weg is hiervoor een randvoorwaarde.

De belangrijkste bereikbaarheidsopgaven zijn om negatieve effecten te voorkomen van klimaatverandering op het goederenvervoer, om de nautische infrastructuur in het Noordzeekanaalgebied te beheren en onderhouden en om voldoende capaciteit te behouden op de verschillende modaliteiten voor vervoer van ladingstromen van en naar de haven in een verstedelijkende omgeving. Duurzame nieuwe ladingstromen die samenhangen met de energietransitie en circulaire economie vragen om aanpassing van infrastructuur en regelgeving.

De bereikbaarheidsopgaven voor goederenvervoer worden gecoördineerd en uitgevoerd vanuit het Strategisch Programma Bereikbaarheid van Port of Amsterdam in samenwerking met partners als het Rijk, Rijkswaterstaat, ProRail, Provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam. Het gaat om bereikbaarheidsopgaven op de korte en lange termijn die bijdragen aan de realisatie van de strategische doelstellingen van Port of Amsterdam.

Zo heeft het Centraal Nautisch Beheer (CNB, regionaal nautisch orgaan waarvan de uitvoering bij Port of Amsterdam ligt) samen met Rijkswaterstaat in 2023 een verziltingsprotocol opgesteld en vastgesteld. Dit protocol is in de zomer van 2023 ingezet om verzilting op het Noordzeekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal tegen te gaan. De samenwerking met Rijkswaterstaat en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is verder geïntensiveerd om de uitdagende klus van het beheer en onderhoud van het Noordzeekanaal te klaren. Denk hierbij aan het baggeren van de vaarweg om verondiepingen weg te halen en het realiseren van een nieuwe deklaag voor de Velserspoortunnel, zodat diepgaande schepen veilig en vlot de tunnel kunnen passeren.

Samen met ProRail maken we een capaciteitsanalyse voor het toekomstige gebruik van spoor voor goederenvervoer vanuit de haventerminals. Voor de multimodale bereikbaarheid werken we ook samen met andere havens, bijvoorbeeld in het MIRT-programma Goederenvervoer Corridor Zuid. MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport en heeft als doel om goederenvervoer naar Zuid-Nederland op de corridor Amsterdam–Rotterdam–Zeeland verder te verbeteren.

Ten slotte zijn we vanuit ons Strategisch Programma Bereikbaarheid in 2023 nauw betrokken geweest bij verschillende visies en beleidstukken over goederenvervoer en bereikbaarheid van lokale, regionale en landelijke overheden. Zo hebben we input gegeven op de Mobiliteitsvisie, Herijking goederenvervoeragenda en Visie spoorgoederenvervoer van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Beleidskader mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam.



Ontwikkelruimte

De ontwikkelruimte voor nieuwe activiteiten in de haven is schaars. Er is fysieke ruimte en milieu- en veiligheidsruimte nodig om bedrijven te vestigen die bij onze toekomstvisie passen. In 2023 hebben we meer terreinen uitgegeven dan teruggenomen. Er zijn twee posities teruggekocht: een solitair kantoorgebouw dat we op termijn willen demonteren om ruimte te maken voor activiteiten ter bevordering van de energietransitie en een grondpositie aan de Moezelhaven, zodat een groot aaneengesloten terrein ontstaat. Verder is het kantoorgebouw aan de Ruigoordweg, dat we in 2022 hebben aangekocht, in 2023 duurzaam gedemonteerd om te worden hergebruikt.

Terreinuitgifte Amsterdamse haven*	2023	2022
Bruto terreinuitgifte	17,1	46,7
Teruggenomen terreinen	4,9	62,1
Netto terreinuitgifte	12,2	-15,4
Uitgegeven terrein voor biobased en circulaire activiteiten	0	1,2

*In hectaren

Bestaande en nieuwe klanten hebben we actief ondersteund om voldoende stikstofruimte te realiseren. Eind 2022 heeft de rechter de bouwvrijstelling opgeheven naar aanleiding van de uitspraak over Porthos. Dit betekende dat in 2023 de stikstofuitstoot gedurende alle bouwfases van projecten berekend moesten worden. De stikstofbank (doelenbank ECeVI) die de provincie Noord-Holland heeft ingesteld voor projecten in de energietransitie, circulaire economie en verduurzaming, is nog niet gebruikt. Deze stikstofbank is nu wel gekoppeld aan de nationale stikstofbank en heeft zo meer rechtskracht gekregen.

CO₂-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 meest energie-intensieve bedrijven in kaart gebracht welke CO₂-uitstootbeperkingen te behalen zijn en welke oplossingen daarvoor nodig zijn. In 2023 is gewerkt aan concrete plannen voor onder meer stoom, CO₂ en elektra. De focus lag daarbij op kennisdeling en het opzetten van een netwerk van bedrijven.

Afgelopen jaar is de eigen CO₂-footprint van Port of Amsterdam fors afgenomen. Sinds 2022 zijn verschillende van onze locaties van het gas af en is ons gasverbruik dus minimaal. Ons elektriciteitsverbruik is nagenoeg gelijk gebleven, maar het aandeel groene energie is aanzienlijk gegroeid. Sinds het tweede kwartaal van 2023 varen alle vaartuigen op een nog schonere vorm van biodiesel, waardoor de CO₂-uitstoot van de vaartuigen met 70% is gedaald.



CO ₂ -footprint van organisatie Port of Amsterdam	2023	2022	2021	2020	2019
CO ₂ footprint Port of Amsterdam (CO ₂ x 1,000 ton)	0,83	1,32	1,71	1,67	2,17
Ontwikkeling CO ₂ footprint in %	-37,0	-22,8	-24	-23	-6,1
Totale ontwikkeling CO ₂ footprint in % ten opzichte van 2014 in %	-70,7	-55,7	-43	-44,3	-27,7

Zie ook bijlage 1

Cybersecurity

In 2023 hebben we veel aandacht besteed aan cybersecurity. Vanwege de vitale functie van de haven is het belangrijk de betrouwbaarheid en continuïteit van de digitale dienstverlening te garanderen. In 2023 is mondiaal een stijging van het aantal cyberincidenten waargenomen in de havensector. Voorbeelden hiervan zijn de cyberaanvallen op de havens van Australië waardoor grote achterstanden zijn ontstaan in het vervoer van zeecontainers. Recente voorbeelden in Nederland zijn de DDoS-aanvallen op Groningen Seaports en Port of Rotterdam.

De Amsterdamse haven is ook populair bij cybercriminelen. Door verharding van de geopolitieke situatie voeren statelijke actoren cyberaanvallen uit om hun belangen te behartigen. De aanvallen komen op dit moment vanuit verschillende hoeken, bijvoorbeeld uit Rusland vanwege de steun die Nederland verleent aan Oekraïne in het lopende conflict.

Er zijn afgelopen jaar DDoS-aanvallen uitgevoerd op onze websites en phishingmails verstuurd naar onze medewerkers. Door gebruik van generatieve AI worden phishingmails steeds geloofwaardiger. We hebben brononderzoek gedaan en meteen actie ondernomen. De schade is hierdoor beperkt gebleven. We kunnen cyberincidenten niet altijd voorkomen, wel kunnen we onze weerbaarheid verhogen, de gevolgen verkleinen en de schade beperken.



In 2024 krijgt Port of Amsterdam het label 'essentieel' op basis van de Europese NIS 2-richtlijn (Network Information Systems). Het doel van NIS 2 is om de weerbaarheid van bedrijven tegen cyberaanvallen verder te verbeteren. De haven van Amsterdam met de bedrijven en infrastructuur worden dus als cruciaal gezien voor de Nederlandse economie en samenleving. Deze classificatie verplicht het havenbedrijf om de informatiebeveiliging op orde te hebben. Om de volwassenheid van informatiebeveiliging bij Port of Amsterdam verder te versterken is afgelopen jaar het programma Cyber Safe Harbour van start gegaan. Het programma gebruikt de Baseline Informatiebeveiliging Overheid (BIO) als leidraad. De BIO is gebaseerd op de internationale standaard voor informatiebeveiliging ISO-27001. Er is aandacht besteed aan onder andere toegangsbeveiliging, incident response planning en patch- en vulnerability-management. In 2023 is verder ingezet op security awareness door phishingtests en een verplichte online e-learning voor alle medewerkers.

Financiële kerncijfers 2023

**190,4
mln**

Opbrengsten

181,5 mln in 2022



**54,4
mln**

Nettoresultaat¹

44,1 mln in 2022



**115,3
mln**

Bedrijfskosten

145,3 mln in 2022



**684,1
mln**

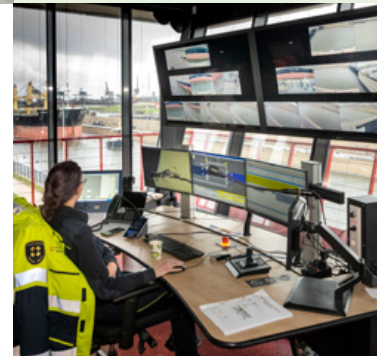
Eigen Vermogen

654,1 mln in 2022

52,2%

Solvabiliteit

51,1% in 2022



**52,6
mln**

Investeringsen

44,3 mln in 2022

¹ Betreft het resultaat na verschuldigde vennootschapsbelasting en exclusief belastinglatentie

Financiële resultaten

In vergelijking met vorig jaar is het bedrijfsresultaat gestegen met € 40 miljoen. Dit komt voornamelijk door de betaling van de restantbijdrage voor Zeesluis IJmuiden van € 37,8 miljoen in 2022. Die betaling drukte het resultaat in dat jaar.

Kerncijfers	2023	2022
Opbrengsten	190.410.974	181.494.464
Personeelslasten	-44.362.674	-41.547.428
Overige bedrijfskosten	-41.825.901	-79.017.203
Afschrijvingen	-29.086.025	-24.725.928
Bedrijfsresultaat	75.136.374	36.203.905
Financiële baten en lasten	-2.560.427	19.031.805
Resultaat deelnemingen	1.294.148	3.405.857
Resultaat voor verschuldigde vennootschapsbelasting	73.870.095	58.641.567
Verschuldigde vennootschapsbelasting	-19.454.873	-14.525.217
Resultaat na verschuldigde vennootschapsbelasting	54.415.222	44.116.350
Mutatie belastinglatentie	644.193	373.888
Nettoresultaat	55.059.415	44.490.238



Opbrengsten

De stijging van de contractinkomsten is het gevolg van een hogere netto-uitgifte en de reguliere prijsindexatie. De netto-uitgifte was in 2023 12,2 hectare (2022: -15,4 hectare).

De zeehavengelden daalden met € 6,2 miljoen (10,3%). Dit was het gevolg van een daling in de overslag van met name energieproducten. De overslag van olieproducten is met 16% gedaald ten opzichte van 2022 en de overslag van steenkolen met 48%. Voor beide ladingstromen waren de overslagcijfers in 2022 relatief hoog door de energiecrisis en het toegenomen gebruik van kolen.

Opbrengsten	2023	2022
Contractinkomsten	115.619.381	103.644.180
Zeehavengelden	54.197.194	60.415.892
Binnenhavengelden	7.816.118	7.730.033
Opbrengsten ligplaatsreserveringen	3.589.614	3.365.804
Overig	9.188.667	6.338.555
Totaal opbrengsten	190.410.974	181.494.464

Personeelslasten

In 2023 stegen de personeelskosten met € 2,8 miljoen (6,8%). Dit komt voornamelijk door een verhoging van de salarissen met gemiddeld 5,7% conform de nieuwe CAO per 1 april 2023. Daarnaast is dit jaar meer gebruikgemaakt van de inzet van externen voor tijdelijke invulling van openstaande vacatures en vanwege specifieke expertise. De stijging wordt gecompenseerd door lagere pensioenpremies en lagere incidentele loonuitgaven. Het personeelsbestand 2023 bestond gemiddeld uit 361 fte. Dat is zo goed als gelijk aan 2022 (362 fte).

Overige bedrijfskosten

De overige bedrijfskosten zijn in 2023 afgenomen met € 37,2 miljoen. Een belangrijke mutatie hierin is de restantbijdrage voor de bouw van Zeesluis IJmuiden, een bijdrage van € 37,8 miljoen die in 2022 onder de overige kosten verantwoord werd.

De kosten voor ruimte en milieu zijn afgenomen als gevolg van lagere indexering op de sanerings- en amoveringsvoorzieningen (2023: 3,8%; 2022: 8%). Dit jaar bevat de saneringsvoorziening drie significante mutaties. Ten eerste is er een schattingswijziging verwerkt wat resulteert in een vrijval van € 19,6 miljoen. Ten tweede is aan de voorziening gedoteerd voor € 17,0 miljoen voor een extra saneringslocatie. Ten derde is indexatie toegepast op de voorziening met een effect van € 4,5 miljoen.

De toename in de kosten voor Beheer en onderhoud wordt voornamelijk veroorzaakt door kosten voor het inzamelen van havenafval. Oorzaak hiervan is een nieuw Havenafvalplan dat bepaalt dat schepen meer afval mogen inleveren dan voor 2023. Om de kosten te dekken is de bijdrage van bezoekende schepen verhoogd. De afname van de huisvestingskosten (€ 1,0 miljoen) wordt grotendeels veroorzaakt door lagere energiekosten.



Overige bedrijfskosten	2023	2022
Milieu en Ruimte	3.335.919	6.940.317
Beheer en onderhoudskosten	8.953.851	8.208.656
ICT-kosten	7.545.034	7.694.768
Communicatie, Marketing en Acquisitie	2.150.101	2.190.021
Huisvestingskosten	3.773.110	4.875.484
Onderzoeks- en advieskosten	2.410.236	2.794.244
Huur en erfpachtkosten	2.751.285	2.303.185
Overige kosten	10.906.363	44.010.527
Totaal overige bedrijfskosten	41.825.901	79.017.203



Resultaat deelnemingen

De resultaten van de deelnemingen zijn gedaald ten opzichte van 2022. Dit komt voornamelijk door een lager resultaat van Windpark Ruigoord, een 50%-deelneming op het gebied van windenergie. De daling is het gevolg van de lagere energieprijzen in 2023 vergeleken met 2022.

Vennootschapsbelasting

In 2023 bedraagt de acute vennootschapsbelasting € 19,5 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 effectieve belastingdruk is 25,9 procent.

Ontwikkeling van de balans

Eind 2023 bedraagt de solvabiliteit 52,2 procent (eind 2022: 51,1 procent). In deze op afspraken met de bank gebaseerde berekening hebben we onder andere de belastinglatentie en de voorgestelde dividenduitkeringen afgetrokken van het balanstotaal en eigen vermogen. Het bankconvenant eist dat het gecorrigeerde eigen vermogen op 31 december 2023 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 2023 heeft Port of Amsterdam een positieve kasstroom van € 48,2 miljoen behaald uit operationele activiteiten. In 2023 is er € 55,7 miljoen geïnvesteerd in immateriële, materiële en financiële vaste activa. Ook is er € 25 miljoen dividend uitgekeerd aan de aandeelhouder. Port of Amsterdam beschikt over een 'Revolving credit facility agreement' ter grootte van € 75 miljoen.

In juni 2023 is de vorige financiering geherfinancierd. De huidige faciliteit biedt voldoende speelruimte voor toekomstige investeringen. Port of Amsterdam 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 verschillende risico's en onzekerheden. Deze lichten we nader toe in [hoofdstuk 9, Risicomanagement](#).



Investeringen

De investeringen in materiële vaste activa zijn in 2023 lager uitgekomen dan verwacht. We hebben geïnvesteerd in nieuwe infrastructuur, vervangingen en bedrijfsvoering voor in totaal € 49 miljoen. Door ontvangen subsidies van € 9,5 miljoen was de totale bruto-investering € 58,5 miljoen. De verwachting was om € 59,3 miljoen bruto te investeren, de realisatie ligt hiermee in lijn. Doordat er meer subsidies aan de investeringen zijn toegewezen, is de netto investering lager dan verwacht.

Onderzoek en ontwikkeling

In 2023 hebben we € 3,6 miljoen uitgegeven aan onderzoek en ontwikkeling. De investeringen hadden met name betrekking op door onszelf ontwikkelde software, zoals de applicaties voor de inning van de havengelden (€ 0,8 miljoen) en contracten (€ 0,4 miljoen). Voor 2024 worden ook investeringen op dit gebied verwacht.

Verwachtingen voor 2024

In 2024 geven we verder uitvoering aan onze strategie 2021-2025, waarin de ontwikkeling naar een duurzame haven centraal staat. Komend jaar werken we verder aan belangrijke investeringen die hieraan bijdragen, zoals de ontwikkeling van de walstroomvoorziening bij Cruise Port Amsterdam en de verduurzaming van onze vloot, onder meer door de afbouw en ingebruikname van het door waterstof aangedreven schip Neo Orbis. Ook investeren we in verschillende kades voor toekomstige en bestaande klanten, zoals in de Afrikahaven, bij BLC op Hoogtij en voor het bedrijf Argent Energy.

In de opbrengsten van de overslag en bijbehorende havengelden voorzien we voor 2024 een daling ten opzichte van onze strategie 2021-2025. Vanwege de stijgende contractopbrengsten komen de opbrengsten alsnog hoger uit. Ook voorzien we dat het personeelsbestand in 2024 stijgt naar een gemiddelde van 383 fte. Dit is nodig om verder te professionaliseren en aan al onze ambities invulling te geven. Door kritisch te zijn op de overige operationele kosten stijgen de exploitatielasten nauwelijks ten opzichte van 2023. Naast behoud en verbetering van de bestaande infrastructuur geeft de investeringsagenda invulling aan onze strategie en toekomstvisie. Dat is mogelijk binnen de huidige financieringsstructuur. Hier hoeven we geen additionele faciliteiten voor aan te wenden.

Onze medewerkers

Via water in verbinding



HR-kerncijfers 2023

23 **84** **99** **105** **65**
 <30 30-40 40-50 50-60 >60

Leeftijdsverdeling

18 – 83 – 108 – 106 – 58 in 2022



376
Medewerkers¹
 373 in 2022

361
Fte²
 362 in 2022

5,6%
Ziekteverzuim
 5,6 in 2022



69/31
%
**Man/vrouw-
 verhouding**
 71/29% in 2022

40/34
**Medewerkers
 instroom/uitstroom**
 35/38 in 2022



¹Het aantal medewerkers is gemeten excl. 3 medewerkers die deelnemen aan de RvU regeling en niet meer actief in dienst zijn, maar wel maandelijks een vergoeding ontvangen. ²Gemiddeld aantal FTE

In 2022 hebben we aandacht besteed aan onze kernwaarden en aan ons DNA, dat we hebben verwoord als ‘via water in verbinding’. Medewerkers konden vrijwillig sessies bijwonen waarin verbinding centraal stond. Om onze wendbaarheid te vergroten blijven we de structuur en processen van onze organisatie ontwikkelen. Zo hebben we voorbereidende stappen gezet in de thema’s belonen, functies en rollen en in de gesprekscyclus, zodat we in 2024 toe kunnen werken naar transparantere systemen.

De zelforganiserende en multidisciplinaire teams die nu een aantal jaren functioneren, blijven zich voortdurend ontwikkelen wat betreft werkvormen en structuur. Per afdeling of type werkzaamheid bepalen we met onze medewerkers welke inrichting of werkvorm passend is. Zo bouwen we aan een wendbare en toekomstbestendige organisatie.

Divers en inclusief

In 2023 hebben we ons beleid Diversiteit en Inclusie definitief gemaakt en de streefcijfers per organisatorische laag geformuleerd. Er is een nieuwe werkgroep geformeerd die 2023 heeft gebruikt om alle acties en aandachtsgebieden in kaart te brengen en te prioriteren. Ook is er in 2023 in samenwerking met de vakbonden een werkgroep gestart om te bepalen hoe we een inclusieve cao kunnen realiseren. De uitkomsten hiervan willen we gebruiken bij de CAO onderhandelingen in 2024.

Vanuit arbeidsmarktcommunicatie is en wordt gewerkt aan het inclusiever maken van teksten en beeldmateriaal. We hebben ook gesproken over aanname-eisen voor specifieke doelgroepen. Verder is hernieuwde aandacht gegeven aan Emma at Work. Die stichting wordt nauwer betrokken bij de vacatures van ons bedrijf. 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. Verder richten we ons onder meer op sociale veiligheid, veranderingsbereidheid en autonomie. In april 2023 hebben we een bedrijfsbreed onderzoek uitgevoerd. De respons op dit onderzoek was 73,5%. Dat is meer dan in 2022 (70,3%) en hoger dan de benchmark van 62,9%.

Op hoofdlijnen zien we bij het thema eigenaarschap dezelfde score als in 2022 (7,9). Bij de thema’s bevlogenheid (7,7) en autonomie (7,7) ligt de score iets hoger dan in 2022. De scores voor de thema’s inclusie (7,8) en sociale veiligheid (7,2) liggen iets lager dan in 2022. De grootste verschuiving zien we bij het thema veranderingsbereidheid, dat met een score van 7,1 hoger ligt dan in 2022 (6,7).

De score voor de eNPS (hoe waarschijnlijk is het dat je Port of Amsterdam als werkgever zou aanbevelen aan vrienden, familie en indirecte collega’s) is dit jaar 22. Dit is een daling ten opzichte van vorig jaar toen we 27 scoorden, maar het ligt nog steeds hoger dan in 2019 (14,7) en 2018 (-1,1). Ter vergelijking: de e-NPS-score van de samengestelde benchmark voor PoA is 13. Inmiddels hebben we de resultaten van het onderzoek besproken met alle afdelingen. Waar nodig en mogelijk voeren we verbeteringen door.

Naast het centrale, bedrijfbrede onderzoek, stellen we specifieke onderzoeken ter beschikking gericht op het eigen team. Voor het teamonderzoek dat in voorgaande jaren in het najaar plaatsvond, hebben we in oktober 2023 het Selfservice Portal zo ingericht dat teams en afdelingen het hele jaar door onderzoek kunnen doen. Ze kunnen daarbij een bibliotheek raadplegen met meer dan dertig thema’s. Ook is het nu mogelijk een onderzoek aan te vragen voor een zelf samen te stellen team. In 2025 evalueren we het gebruik van de portal.

In- en uitstroom

In 2023 zijn 40 medewerkers bij Port of Amsterdam komen werken en hebben 34 medewerkers ons bedrijf verlaten, op een totaal van 376 medewerkers. Het aantal ingestroomde medewerkers is daarmee hoger dan 2022 en de uitstroom is lager (toen was de instroom 35 en de uitstroom 38). Net als in 2023 vallen alle medewerkers van Port of Amsterdam onder de cao, met uitzondering van de statutaire directieleden en stagiairs.

Diverse indicatoren

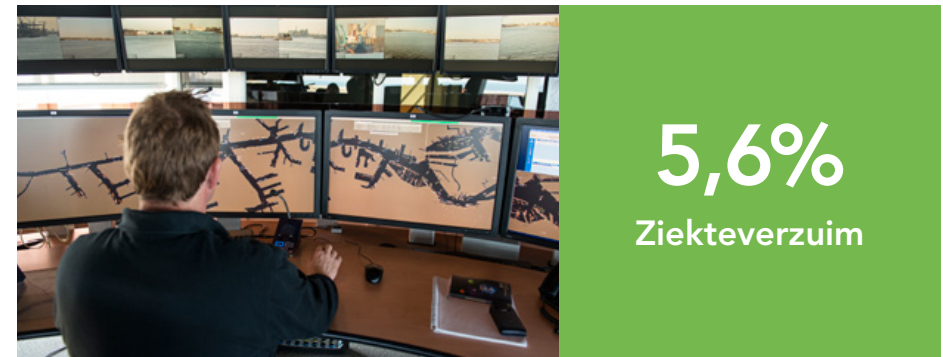
Uitgesplitst in diverse categorieën is het medewerkersbestand van Port of Amsterdam als volgt opgebouwd.

Medewerkersbestand 2023	Aantallen	FTE
Aantal werknemers met een vast contract	339	328,6
Aantal werknemers met een tijdelijk contract	37	35,4
Aantal externe inhuur*	88	-
Aantal stagiaires Werkervaringsplekken MBO 1 en 2	0	0
Aantal stagiaires BBL en BOL	0	0
Aantal stagiaires HBO/WO	7	-
Aantal werknemers met een afstand tot de arbeidsmarkt die onder de Participatiewet vallen	2	1,6

*externe inhuur worden niet in FTE's bijgehouden

Ziekteverzuim

In 2023 was het ziekteverzuim 5,6%, net als in 2022. Ten opzichte van de doelstelling van 4,8%* is dit percentage 0,8 procentpunt hoger. Sinds de coronacrisis zien we een toename in het ziekteverzuim bij Port of Amsterdam. Dit is mede te wijten aan langdurige verzuimgevallen die deels ontstaan zijn als gevolg van het coronavirus. Verder hebben we te maken met langdurig verzuim waarvan de oorzaken divers zijn. De bedrijfsarts monitort de arbeidsongeschikte medewerkers. De leidinggevenden en de afdeling HR volgen de Wet verbetering poortwachter nauwgezet op.



Ziekteverzuim*	%
2023	5,6
2022	5,6
2021	3,8
2020	3,9

*In percentages

Ondernemingsraad

De ondernemingsraad (OR) van Port of Amsterdam denkt mee met het bestuur, brengt advies uit en ontplooit eigen initiatieven. De OR heeft een zittingsperiode van 2022 tot 2025. Het dagelijks bestuur van de OR bestaat uit Francis de Wit (voorzitter), Wesley Raaimakers (vicevoorzitter), Tim Ambachtsheer (secretaris) en Jan Egbertsen (vicesecretaris).

De OR heeft het afgelopen jaar onder andere in werkgroepen actief meegedacht en meegewerkt aan de uitwerking van de drie HR-onderwerpen: Functies en Rollen, Gesprekscyclus en Belonen en de transitie naar een wendbare organisatie. Ook heeft de OR advies uitgebracht over wijzigingen in de rooster- en verlofregels voor de collega's van Divisie Havenmeester.

De OR heeft een goede relatie met de directie en de raad van commissarissen (RvC). Elke 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 begeleiden we en bieden we werk aan 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 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 sollicitatie-trainingen op middelbare scholen en de projecten 'baas van morgen', 'bliksemstage' en 'carrièrecoach'. En we zijn al jaren als sponsor en met een deelnemend team verbonden aan de Amsterdam City Swim, een evenement waarmee geld wordt ingezameld voor onderzoek ten behoeve van ALS patiënten.

Bestuur

Bouwen aan een gezonde,
maatschappelijk verantwoorde
en slagvaardige organisatie

Governance

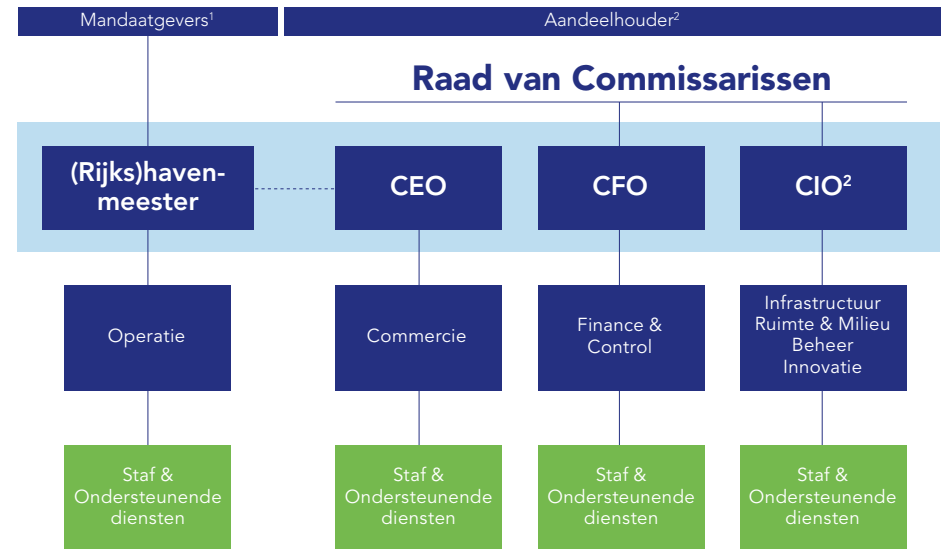
Port of Amsterdam wil een integrale organisatie zijn. We werken samen, zijn gedreven, tonen respect en nemen verantwoordelijkheid. Vanuit deze kernwaarden bouwen wij dagelijks aan een gezonde, maatschappelijk verantwoorde en slagvaardige organisatie.

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.

Port of Amsterdam vindt diversiteit een belangrijk onderwerp en hecht waarde aan een evenwichtige man/vrouwverhouding in de top van het bedrijfsleven. De raad van commissarissen is (eind 2023) met twee vrouwen en drie mannen evenwichtig ingericht. Dit geldt ook voor het directieteam, dat naast de drie statutaire directeuren (een vrouw en twee mannen), bestaat uit de havenmeester (vrouw) en de (waarnemend) bestuurssecretaris (vrouw).



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

Directie

De statutaire directie bestond in 2023 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. 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.



De directie, v.l.n.r.: Dorine Bosman, Koen Overtoom en Alexander Kousbroek

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 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
- Lid raad van toezicht van BNNVARA

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 de toezichtvisie staat de eigen rol als toezichthouder, adviseur, klankbord en werkgever 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 aan 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 2023 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.

Future Proof Governance

De Young Board vertegenwoordigt de stem van de volgende generatie(s) in het bestuur en staat voor het perspectief van de toekomst. Deze generatie moet naar de lange termijn kijken en daar vol mee bezig zijn. Het gaat om hun toekomst. Vanuit dat perspectief heeft de Young Board de directie verschillende keren een spiegel voorgehouden in 2023. Nemen we het juiste besluit voor de toekomst? Voegen onze activiteiten waarde toe? Hoe blijven we als haven veerkrachtig en sterk?

In 2023 heeft de Young Board verdere stappen gezet in de transitie van winstgedreven naar waardegedreven besluitvorming. Zo heeft de Young Board een advies uitgebracht aan de directie over de doorontwikkeling van eerder geformuleerde bouwblokken waardegedreven besluitvorming en is het eerste prototype van de Generatietoets opgeleverd. Deze toets is een aanvulling op MVO-toetsen om impact van besluiten op toekomstige generaties in beeld te krijgen. De Young Board zal binnen het Future Proof Governance-programma het instrument verder ontwikkelen.

De Young Board is trots op de stappen die in 2023 met de directie zijn gezet om aan een toekomstbestendige, veerkrachtige organisatie te bouwen. In 2024 en de jaren daarop blijft de Young Board zich inzetten om de stem van toekomstige generaties te vertegenwoordigen.



Risicomanagement

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.



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



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 afweging tussen veiligheid en 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. Bijlage 3 bevat een gedetailleerde beschrijving van dit beleid.

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, correctieve maatregelen. Bij Port of Amsterdam hebben we niet alleen aandacht voor de harde kant van risicomanagement (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 die bij risicomanagement horen 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 adviseerende, faciliterende en monitorende rol richting de eerste lijn en verstrekken verdiepende analyses en rapportages aan de directie. De derde lijn heeft een onafhankelijke rol en adviseert objectief over de effectiviteit en efficiëntie van het risicomanagementsysteem.

De tweede- en derdelijnsactiviteiten worden gecoördineerd door de manager Risk & Audit. De activiteiten rondom de interne audit worden jaarlijks in samenspraak met de auditcommissie vastgesteld in het auditplan. De uitvoering van de auditactiviteiten besteden we grotendeels uit 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.

Verbeteringen in integraal risicomanagement en de wendbare organisatie

Integraal risicomanagement

In 2023 hebben we de technische inrichting van de GRC-risicomanagementtool afgerond en zijn de eerste controles en acties in de tool uitgevoerd. In deze tool zijn we integraal in staat onze risico's, keyprocessen, gegevensverwerking, informatiebeveiliging en audits te beheersen.

Naast de monitoring en actualisatie van de top risico's hebben we in 2023 de risico's en kansen bij de verschillende bedrijfsonderdelen geïdentificeerd en per kwartaal gemonitord. Dit stelt ons in staat de onzekerheden top-down en bottom-up bij elkaar te brengen en te beheersen. In lijn met de komende CSRD-verplichtingen hebben we de klimaatrisico's kwalitatief uitgewerkt met de bijbehorende financiële gevolgen, conform het raamwerk van de Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD).

Om de uitvoering van onze investeringen beter te kunnen voorspellen en beheersen, hebben we in 2022 het risicocategoriseringsmodel vastgesteld. Ook hebben we in 2023 een IT-applicatie gebouwd en opgeleverd waarmee we alle investeringen in de verschillende fases kunnen beheersen en monitoren. Zo ondersteunen we de uitvoering van de beoogde werkwijze en governance per risicocategorie voor de betrokken stakeholders. In 2024 rollen we deze applicatie en bijbehorende werkwijze verder uit.

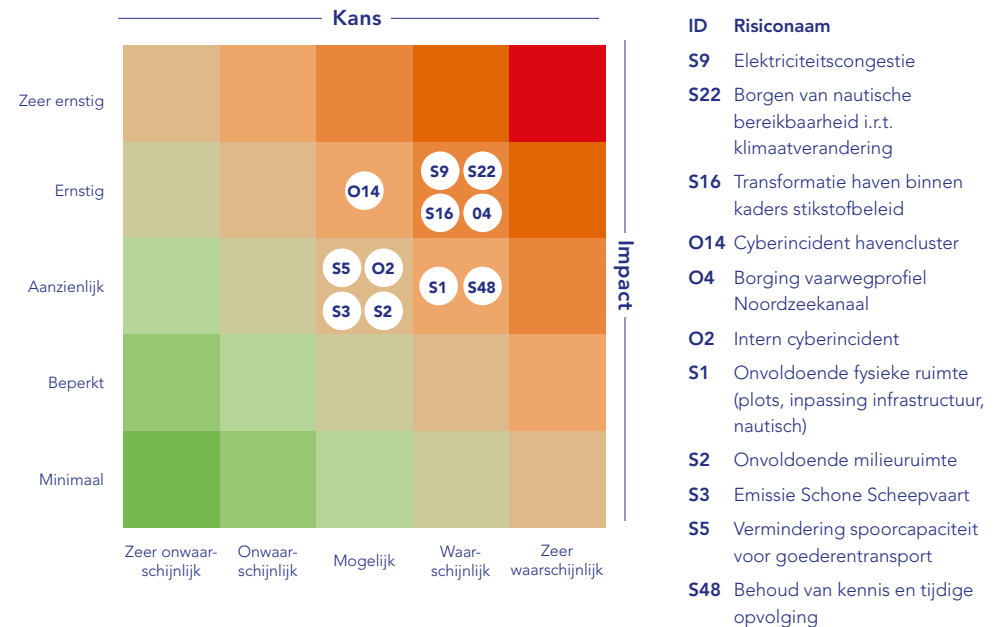
Wendbare organisatie

Om de wendbaarheid van onze organisatie te vergroten hebben we de afgelopen jaren binnen de verticale bedrijfsstructuur horizontale samenwerking gestimuleerd en opgetuigd. Onze autonome klantteams (AKT's), het Strategy & Development-team en het innovatieteam Explore & Go zijn multidisciplinair vormgegeven en in staat om snel en slagvaardig te reageren op veranderingen in de omgeving.

Om de wendbaarheid verder te vergroten heeft HR in 2023 vier verbetergebieden vastgesteld. In 2024 wordt gewerkt aan de inbedding van nieuwe systemen voor functies en rollen, de gesprekscyclus, het beloningsbeleid en persoonlijk leiderschap.

Top 11 risico's 2023

Tijdens een risico-assessment-workshop zijn de risico's gekwantificeerd en de top risico's voor 2023 vastgesteld. De betrokken deelnemersgroep vormt een goede afspiegeling van de organisatie. Elk kwartaal monitoren we deze top 11 en rapporteren hier over in de integrale kwartaalrapportage. Zie bijlage 2 voor de complete lijst met risico's.



Gematerialiseerde risico's 2023

Dit jaar zijn onze IT-voorzieningen getroffen door enkele DDos- en ransomware aanvallen. De impact en genomen maatregelen beschrijven we nader in hoofdstuk 5 onder de kop [Cybersecurity](#).

Ook dit jaar hebben de ontwikkelingen op het gebied van stikstofbeleid invloed gehad op onze bedrijfsvoering en de havengemeenschap. Deze ontwikkelingen beschrijven we uitgebreider in hoofdstuk 5 onder de kop [Stikstof](#).

Fraude en onregelmatigheden

Port of Amsterdam heeft in 2023 opvolging gegeven aan de gesignaleerde risico's in de uitgevoerde frauderisicoanalyse. 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 elke medewerker bij indiensttreding ondertekent. We brengen het belang van de gedragscode en de naleving ervan 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 is er sprake van functiescheiding in onze (financiële) processen. Hiermee voorkomen we dat slechts één persoon ongecontroleerd transacties of verplichtingen kan aangaan, autoriseren, verwerken en afwikkelen en toegang heeft tot activa.

Ondanks alle beheersingsmaatregelen blijft het risico bestaan dat het 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 governancestructuur, een open cultuur waarin we elkaar aan durven spreken, de aanwezigheid van vertrouwenspersonen om niet-integer handelen (anoniem) te melden en periodieke interne en externe audits op de naleving van beheersingsmaatregelen.

Het afgelopen jaar zijn we getroffen door cyberaanvallen en gevallen van phishing. Zoals eerder beschreven heeft informatiebeveiliging dan ook een hoge prioriteit. Hierbij kijken we niet alleen naar continuïteitsborging van de vitale functie van onze haven, maar ook naar fraudebestrijding en privacy.

Tijdens de dagelijkse bedrijfsvoering voeren we controles uit om vast te stellen of er 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 toetsen we de beheersing van informatiebeveiliging, zowel via interne audits als via het externe ISAE-3402-onderzoek en de ISO 27001-audit.

Verlag 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 één van de commissies.



Samenstelling en vergaderingen

De raad van commissarissen bestond in 2023 uit Jan Lagasse (voorzitter), Anne Marie Magis, Mieke Pigeaud-Wijdeveld, Evert den Boer (tot en met 31 december 2023), Willemijn Maas (tot 1 juni 2023) en Bartho Boer (vanaf 1 juni 2023). Met het vertrek van Willemijn Maas is Bartho Boer toegetreden tot de raad van commissarissen.



Bartho Boer is een verbindende bestuurder en communicatief zwaargewicht. Hij heeft veel ervaring opgedaan in de samenwerking met publieke aandeelhouders bij organisaties die op het snijvlak van publiek en privaat opereren.

Willemijn Maas vertrok per 1 juni, na een lange staat van dienst als commissaris bij Port of Amsterdam. Ze was als commissaris betrokken bij de verzelfstandiging van Port of Amsterdam in 2013 en heeft daarna altijd een verbindende rol gespeeld in de relatie tussen stad, aandeelhouder en directie. Zij was een belangrijke supporter van de duurzaamheidsambities van Port of Amsterdam, onder meer bij de totstandkoming van het kolenbesluit in 2017.

Evert den Boer was tot en met 31 december 2023 lid van de raad van commissarissen en bracht in deze rol veel bestuurservaring en kennis mee over de energiesector en de verduurzaming daarvan. Als commissaris was hij voor de directie een waardevolle sparringpartner bij de transitie-uitdagingen waar Port of Amsterdam voor staat.

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

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

Aanwezigheid vergaderingen 2023: 100%

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

Benoemd in 2019

- Directeur Strategy Execution Office ABN AMRO Bank N.V.
- Lid raad van commissarissen van Majorel Group

Aanwezigheid vergaderingen 2023: 100%

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

Benoemd in 2019

- Eigenaar Pi Control
- Lid raad van commissarissen PWN
- Lid raad van toezicht Consumentenbond (t/m 24 juni 2023)
- Lid raad van toezicht van de Open Universiteit (per 1 december 2023)
- Docent governance

Aanwezigheid vergaderingen 2023: 80%

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

Benoemd in 2021, uitgetreden per 31 december 2023

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

Aanwezigheid vergaderingen 2023: 20%

Willemijn Maas (1959), Nederlandse nationaliteit (v)

Benoemd in 2013 (uitgetreden per 1 juni 2023)

- Zakelijk directeur Nederlands Dans Theater
- Voorzitter raad van toezicht Nationaal Restauratiefonds
- Voorzitter raad van toezicht Amsterdam Dance Event
- Voorzitter bestuur Concertvrienden

Aanwezigheid vergaderingen 2023: 100% (tot juni 2023)

Bartho Boer (1978), Nederlandse nationaliteit (m)

Benoemd in 2023 (vanaf 1 juni 2023)

- Chief Brand, Communications & CSR - Royal KPN N.V.
- Member of the Supervisory Board of Delft Support
- Member of the Steering Committee of Haya van Someren Foundation
- Chairman of the KPN Mooiste Contract Fonds

Aanwezigheid vergaderingen 2023: 100% (vanaf 1 juni 2023)

De raad van commissarissen is zo samengesteld dat iedere commissaris onafhankelijk en kritisch kan bijdragen aan het toezicht en advies. Nieuwe nevenfuncties van de leden worden gemeld en besproken, waarna wordt vastgesteld of deze een belemmering vormen voor onafhankelijk en kritisch toezichthouden. Bovenstaande tabel geeft de functies en de nevenfuncties van de leden weer. De leden van de raad van commissarissen nemen deel aan het programma "Permanente Educatie voor Commissarissen en Toezichthouders" van de Governance Academy.

Thema's en vergaderingen

In 2023 is de raad van commissarissen in totaal vijf keer in gewone vergadering bij elkaar gekomen, in aanwezigheid van de directie. Er werden verschillende thema's besproken. Een belangrijk thema in 2023 was het NOVEX-programma. In dit programma wordt in samenwerking met provincie, gemeentes, waterschappen en het Rijk richting gegeven aan de ruimtelijke en milieuruimtelijke randvoorwaarden, de volgorde van de transitieopgaven in de regio en de toekomstbestendigheid van het Noordzeekanaalgebied. Ook was er aandacht voor de uitdagingen rondom het stikstofbeleid, de energiecongestie in het havengebied en het Cyber Safe Harbour-programma.

Het huidige strategisch plan 2021-2025 van Port of Amsterdam is een belangrijke leidraad voor de raad van commissarissen in het gesprek met de directie over de strategische ontwikkelingen, ambities en doelen. Tijdens de RvC-vergaderingen was er uitgebreid aandacht voor de Midterm Review van het strategisch plan. Centraal stond de voortgang van de investeringen en de bijdragen hiervan aan de strategische doelen.

In februari en december werden strategiebijeenkomsten georganiseerd die respectievelijk gewijd waren aan het NOVEX-programma voor het Noordzeekanaalgebied en aan de ontwikkeling van de nieuwe visie en strategie van Port of Amsterdam. Tijdens deze strategiebijeenkomsten zijn de raad van commissarissen en directie aan de hand van concrete dilemma's met elkaar in gesprek gegaan. Er was onder meer aandacht voor de vraag welke rol voor Port of Amsterdam past om zijn ambities en strategie te realiseren.

De raad van commissarissen heeft in 2023 goedkeuring gegeven aan een aantal strategische investeringen die een directe bijdrage leveren aan de strategische doelstellingen van Port of Amsterdam. Dit betrof bijvoorbeeld de investering Elektrificatie Passenger Terminal Amsterdam (walstroom voor Cruise Port Amsterdam), die bijdraagt aan de doelstelling tot reductie van CO₂-emissies. Ook was er instemming met de investering voor de aanleg van nautische infrastructuur aan de Hornhaven, die de circulaire procesindustrie faciliteert.



Besproken en goedgekeurd is ook de oprichting van de Energie Coöperatie Amsterdamse Haven (ECAH), waarmee een creatieve en collectieve bijdrage wordt geleverd aan de oplossing voor elektriciteitscongestie in het havengebied. Ook heeft de raad van commissarissen een voorstel van de directie voor herfinanciering van Port of Amsterdam besproken en goedgekeurd. Ten slotte was er aandacht voor de verlenging van drie grote gronduitgiftes (elk groter dan 25 hectare) en de vereenvoudiging van de structuur van de deelnemingen van Port of Amsterdam.

Naast bovengenoemde vergaderingen waren de leden van de raad van commissarissen aanwezig bij de jaarlijkse algemene vergadering van de aandeelhouder en was de voorzitter aanwezig bij investeringsoverleggen tussen de directie en de aandeelhouder. Alle individuele commissarissen hebben in 2023 minstens één keer een vergadering van de ondernemingsraad van Port of Amsterdam bijgewoond.

Evaluatie raad van commissarissen

In 2023 vond een zelfevaluatie van de raad van commissarissen plaats, onder begeleiding van een extern bureau. Het belangrijkste doel van deze evaluatie was om zicht te krijgen op het formele en informele functioneren van de raad van commissarissen en zijn commissies. Het algemene beeld na de zelfevaluatie is dat de raad van commissarissen betrokken en toegankelijk is. Er is een diverse vertegenwoordiging aan boord. In 2024 wil de raad van commissarissen meer focus aanbrengen in de RvC-agenda door speerpunten op voorhand vast te stellen, meer ruimte te maken voor zijn klankbordfunctie, de scope van de werkgeverscommissie te verbreden en de zichtbaarheid van de raad van commissarissen binnen Port of Amsterdam te vergroten. De resultaten van de zelfevaluatie zijn gedeeld en besproken met de directie.

Auditcommissie

De auditcommissie ondersteunt de raad van commissarissen bij de voorbereiding van besluitvorming over het toezicht op de integriteit en kwaliteit van de financiële verslaggeving van Port of Amsterdam. Ook ondersteunt de commissie de raad van commissarissen bij het toezicht op de effectiviteit van de interne risicobeheersings- en controlesystemen van de vennootschap. De auditcommissie rapporteert haar bevindingen aan de raad van commissarissen en bespreekt ze tijdens de reguliere RvC-vergaderingen.

In 2023 bestond de auditcommissie uit Mieke Pigeaud-Wijdeveld (voorzitter) en Anne Marie Magis. De commissie vergaderde in 2023 vier keer. In aanwezigheid van de externe accountant kwamen onder meer de jaarcontrole 2023 en de vaststelling van de jaarrekening 2022 aan de orde. De auditcommissie heeft de accountant aanvullend verzocht zich te uiten over de CSRD, de IT-strategie en Cyber Security. Ook het voorstel voor de herfinanciering is uitgebreid besproken. Terugkerende onderwerpen op de agenda zijn treasury (jaarplan en -verslag), de herijking van toprisico's en rapportages op risicomanagement en interne audits, de begroting en de periodieke financiële rapportages. Ook worden in de auditcommissie de business cases besproken van grote investeringen. In 2023 was de investering in walstroom voor Cruise Port Amsterdam (voorheen PTA) de grootste.

Werkgeverscommissie

De werkgeverscommissie bestond begin 2023 uit Evert den Boer (voorzitter), Jan Lagasse en Anne Marie Magis. Eind 2023 heeft Bartho Boer het voorzitterschap overgenomen van Evert den Boer.

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 het hoofd van de Divisie Havenmeester.

In het tweede kwartaal van 2023 heeft de werkgeverscommissie met goed resultaat de benoeming afgerond voor een nieuw lid van de raad van commissarissen. Op voordracht van de raad van commissarissen heeft de algemene vergadering van Port of Amsterdam Bartho Boer per 1 juni benoemd tot commissaris.

Tot slot wil de raad van commissarissen zijn waardering en dank uitspreken aan alle medewerkers en het directieteam van Port of Amsterdam.

Jan Lagasse, voorzitter

Anne Marie Magis

Mieke Pigeaud-Wijdeveld

Bartho Boer

Evert den Boer

Over dit jaarverslag

Met ons jaarverslag informeren wij stakeholders en andere geïnteresseerden. Naast onze aandeelhouder zijn dat bijvoorbeeld klanten, partners, overheden en maatschappelijke organisaties. 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?



Implementatie CSRD

De opzet voor het jaarverslag van 2023 is gelijk aan die van 2022, waarmee we voor een versoepelde insteek hebben gekozen. Waar we de jaren ervoor 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)), steeds transparanter te zijn (Transparantiebenchmark) en onze externe verificatie van maatschappelijke resultaten te vergroten (Assurance), hebben we met het jaarverslag 2022 een andere koers gevaren. Dat hebben we gedaan vanwege de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) van de EU die op onze organisatie afkomt. We hebben ervoor gekozen onze capaciteit in te zetten op de implementatie hiervan.

In 2023 hebben we de eerste grote stappen gezet om in 2025 te kunnen voldoen aan de rapportageverplichtingen van de CSRD. Zo is de dubbele materialiteitsanalyse in de afrondende fase gebracht en hebben we de verschillen geanalyseerd tussen de vereisten van de CSRD en onze rapportage in het jaarverslag van 2021. In 2024 verwachten wij dit traject voort te zetten. Dan werken we de uitgevoerde analyses uit tot concrete rapportageteksten en indicatoren conform de richtlijn. In 2025 zetten we afrondende stappen om aan alle vereisten te voldoen.

Scope van dit jaarverslag

Dit verslag omvat de activiteiten van Port of Amsterdam in de periode van 1 januari 2023 tot en met 31 december 2023 en is gepubliceerd op 26 april 2024.

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.



Jaarrekening

Met onze jaarrekening geven
wij inzicht in ons financieel
resultaat over 2023

Balans per 31 december 2023

(vóór resultaatverdeling)

Activa	Toelichting	31-12-2023	31-12-2022
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	1	6.489.705	6.660.937
Materiële vaste activa	2	604.300.822	580.384.375
Financiële vaste activa	3	349.566.945	344.957.672
Totaal vaste activa		960.357.472	932.002.984
Vlottende activa			
Vorderingen	4	19.671.356	25.188.660
Liquide middelen	5	11.090.514	16.715.180
Totaal vlottende activa		30.761.870	41.903.840
Totaal activa		991.119.342	973.906.824
Passiva			
Eigen vermogen			
Geplaatst kapitaal	7	45.000	45.000
Agioreserve	8	300.584.972	300.584.972
Wettelijke reserves	9	13.104.808	11.620.707
Overige reserves	10	315.301.602	297.343.465
Resultaat boekjaar		55.059.415	44.490.238
		684.095.797	654.084.382
Voorzieningen	11	79.348.040	80.097.654
Langlopende schulden	12	139.466.664	141.775.972
Kortlopende schulden	13	88.208.841	97.948.816
Totaal passiva		991.119.342	973.906.824

Winst- en verliesrekening over 2023

	Toelichting	2023	2022
Opbrengsten	14	190.410.974	181.494.464
Personeelslasten	15	44.362.674	41.547.428
Afschrijvingen	16	29.086.025	24.725.928
Overige bedrijfskosten	17	41.825.901	79.017.203
Som der kosten		115.274.600	145.290.559
Bedrijfsresultaat		75.136.374	36.203.905
Financiële baten en lasten	18	-2.560.427	19.031.805
Resultaat voor belastingen		72.575.947	55.235.710
Belastingen	19	-18.810.680	-14.151.329
Resultaat na belastingen		53.765.267	41.084.381
Resultaat deelnemingen	20	1.294.148	3.405.857
Nettoresultaat na belastingen		55.059.415	44.490.238

Kasstroomoverzicht over 2023

	Toelichting	2023	2022
Bedrijfsresultaat		75.136.374	36.203.905
Aanpassingen voor:			
Afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen	16	28.921.643	24.128.337
Toename (afname) van de voorzieningen	11	-2.185.301	5.424.693
Afkoop erfpacht		-2.339.129	-2.107.364
Boekresultaat op desinvesteringen		-	468.046
Egalisatie reductie- en ingroeiregelingen		1.631.322	1.669.270
		26.028.535	29.582.982
Mutaties werkkapitaal:			
Mutatie vorderingen	4	5.349.153	-2.741.820
Mutatie kortlopende schulden	13	-43.539.309	43.988.328
		-38.190.156	41.246.508
Kasstroom uit bedrijfsoperaties		62.974.753	107.033.395
Ontvangen interest		324.740	597.916
Betaalde interest		-1.930.063	-926.653
Betaalde vennootschapsbelasting	19	-13.127.494	-8.342.656
		- 14.732.817	- 8.671.393
Totaal van kasstroom uit operationele activiteiten		48.241.936	98.362.002

Kasstroomoverzicht over 2023

Kasstroom uit investeringsactiviteiten	Toelichting	2023	2022
Investerings immateriële vaste activa	1	-3.647.161	-2.704.793
Investerings materiële vaste activa	2	-46.389.388	-39.728.477
Investerings financiële vaste activa	3	-5.620.432	-3.314.648
Desinvesteringen materiële vaste activa	2	-	3.145.077
Aflossingen op financiële vaste activa	3	1.808.558	453.330
Ontvangen dividend deelnemingen	3	-	1.200.000
Totaal van kasstroom uit investeringsactiviteiten		-53.848.423	-40.949.511
Kasstroom uit financieringsactiviteiten			
Betaald dividend		-25.048.000	-52.937.000
Aflossing langlopende schulden		-347.440	-66.735
Opname langlopende schulden aan kredietinstellingen	12	377.261	814.261
Mutatie kortlopende schulden aan kredietinstellingen		25.000.000	-2.706
Totaal van kasstroom uit financieringsactiviteiten		-18.179	-52.192.180
Totaal van toename (afname) van geldmiddelen		-5.624.666	5.220.311
Geldmiddelen aan het begin van de periode		16.715.180	11.494.869
Toename (afname) van geldmiddelen		-5.624.666	5.220.311
Geldmiddelen aan het einde van de periode		11.090.514	16.715.180

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Informatie over de rechtspersoon

Vestigingsadres en inschrijffnummer 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.

Algemene toelichting

De belangrijkste activiteiten van de rechtspersoon

Havenbedrijf Amsterdam N.V. (verder te noemen: 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 het havenbedrijf 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.

Informatieverschaffing over continuïteit

Havenbedrijf Amsterdam heeft als doel om de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen, zowel op operationeel als financieel gebied. De directie heeft een meerjarenbegroting opgesteld waarin de kernprocessen en de continuïteit daarvan nauwlettend worden gevolgd. We schatten de financiële gevolgen zo goed mogelijk in en brengen deze onder in een meerjarenbegroting. De belangrijkste kengetallen in het kader van de continuïteitsveronderstelling zijn ultimo 2023 als volgt:

- Groepsvermogen: € 684,1 miljoen (2022: € 654,1 miljoen)
- Resultaat: € 55,1 miljoen (2022: € 44,5 miljoen)
- Werkkapitaal: € - 57,4 miljoen (2022: € - 56,0 miljoen)
- Solvabiliteit: 52,2% (2022: 51,1%)
- Liquiditeit:
 - Operationele kasstroom: € 48,2 miljoen (2022: € 98,4 miljoen)
 - Current ratio: 0,35 (2022: 0,43)

Het werkkapitaal is per 31 december 2023 negatief. Dit komt met name door een kortlopend kredietfaciliteit met de bank ad € 25 miljoen, de vooruit ontvangen erfpacht ad € 22 miljoen en te betalen vennootschapsbelasting ad € 8,1 miljoen. Havenbedrijf Amsterdam heeft met financiers afspraken gemaakt. Deze zijn verwerkt in de jaarrekening en de toelichting erop. In 2023 was geen sprake van een schending van afspraken of convenanten. Op basis van de meerjarenbegroting is onze verwachting dat Havenbedrijf Amsterdam ook in de (nabije) toekomst blijft voldoen aan de convenantseisen en dat de organisatie voldoende kasstromen blijft genereren om aan haar verplichtingen te blijven voldoen. Op grond hiervan is de directie van mening dat de continuïteit van Havenbedrijf Amsterdam gewaarborgd is.

Schattingen

Bij de toepassing van de grondslagen en regels voor het opstellen van de jaarrekening gaat de directie van Havenbedrijf Amsterdam uit van diverse oordelen, schattingen en veronderstellingen op basis van de omstandigheden en informatie beschikbaar op het moment van opmaak van de jaarrekening. Schattingen gebaseerd op toekomstige gebeurtenissen (of het zich niet voordoen van verwachte gebeurtenissen) kunnen onderhevig zijn aan latere veranderingen in de markt en omstandigheden buiten de invloedssfeer van de organisatie. 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 toetsen we of zich zodanige wijzigingen hebben voorgedaan in de schattingen en veronderstellingen van activa, dat een aanpassing van de gebruiksduur noodzakelijk is. Een dergelijke aanpassing voeren we toekomstgericht door.

Latente belastingvorderingen

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

Voorziening dubieuze vorderingen

Noodzakelijk geachte voorzieningen voor mogelijke verliezen als gevolg van oninbaarheid worden in mindering gebracht op de openstaande debiteurenpositie. Deze voorzieningen bepalen we op basis van individuele beoordeling van de vorderingen. De schattingselementen betreffen voornamelijk ouderdom van de vorderingen en kredietwaardigheid van de klanten.

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. Deze berekening wordt vervolgens contant gemaakt op basis van inflatie, veronderstellingen en actuele rente op hoogwaardige ondernemingsobligaties. Ten aanzien van de saneringsverplichtingen die zijn verlegd aan klanten maken wij inschattingen van het contract- en kredietwaardigheidsrisico 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. 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 carrièretabellen.

Schattingswijziging

Per 31 december 2023 hebben we de hoogte van de saneringsvoorziening opnieuw ingeschat. 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. Voor de benodigde saneringswerkzaamheden hebben we een voorziening getroffen. In de praktijk bleek dat de norm 'Industrie' niet geheel duidelijk was, waardoor er een verschil ontstond tussen de uit te voeren werkzaamheden en de hiervoor gevormde voorziening. In 2023 heeft de gemeente Amsterdam de interpretatie van deze norm verduidelijkt. Havenbedrijf Amsterdam heeft op basis hiervan de voorziening aangepast naar een omvang passend bij deze verduidelijking. Als gevolg van deze schattingswijziging is de vrijval ten gunste van het bedrijfsresultaat (onderdeel kosten milieu en ruimte) circa € 19,6 miljoen. Daarnaast is er een contante waarde effect (financiële last) van € 1,4 miljoen.

Consolidatie

Havenbedrijf Amsterdam N.V. heeft belangen in 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 N.V. is in 2023 in liquidatie.

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.

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 indien 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 het opnemen van activa waarvan de rechtspersoon niet het juridisch eigendom bezit, 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.

Salderen

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

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

Omrekening van vreemde valuta voor de balans

De jaarrekening is opgesteld in Euro's; dit is zowel de functionele als de presentatievaluta van Havenbedrijf Amsterdam N.V.. Vorderingen, schulden en verplichtingen in vreemde valuta's worden omgerekend tegen de koers per balansdatum. De 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.

Operationele leases

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

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

Pensioenregelingen

De werknemers van de vennootschap nemen deel aan de bedrijfstakpensioenregeling van het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP). De middelloonregeling wordt gefinancierd door afdrachten aan het ABP. De pensioenverplichtingen worden gewaardeerd volgens de verplichting aan de pensioenuitvoerder benadering.

In deze benadering wordt de aan de pensioenuitvoerder te betalen premie als last in de winst- en verliesrekening verantwoord. 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 2023 (en 2022) waren er geen verplichtingen naast de betaling van de jaarlijkse aan de pensioenuitvoerder verschuldigde premie.

De dekkingsgraad van het ABP op 31 december 2023 was 110,5 % (2022: 110,9%). Deze dekkingsgraad is een momentopname van de financiële situatie op 31 december 2023. 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 2023 was 113,9 % (2022: 118,6%). Wettelijk is bepaald dat de dekkingsgraad 126% dient te zijn en dat de dekkingsgraad niet langer dan 5 jaar onder de 104,2% mag liggen. Maatregelen die het ABP heeft genomen de afgelopen jaren in verband met het niet voldoen aan de wettelijke beleidsdekkingsgraad van 104,2% is het niet indexeren van de pensioenen.

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 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.

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

Buitengebruik gestelde materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen de boekwaarde dan wel de lagere opbrengstwaarde. Een materieel vast actief wordt niet langer in de balans opgenomen na vervreemding of wanneer geen toekomstige prestatie eenheden van het gebruik of de vervreemding worden verwacht. De bate of last die voortvloeit uit de desinvestering wordt in de winst- en verliesrekening verwerkt. Periodiek groot onderhoud wordt volgens de componentenbenadering geactiveerd. In de kostprijs worden de kosten van groot onderhoud opgenomen, zodra deze kosten zich voordoen en aan de activeringscriteria is voldaan. De boekwaarde van de te vervangen bestanddelen wordt dan als gedesinvesteerd beschouwd en ten laste van de winst- en verliesrekening gebracht.

Indien de verwachting omtrent de afschrijvingsmethode, gebruiksduur en/of restwaarde in de loop van de tijd wijzigingen ondergaat, worden 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, worden bij de vervolgwaardering 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 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 waardeeringsgrondslagen anderzijds, met dien verstande dat latente belastingvorderingen alleen worden opgenomen voor zover het waarschijnlijk is dat er toekomstige fiscale winst zal zijn waarmee de tijdelijke verschillen kunnen worden verrekend en verliezen kunnen worden gecompenseerd.

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

De waardering van latente belastingvorderingen wordt gebaseerd op de fiscale gevolgen van de door de vennootschap op balansdatum voorgenomen wijze van

realisatie of afwikkeling van zijn activa, voorzieningen, schulden en overlopende passiva. Latente belastingvorderingen en -verplichtingen worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa

Per balansdatum wordt beoordeeld of aanwijzingen bestaan dat een vast actief aan een bijzondere waardevermindering onderhevig kan zijn. Indien hiervoor indicaties bestaan, wordt de realiseerbare waarde van het actief bepaald. Indien het niet mogelijk is de realiseerbare waarde voor het individuele actief te bepalen, wordt de realiseerbare waarde bepaald van de kasstroom genererende eenheid waartoe het actief behoort. Van een bijzondere waardevermindering is sprake als de boekwaarde van een actief of de kasstroom genererende eenheid hoger is dan de realiseerbare waarde. De realiseerbare waarde is de hoogste van de opbrengstwaarde en de bedrijfswaarde. Een verlies als gevolg van een bijzondere waardevermindering wordt direct als last verwerkt in de winst- en verliesrekening.

Vorderingen

Vorderingen worden bij eerste verwerking opgenomen tegen de reële waarde en vervolgens gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs. Noodzakelijk geachte voorzieningen voor mogelijke verliezen als gevolg van oninbaarheid worden in mindering gebracht. Deze voorzieningen worden bepaald door individuele beoordeling van die vorderingen.

Liquide middelen

Liquide middelen bestaan uit kasmiddelen, tegoeden op bankrekeningen en direct opeisbare deposito's met een looptijd korter dan drie maanden. De liquide middelen worden gewaardeerd tegen de nominale waarde.

Voorzieningen

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

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 waarbij het volharderen hierin 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 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 waarde 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. De 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 logistiek havengebied Amsterdam. Dit betreft de 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 logistiek 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 logistiek 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 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. Ook wordt rekening gehouden met wijzigingen die optreden in de latente belastingvorderingen en latente belastingschulden uit hoofde van wijzigingen in het te hanteren belastingtarief.

Resultaat deelnemingen

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

Kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de indirecte methode. De geldmiddelen in het kasstroomoverzicht bestaan uit de liquide middelen. Betaalde en ontvangen interest worden opgenomen onder de kasstroom uit operationele activiteiten.

Betaalde dividenden worden opgenomen onder de kasstroom uit financieringsactiviteiten. Ontvangen dividenden worden opgenomen onder de kasstroom uit investeringsactiviteiten. Transacties waarbij geen ruil van geldmiddelen plaatsvindt, waaronder financiële leasing, worden niet in het kasstroomoverzicht opgenomen.

Toelichting op de balans

1 Immateriële vaste activa

	Software in eigen ontwikkeling	Concessies, vergunningen en intellectuele eigendommen	Activa in ontwikkeling	Totaal
Stand per 1 januari 2023				
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
Boekwaarde per 1 januari 2023	1.882.311	656.875	4.121.751	6.660.937
Mutaties				
Investerings	64.138	-	3.583.023	3.647.161
Ingebruikname	2.522.621	595.028	-3.117.649	-
Afschrijvingen	-1.898.933	-474.572	-	-2.373.505
Bijzondere waardeverminderingen	-	-	-1.442.959	-1.442.959
Desinvesteringen	-1.215.035	-708.392	-	-1.923.427
Afschrijvingen op desinvesteringen	1.215.035	706.463	-	1.921.498
Saldo mutaties	687.826	118.527	-977.585	-171.232
Stand per 31 december 2023				
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	7.279.209	2.421.076	3.144.166	12.844.451
Cumulatieve afschrijvingen	-4.709.072	-1.645.674	-	-6.354.746
Boekwaarde per 31 december 2023	2.570.137	775.402	3.144.166	6.489.705
Afschrijvingspercentages	20-33%	20-33%		

Een aantal initiële investeringen in immateriële vaste activa zijn volledig afgeschreven, maar de activa zijn nog wel in gebruik. De belangrijkste hiervan zijn de applicaties zee- en binnenhavengeld en het contractmanagement systeem. Op deze applicaties is nog wel doorontwikkeld met bijbehorende afschrijvingen.

Software in eigen ontwikkeling

De post 'software in eigen ontwikkeling' betreft de ingebruikname van zelfontwikkelde software zoals de applicaties voor havengelden (€ 0,8 miljoen), contracten (€ 0,4 miljoen) en het dataplatform (€ 0,7 miljoen).

Activa in ontwikkeling

De investeringen in activa in ontwikkeling hebben voornamelijk betrekking op het ontwikkelen van een nieuwe zeehavengeldapplicatie (€ 1,7 miljoen), doorontwikkelen van de applicaties voor havengelden (€ 0,7 miljoen), contractopbrengsten (€ 0,3 miljoen), het dataplatform (€ 0,5 miljoen) en doorontwikkeling van de applicatie voor het Havenafvalplan (€ 0,2 miljoen).

In 2023 is een duurzame waardevermindering verwerkt op een lopend project ad € 1,4 miljoen.

De ten laste van het resultaat over 2023 gebrachte kosten van ontwikkeling met inbegrip van de afschrijvingen van op de balans geactiveerde kosten van ontwikkeling bedragen € 3,3 miljoen (2022: € 1,9 miljoen).

2 Materiële vaste activa

	Erfpachtrecht gronden en terreinen	Grond-, weg- en waterwerken	Andere vaste bedrijfsmiddelen	Bedrijfsgebouwen en terreinen	Activa in aanbouw	Totaal
Stand per 1 januari 2023						
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
Boekwaarde per 1 januari 2023	242.441.622	249.861.435	6.375.378	33.864.674	47.841.266	580.384.375
Mutaties:						
Investerings	-	92.822	293.867	2.192.429	46.440.578	49.019.696
Ingebruikname	-	28.468.452	6.751.923	2.446.651	-37.667.026	-
Afschrijvingen	-6.068.569	-12.918.493	-1.111.326	-2.412.807	-	-22.511.195
Desinvesteringen	-	-559.652	-882.803	-1.930.560	-	-3.373.015
Afschrijvingen op desinvesteringen	-	337.700	865.024	1.221.385	-	2.424.109
Bijzondere waardeverminderingen	-	-	-	-1.643.148	-	-1.643.148
Saldo mutaties	-6.068.569	15.420.829	5.916.685	-126.050	8.773.552	23.916.447
Stand per 31 december 2023						
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	302.577.230	395.644.412	29.569.383	50.444.777	56.614.818	834.850.620
Cumulatieve afschrijvingen	-66.204.177	-130.362.148	-17.277.320	-16.706.153	-	-230.549.798
Boekwaarde per 31 december 2023	236.373.053	265.282.264	12.292.063	33.738.624	56.614.818	604.300.822
Afschrijvingspercentages	2%	0–10%	2–33%	2–27%		

Een aantal materiële vaste activa, waarde € 51,2 miljoen, zijn volledig afgeschreven maar de activa zijn nog wel in gebruik. De belangrijkste hiervan zijn investeringen in 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 (over 50 jaar) is er een mogelijkheid tot actualisatie van de canon en herziening van de algemene voorwaarden van de hoofderfpacht. Op basis van economische realiteit van de transactie heeft de gemeente een vermogensstorting gedaan ter hoogte van de afkoopsom en is de afkoopsom geactiveerd als erfpachtrecht gronden en terreinen met agio als tegenhanger op de balans. Dit erfpachtrecht had als alternatief ook onder de financiële vaste activa of als gebruiksrecht onder immateriële vaste activa opgenomen kunnen worden.

Per 31 december 2023 is 234,5 hectare (14,3%) van de voor erfpacht beschikbare gronden en terreinen beschikbaar voor uitgifte.

Grond- en wegwerken

De belangrijkste onderdelen van de post ingebruiknames zijn aanleg van het terrein, de weg en het fietspad aan de Aziëhavenweg (€ 1,5 miljoen), aanleg van de verbindingsweg van de Koprweg/Oceanenweg (€ 0,9 miljoen), aanleg van een terrein aan de Ruijgoordweg (€ 0,6 miljoen) en aanleg van de deklaag aan de Coenhavenweg (€ 0,2 miljoen).

De desinvesteringen betreffen hoofdzakelijk de verharding van de Archangelkade en de verharding van de busopstelplaats aan de Koivistokade.

Waterwerken

De belangrijkste onderdelen van de post ingebruiknames zijn de kade in de Australiëhaven (€ 9,3 miljoen), de inkassing van een kade in het Noordzeekanaal (€ 4,8 miljoen), kadeconstructie in de Aziëhaven (€ 2,6 miljoen) en de constructie van een damwand in de Usselincxhaven (€ 1,1 miljoen).

Andere vaste bedrijfsmiddelen

De belangrijkste ingebruiknames hebben betrekking op walstroominstallaties (€ 4,5 miljoen) en de ombouw van een patrouillevaartuig (€ 1,9 miljoen).

Bedrijfsgebouwen

De investeringen zien in 2023 onder meer toe op de aankoop van een pand (€ 2,1 miljoen).

De ingebruiknames betreffen in 2023 voornamelijk de aanleg van zonnepanelen op een pand aan de Koprweg (€ 1,6 miljoen) en verbouwing en renovatie van het pand aan de Capriweg (€ 0,7 miljoen).

Activa in aanbouw

De investeringen in materiële vaste activa in ontwikkeling hebben voornamelijk betrekking op aanleg van een kade in de Afrikahaven (€ 12,6 miljoen), afmeerpalen in de Mercuriushaven (€ 4,1 miljoen), vervanging van het bedrijfsvaartuig 'Havenbeheer' en nieuwbouw van het botenhuis (€ 2,8 miljoen), aanleg van walstroominstallaties (€ 6,0 miljoen), groot onderhoud aan een kade in de Westhaven (€ 2,5 miljoen), aanleg van verharding van een kavel in de Vlothavenpier (€ 2,3 miljoen), vervanging van een stalen damwand in de Sonthaven (€ 1,6 miljoen), aanleg van binnenvaartvoorzieningen (€ 1,4 miljoen), verbouwing van een pand aan de Petroleumhavenweg (€ 1,0 miljoen) en de aanleg van zonnepanelen op een pand aan de Koprweg (€ 0,7 miljoen).

3 Financiële vaste activa

	Deelnemingen in groepsmaatschappijen	Vorderingen op groepsmaatschappijen	Latente belastingvorderingen	Overige langlopende vorderingen	Totaal
Boekwaarde per 1 januari 2023	11.708.838	5.500.687	288.161.408	39.586.739	344.957.672
Verstrekingen	-	-	-	5.612.932	5.612.932
Verhoging	-	-	644.193	-	644.193
Aandeel resultaat deelnemingen met invloed van betekenis	1.294.148	-	-	-	1.294.148
Rente	-	109.746	-	373.370	483.116
Kortlopend deel	-	-	-	- 2.135.729	-2.135.729
Aflossingen	-	-591.161	-	- 698.226	-1.289.387
Boekwaarde per 31 december 2023	13.002.986	5.019.272	288.805.601	42.739.086	349.566.945

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

Deelnemingen in groepsmaatschappijen	31-12-2023	31-12-2022
Bouw- en Handelmaatschappij Hallum B.V.	11.357.575	9.578.281
Hallum Cruise B.V.	1.457.372	1.890.836
Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied N.V.	188.039	239.721
Totaal deelnemingen in groepsmaatschappijen	13.002.986	11.708.838

Bouw- en handelmaatschappij Hallum B.V.	2023	2022
Boekwaarde per 1 januari	9.578.281	6.776.215
Mutaties:		
Resultaat	1.779.294	2.802.066
Boekwaarde per 31 december	11.357.575	9.578.281

Hallum Cruise B.V.	2023	2022
Boekwaarde per 1 januari	1.890.836	1.932.859
Mutaties:		
Resultaat	-433.464	-42.023
Boekwaarde per 31 december	1.457.372	1.890.836

Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied N.V.	2023	2022
Boekwaarde per 1 januari	239.721	793.907
Resultaat	-51.682	645.814
Slotuitkering t.b.v. liquidatie	-	-1.200.000
Boekwaarde per 31 december	188.039	239.721

Het resultaat van Bouw- en Handelmaatschappij Hallum B.V. bestaat voornamelijk uit het resultaat van de onderliggende deelnemingen.

Het resultaat van Hallum Cruise B.V. betreft in 2023 met name de vennootschapsbelastinglast m.b.t. de deelneming in Waterkant C.V.

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.

Per 1 januari 2024 heeft een herstructurering plaatsgevonden. Het doel van de herstructurering is het vereenvoudigen van de juridische structuur. De herstructurering bestaat uit een aantal onderdelen en is hieronder verder toegelicht.

Per 1 januari 2024 heeft Bouw- en Handelmaatschappij Hallum B.V. de statutaire naam gewijzigd in Port of Amsterdam Participaties B.V.

Waterkant C.V. is ontbonden en het vermogen is vereffend en toebedeeld aan Hallum Cruise B.V.. De activiteiten van Waterkant C.V. worden vanaf 1 januari 2024 doorgezet in Hallum Cruise B.V.. Tevens is Hallum Cruise B.V. per 1 januari 2024 gefuseerd met Waterkant B.V. en heeft Hallum Cruise B.V. de statutaire naam gewijzigd in Cruiseport Amsterdam B.V.. Per 1 januari 2024 de aandelen van Cruise Port Amsterdam B.V. overgedragen aan Bouw- en Handelmaatschappij Hallum B.V.

De herstructurering wordt gekenmerkt als een transactie onder gemeenschappelijke leiding. Verwerking van de transacties vindt in 2024 plaats conform de relevante richtlijnen.

Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied N.V. is in liquidatie en dit zal in 2024 volledig afgewikkeld worden.

Vordering op Bouw- en Handelmaatschappij Hallum B.V.	2023	2022
Boekwaarde per 1 januari	5.500.687	4.765.752
Verstrekingen	7.500	915.178
Rente	109.746	108.373
Doorbelasting vennootschapsbelasting	21.339	-148.559
Aflossingen	-620.000	-140.057
Boekwaarde per 31 december	5.019.272	5.500.687

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.

Latente belastingvorderingen	2023	2022
Stand per 1 januari	288.161.408	287.787.520
Verhoging	644.193	373.888
Stand per 31 december	288.805.601	288.161.408

In het huidige boekjaar is de latente belastingvordering verhoogd. De toename van de latente belastingvordering bedraagt € 0,6 miljoen. Deze latente belastingvordering betreft de tijdelijke waarderingsverschillen van met name het erfpachtrecht gronden en terreinen (materiële vaste activa) en de vooruitontvangen erfpacht (langlopende schulden).

Van de latente belastingvordering is € 6,5 miljoen (2022: € 6,7 miljoen) kortlopend.

Overige langlopende vorderingen	31-12-2023	31-12-2022
Langlopende leningen u/g	9.601.166	10.335.775
Reductie- en ingroeiregelingen	33.137.920	29.250.964
Totaal	42.739.086	39.586.739

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 € 8,1 miljoen (2022: € 8,6 miljoen).

Ook 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 € 1,0 miljoen (2022: € 1,1 miljoen).

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

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

4 Vorderingen

Vlottende activa	31-12-2023	31-12-2022
Handelsdebiteuren	4.236.190	10.228.355
Groepsmaatschappijen	1.200.108	2.156.458
Belastingen en premies sociale verzekeringen	1.395.668	-
Overlopende activa	12.839.390	12.803.847
	19.671.356	25.188.660

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

Handelsdebiteuren	31-12-2023	31-12-2022
Vorderingen op handelsdebiteuren	4.707.819	10.762.255
Voorziening voor oninbaarheid	-471.629	-533.900
	4.236.190	10.228.355

Op de vorderingen op handelsdebiteuren is een voorziening voor oninbaarheid van € 0,5 miljoen (2022: € 0,5 miljoen) in mindering gebracht.

Overlopende activa	31-12-2023	31-12-2022
Nog te factureren bedragen	7.469.010	4.203.396
Vooruitbetaalde kosten	2.561.265	1.114.998
Reductie- en ingroeiregelingen	1.584.438	1.489.784
Overige vorderingen	1.224.677	5.995.669
	12.839.390	12.803.847

De overlopende activa betreffen ultimo 2023 in hoofdzaak nog te factureren bedragen. Deze post is ten opzichte van 2022 gestegen met € 3,2 miljoen. Deze stijging wordt veroorzaakt door de hogere opbrengsten in 2023.

De overige vorderingen zijn ultimo 2023 € 4,6 miljoen lager ten opzichte van 2022. Ultimo 2022 was er nog sprake van een nog te ontvangen bijdrage voor sanering van de bodemverontreiniging aan de Fosfaatweg (2023: € 0 miljoen, 2022: € 4,5 miljoen).

Alle vorderingen hebben een looptijd van ten hoogste een jaar.

5 Liquide middelen

	31-12-2023	31-12-2022
Banken	8.894.696	16.300.963
Banken (dagtoeristenbelasting)	2.195.818	414.217
	11.090.514	16.715.180

Beperkte vrije beschikbaarheid liquide middelen

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

Namens de gemeente Amsterdam int Port of Amsterdam de dagtoeristenbelasting. De ontvangen bedragen worden overgedragen aan de gemeente Amsterdam. Ultimo 2023 bedraagt de verplichting aan gemeente Amsterdam € 2.195.818 (2022: € 414.217).

Kredietfaciliteiten

Havenbedrijf Amsterdam beschikt over een zogenaamde 'Revolving credit facility agreement' ter grootte van € 75 miljoen (2022: € 106 miljoen). In juni 2023 is de vorige financiering geherfinancierd. Hierbij is een extra bank aangetrokken als financier. 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 2023 voldaan. Zekerheden voor deze lening zijn niet gesteld. Bij de waardering van deze financiering is rekening gehouden met bijkomende kosten. Per 31 december 2023 is € 25 miljoen getrokken op deze faciliteit.

6 Eigen vermogen

In onderstaand overzicht is het verloop van het eigen vermogen weergegeven:

	Geplaatst kapitaal	Agioreserve	Wettelijke reserves	Overige reserve	Resultaat boekjaar	Totaal
Stand per 1 januari 2022	45.000	300.584.972	8.560.019	295.612.703	57.728.450	662.531.144
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
Stand per 31 december 2022	45.000	300.584.972	11.620.707	297.343.465	44.490.238	654.084.382

	Geplaatst kapitaal	Agioreserve	Wettelijke reserves	Overige reserve	Resultaat boekjaar	Totaal
Stand per 1 januari 2023	45.000	300.584.972	11.620.707	297.343.465	44.490.238	654.084.382
Resultaatverdeling voorgaand boekjaar	-	-	-	44.490.238	-44.490.238	-
Resultaat boekjaar	-	-	-	-	55.059.415	55.059.415
Mutatie wettelijke reserve	-	-	1.484.101	-1.484.101	-	-
Dividenduitkering	-	-	-	-25.048.000	-	-25.048.000
Stand per 31 december 2023	45.000	300.584.972	13.104.808	315.301.602	55.059.415	684.095.797

Voorstel resultaatverwerking

Het resultaat na belastingen over 2023 ad € 55.059.415 is opgenomen in de post onverdeeld resultaat van het eigen vermogen. De bestemming van het resultaat is ter besluitvorming aan de algemene vergadering.

Het bestuur stelt, met goedkeuring van de Raad van Commissarissen, aan de Algemene Vergadering voor het resultaat na belastingen over 2023 als volgt te bestemmen: een bedrag van € 52.906.169 uit te keren als dividend en het resterende bedrag van € 2.153.246 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 (welke betrekking heeft op software in eigen ontwikkeling) is gevormd ter omvang van geactiveerde kosten van ontwikkeling. Hierbij is voldaan aan de daaraan gestelde voorwaarden ter zake van de technische, commerciële en financiële haalbaarheid. Ultimo 2023 bedraagt de wettelijke reserve € 4.600.521 (2022: € 4.716.660).

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 2023 bedraagt de wettelijke reserve € 8.504.287 (2022: € 6.904.047).

10 Overige reserves

Bestemming van het resultaat over voorgaand boekjaar

De jaarrekening 2022 is vastgesteld in de algemene vergadering van aandeelhouders, gehouden op 21 april 2023. De algemene vergadering heeft de bestemming van het resultaat vastgesteld, hetgeen heeft geleid tot een dividenduitkering van € 25.048.000.

11 Voorzieningen

Overige voorzieningen	31-12-2023	31-12-2022
Voorziening voor saneringsverplichtingen	74.682.608	75.888.012
Voorziening voor amoveringsverplichtingen	2.998.479	2.511.291
Voorziening voor personeelsregelingen	359.688	391.086
Voorziening nazorg baggerstort	1.307.265	1.307.265
	79.348.040	80.097.654

Voorziening voor saneringsverplichtingen	2023	2022
Stand per 1 januari	75.888.012	89.306.481
Dotatie ten laste van resultaat	17.165.973	5.748.399
Contante waarde effect	1.346.596	-18.276.876
	94.400.581	76.778.004
Vrijval	-113.880	-107.231
Onttrekkingen	-34.290	-782.761
Schattingswijziging	-19.569.803	-
Stand per 31 december	74.682.608	75.888.012

De voorziening voor saneringsverplichtingen is ten opzichte van vorig jaar met € 1,2 miljoen afgenomen.

In 2023 is een schattingswijziging doorgevoerd ad € 19,6 miljoen als gevolg van de verduidelijking van de norm m.b.t. de terugsaneerwaarde aan de Gemeente Amsterdam. Verder is in 2023 een bedrag van € 17,2 miljoen aan de voorziening gedoteerd voor nieuwe saneringsverplichtingen en updates van bodemrapporten en is een indexatie toegepast van 3,8% (2022: 8,0%). Ten slotte is voor € 0,1 miljoen aan uitgaven aan de voorziening onttrokken.

Bij het contant maken van de voorziening saneringsverplichtingen gaan we uit van inflatieverwachtingen en rente op hoogwaardige ondernemingsobligaties op 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.

Voor locaties waarvoor de huurder of erfpachter de saneringsverplichting heeft afgekocht, is de voorziening gewaardeerd tegen de contante waarde van de verwachte saneringsuitgaven. Dit geldt ook voor locaties waarbij Havenbedrijf Amsterdam zichzelf verantwoordelijk acht voor het saneren van de grond, vanwege gebeurtenissen uit het verleden. Omdat er op de meeste locaties onzekerheden bestaan over de hoeveelheid te verwerken grond en toe te passen technieken, werd er tot en met 2019 gewerkt met een risico-opslag. De door Havenbedrijf Amsterdam gehanteerde risico-opslag varieerde 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 onvoorzien kosten, passend bij de verontreinigingssituatie van het terrein. De oudste taxaties dateren uit 2019 en worden in de komende jaren opnieuw berekend door een gecertificeerd milieukundig bureau. Als het bureau daartoe aanleiding ziet, bijvoorbeeld omdat de bodeminformatie in verband met mobilisatie van de verontreiniging te oud is, wordt nieuw bodemonderzoek verricht. De voorziening heeft een kortlopend karakter (<1 jaar) van € 0 miljoen (2022: € 9,0 miljoen) en een langlopend karakter (>5 jaar) van € 74,7 miljoen (2022: € 66,9 miljoen).

Voorziening voor amoveringsverplichtingen	2023	2022
Stand per 1 januari	2.511.291	2.502.846
Dotatie ten laste van resultaat	436.669	611.986
Contante waarde effect	50.519	-603.541
Stand per 31 december	2.998.479	2.511.291

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 erfpachtcontract had een looptijd tot september 2023. Havenbedrijf Amsterdam is in overleg met de huidige ondererfpachter over verlenging van de erfpachtovereenkomst, waarbij geen bijdrage meer wordt gedaan aan 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 2023 € 1.110.636 (2022: € 856.211) 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 2023 € 1.385.682 (2022: € 1.186.355) en heeft een langlopend karakter.

Amovering gebouwen

De voorziening voor amovering van gebouwen heeft betrekking op door Havenbedrijf Amsterdam geaccepteerde sloopkosten bij huur- of erfpachtbeëindiging van terreinen. De voorziening is gewaardeerd tegen contante waarde van de verwachte uitgaven op de betreffende locatie(s). Deze verwachte uitgaven worden geschat op basis van de huidige bekende kosten en prijsindexeringen. De stand van de voorziening bedraagt per 31 december 2023 € 502.161 (2022: € 468.725) en heeft een langlopend karakter.

Voorziening voor personeelsregelingen	2023	2022
Stand per 1 januari	391.086	623.940
Dotaties	119.649	35.916
Contante waarde effect	38.572	-187.154
	549.307	472.702
Vrijval	-88.289	-156
Onttrekkingen	-101.330	-81.460
Stand per 31 december	359.688	391.086

De voorziening heeft betrekking op toekomstige jubileum uitkeringen aan werknemers. De regeling voor voormalig werknemers inzake de aanvulling op wettelijke werkloosheidsuitkering is per april 2023 beëindigd.

Aan deze voorzieningen wordt jaarlijks rente toegevoegd. De voorziening voor jubileum uitkeringen bedraagt per 31 december 2023 € 359.687 (2022: € 350.685). De voorziening ten behoeve van voormalig werknemers bedraagt per 31 december 2023 € 0 (2022: € 40.400).

De voorzieningen hebben een kortlopend karakter van € 58.793 (2022: € 52.330).

Voorziening nazorg baggerstort	2023	2022
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

	31-12-2023	31-12-2022
Schulden aan kredietinstellingen	90.000.000	90.000.000
Vooruitontvangen erfpacht	46.198.578	48.537.707
Overige schulden	3.268.086	3.238.265
	139.466.664	141.775.972

Langlopende schulden	Stand per 31 december 2023	Resterende looptijd 1-5 jaar	Resterende looptijd > 5 jaar
Schulden aan kredietinstellingen	90.000.000	-	90.000.000
Vooruitontvangen erfpacht	46.198.578	5.298.086	40.900.492
Overige schulden	3.268.086	1.050.524	2.217.562
Totaal	139.466.664	6.348.610	133.118.054

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

Schulden aan kredietinstellingen	31-12-2023	31-12-2022
Leningen o/g	90.000.000	90.000.000
	90.000.000	90.000.000

Leningen o/g	2023	2022
Saldo per 1 januari	90.000.000	90.000.000
Mutatie	-	-
Saldo per 31 december	90.000.000	90.000.000

De lening betreft een zogenaamde 'European Private Placement' (EUPP) verstrekt door zes kredietinstellingen met een hoofdsom van € 90 miljoen met een looptijd van 10 jaar ingegaan per 15 juli 2021. De rente bedraagt 0,956% per jaar. Vervroegde aflossing ineens of in delen (met een minimum van € 5 miljoen) is mogelijk. Daarnaast is overeengekomen dat het gecorrigeerd eigen vermogen minimaal 35% van het totaal vermogen dient te bedragen. Aan deze voorwaarde is per 31 december 2023 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 2023 een langlopend karakter.

Vooruitontvangen erfpacht	31-12-2023	31-12-2022
Stand per 1 januari	48.537.707	50.510.192
Correctie	-1.441.125	-
Toevoeging	994.057	-
Kortlopend deel	-1.892.061	-1.972.485
Stand per 31 december	46.198.578	48.537.707

De vooruitontvangen erfpacht betreft de door huurders betaalde afkoopsommen voor toekomstige erfpacht. Derhalve is aan Havenbedrijf Amsterdam geen rente verschuldigd. Het deel van de vooruitontvangen erfpachtvergoedingen dat betrekking heeft op 2024 is verantwoord onder de kortlopende schulden (2023: € 2,3 miljoen, 2022: € 2,1 miljoen).

Overige schulden	Waarborgsommen	Convenant Houthavens	Westpoort warmte	Totaal
Stand per 1 januari 2023				
Hoofdsom	2.196.813	1.048.971	59.215	3.304.999
Cumulatieve aflossing	-26.062	-40.672	-	-66.734
Saldo per 1 januari 2023	2.170.751	1.008.299	59.215	3.238.265
Correctie				
Toevoeging	350.368	-	26.893	377.261
Aflossing	-304.480	-42.960	-	-347.440
Saldo mutaties	45.888	-42.960	26.893	29.821
Stand per 31 december 2023				
Hoofdsom	2.521.119	1.008.299	86.108	3.615.526
Cumulatieve aflossing	-304.480	-42.960	-	-347.440
Saldo per 31 december 2023	2.216.639	965.339	86.108	3.268.086

13 Kortlopende schulden

	31-12-2023	31-12-2022
Kredietinstellingen	25.000.000	-
Vooruitontvangen erfpacht	22.122.432	26.389.384
Belastingen en premies sociale verzekeringen	10.887.732	5.789.893
Schulden aan aandeelhouder	2.195.818	414.217
Handelscrediteuren	5.038.016	1.863.532
Pensioenen	500.741	551.244
Groepsmaatschappijen	1.252.094	698.777
Overige schulden en overlopende passiva	21.212.008	62.241.769
	88.208.841	97.948.816

Kredietinstellingen

Havenbedrijf Amsterdam beschikt per juni 2023 over een zogenaamde 'Revolving facilities agreement' ter grootte van € 75 miljoen. De faciliteit kent een rente van 0,4375%. Per 31 december 2023 is € 25 miljoen getrokken op deze faciliteit, dit wordt in 2024 afgelost.

Belastingen en premies sociale verzekeringen	31-12-2023	31-12-2022
Loonheffing	2.775.287	2.386.791
Vennootschapsbelasting	8.112.445	1.398.116
Omzetbelasting	-	2.004.986
	10.887.732	5.789.893

De schulden ten aanzien van de vennootschapsbelasting ultimo 2023 betreft de belastingjaren 2023 en 2022.

De balanspositie bestaat enerzijds uit een vordering met betrekking tot 2022 (afgerond € 0,25 miljoen) en anderzijds uit een schuld met betrekking tot 2023 (afgerond € 8,37 miljoen).

De vordering met betrekking tot 2022 ontstaat doordat de voorlopige aanslag vennootschapsbelasting (ad € 14,74 miljoen) hoger is dan de ingediende aangifte (ad € 14,49 miljoen). De definitieve aanslag over 2022 is nog niet ontvangen.

De schuld met betrekking tot 2023 ontstaat doordat de acute vennootschapsbelasting over boekjaar 2023 (ad € 19,87 miljoen) hoger is dan de in 2023 betaalde voorlopige aanslag vennootschapsbelasting (ad € 11,5 miljoen).

Pensioenen

	31-12-2023	31-12-2022
Verschuldigde pensioenpremie	500.741	551.244

Groepsmaatschappijen

	31-12-2023	31-12-2022
Schuld aan Hallum Cruise B.V.	1.252.094	698.777

De rekening courant positie bestaat enerzijds uit compensabele verliezen ten aanzien van de vennootschapsbelasting en anderzijds uit een kortlopende vordering.

Hallum Cruise B.V. kent verrekenbare fiscale verliezen wat resulteert in een vennootschapsbelasting bate. Deze bate leidt voor Havenbedrijf Amsterdam in 2023 tot een kortlopende schuld aan Hallum Cruise B.V. Havenbedrijf Amsterdam N.V. vormt samen met haar deelnemingen een fiscale eenheid voor de vennootschapsbelasting.

Als gevolg van de herstructurering heeft Hallum Cruise B.V. in december 2023 de aanwezige liquide middelen overgeboekt naar Havenbedrijf Amsterdam N.V. Deze overboeking is in de rekening courant verwerkt. Per 1 januari 2024 vindt er een herstructurering plaats ten aanzien van Hallum Cruise B.V. en de onderliggende deelnemingen. Na de herstructurering zal de rekening courant vordering op Havenbedrijf Amsterdam N.V. vereffend worden met de openstaande schulden van Waterkant C.V. aan Havenbedrijf Amsterdam N.V.

Overige schulden en overlopende passiva

	31-12-2023	31-12-2022
Vooruitontvangen subsidies	7.507.720	6.854.238
Reservering vakantiegeld en -dagen	4.482.358	3.929.161
Nog te betalen kortingen	2.120.458	2.350.200
Nog te ontvangen facturen	4.294.657	46.083.889
Onroerendzaak- en waterschapsbelastingen	1.128.794	1.074.958
Vooruitontvangen opbrengsten	-	772.443
Overige	1.678.021	1.176.880
	21.212.008	62.241.769

De vooruitontvangen subsidies betreffen investeringssubsidies voor investeringsprojecten en worden op basis van voortgang van het project toegekend. Dit jaar is o.a. een subsidie ontvangen voor de aanleg van Walstroom (€ 4,5 miljoen), RVO subsidie m.b.t. Hempontplein (€ 2,6 miljoen) en project H2Ships (€ 1,1 miljoen). Onder de vooruitontvangen subsidies is een bedrag van € 5,7 miljoen begrepen met een resterende looptijd langer dan 1 jaar.

De daling in de nog te ontvangen facturen komt voornamelijk door de restantbijdrage aan zeesluis IJmuiden (2023: € 0 miljoen, 2022: € 37,8 miljoen). De post overig heeft met name betrekking op nog te betalen erfpacht ad € 0,4 miljoen (2022: € 0,4 miljoen) en nog te betalen salarissen ad € 0,5 miljoen (2022: € 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 uitgiften en uitbreidingen zijn mogelijk met een looptijd tot 2029, of in overleg met de gemeente;
- Alle huidige activa worden op het moment van transformatie door de stad vergoed aan Havenbedrijf Amsterdam tegen de dan geldende boekwaarde;
- Grote nieuwe investeringen in het gebied, met een afschrijvingstermijn die 2029 overschrijdt, moeten afgestemd worden met de gemeente, waarbij de mogelijkheid bestaat dat een deel van de nieuwe investeringen bij een overdracht niet voor de

- volledige boekwaarde aan Havenbedrijf Amsterdam wordt vergoed;
- De grond moet schoon opgeleverd worden, waarbij schoon het niveau 'industrie' is.

De verplichting om de grond schoon op te leveren heeft Havenbedrijf Amsterdam door middel van algemene voorwaarden en contractuele afspraken verlegd naar zijn klanten die de kosten die met de sanering van hun terrein gepaard gaan zelf zullen dragen. Omdat het transformatiegebied het oudste deel van de haven betreft, zijn er risico's ten aanzien van contractuele aansprakelijkheid van klanten die reeds lange tijd in de haven gevestigd zijn. Dit omdat er verontreiniging kan zijn ontstaan voordat er milieuwetgeving bestond en omdat er bij het opstellen van sommige contracten met sinds lange tijd gevestigde klanten onvoldoende aandacht is besteed aan de milieuaspecten.

Convenant Houthavens

Havenbedrijf Amsterdam heeft met de gemeente Amsterdam, de provincie Noord-Holland en verschillende bedrijven in de haven het Convenant Houthavens gesloten. Doel van de overeenkomst is om de ontwikkeling van de haven en de daar gevestigde bedrijven en de ontwikkeling van woningbouw in de Houthaven en op de NDSM werf, in een goede balans ten opzichte van elkaar mogelijk te maken. Om dit te concretiseren is een innovatiefonds ingesteld waaruit een bijdrage betaald kan worden aan de bedrijven voor het realiseren van bovenwettelijke milieumaatregelen (maatregelen die verder reiken dan bedrijven op basis van wet- en regelgeving verplicht zijn) die bijdragen aan de verbetering van de op dat moment bestaande milieusituatie en leefomgeving. Voor het innovatiefonds is een maximumbedrag van € 9 miljoen beschikbaar gesteld. De maximale bijdrage van Havenbedrijf Amsterdam bedraagt € 3 miljoen. De resterende verplichting ultimo 2023 bedraagt € 1,8 miljoen (2022: € 1,8 miljoen).

ADM haven

Sinds 2021 zijn er ontwikkelingen rond de voormalige haven van de Amsterdamse Droogdok Maatschappij die aan alle kanten grenst aan het beheersgebied van Havenbedrijf Amsterdam. Het havenbedrijf was partij in een mediation traject met de eigenaar waarbij ook werd verkend of de gemeente Amsterdam het ADM terrein zou kunnen kopen. In augustus 2021 is het terrein inclusief waterperceel verkocht aan een derde. De juridische procedure die de vorige eigenaar was begonnen tegen het Havenbedrijf is door de nieuwe eigenaar overgenomen.

De nieuwe eigenaar vordert eveneens ontruiming van de watervlakte, eist schadevergoeding en verlangt dat er baggerwerkzaamheden worden uitgevoerd om de originele waterdiepte te herstellen. Havenbedrijf Amsterdam verwerpt de claim en voert verweer in de juridische procedure bij de Rechtbank Amsterdam. Havenbedrijf Amsterdam heeft op basis van de thans bij haar bekende gegevens en juridische adviezen geen aanleiding om het in de vorige jaarrekening genoemde bedrag voor een meest negatieve uitkomst, te weten € 1,7 miljoen, aan te passen. Het verdere verloop van deze procedure en de uitkomst is zodanig onzeker dat de claim niet in de balans is verwerkt.

Gezamenlijke Brandweer Amsterdam (GBA)

Havenbedrijf Amsterdam is één van de drie leden van de Coöperatie Gezamenlijke Brandweer Amsterdam (GBA) U.A. Havenbedrijf Amsterdam staat vanaf 16 september 2019 vijf jaar garant voor een tekort aan lidmaatschapsbijdragen van de coöperatie bedrijfsleden GBA. De bijdrage bestond in 2023 uit € 1,3 miljoen aan vaste bijdrage en € 0,2 miljoen aan aanvullende bijdrage.

Fiscale eenheid

Havenbedrijf Amsterdam is hoofd van de Fiscale Eenheid voor de vennootschapsbelasting. Onder de Fiscale Eenheid vallen per 31 december 2023 de deelnemingen Bouw- en Handelmaatschappij "Hallum" B.V., Hallum Cruise B.V., Waterkant B.V. en Port of Amsterdam International B.V..

Port of Amsterdam Activities B.V. is vanaf 1 december 2023 geen onderdeel meer van de Fiscale Eenheid voor de vennootschapsbelasting.

Energiehaven

Havenbedrijf Amsterdam heeft een convenant (2018) getekend met het Ministerie van I&W, Tata Steel, Gemeente Velsen, Provincie Noord Holland en Zeehaven IJmuiden voor oprichting van Energiehaven. Het doel van het convenant is om nadere overeenkomsten uit te werken die tot realisatie van de aanleg en exploitatie van Energiehaven leiden. Het Consortium (de laatste drie partijen van de opsomming hierboven en Havenbedrijf Amsterdam) zijn de partijen die in de toekomst de Energiehaven zullen gaan exploiteren middels een apart op te richten juridische entiteit. In het convenant is ook toestemming gegeven aan het Consortium om € 2,25 miljoen uit te geven (waarvan 48% voor Havenbedrijf Amsterdam o.b.v. de vastgelegde verdeelsleutel). Indien de kosten hoger (dreigen te) worden dan € 2,25 miljoen, dan moet het Bestuurlijk Overleg toestemming geven. Provincie Noord-Holland is penvoerder. Het penvoerder schap wordt in 2024 overgedragen aan Havenbedrijf Amsterdam.

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 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. De stijgende financieringsbehoefte (en invulling) heeft 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. Aan 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 financiële speelruimte aanwezig is voor de komende perioden.

Havenbedrijf Amsterdam beschikt over de volgende kredietruimte:

- een niet door zakelijke zekerheid gedekt doorlopende kredietfaciliteit van € 75 miljoen. De te betalen rente bedraagt Euribor plus 100 basispunten (2022: Euribor plus 85 basispunten);

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 2023 de verplichtingen groter dan € 100.000 beoordeeld en meegenomen.

Ultimo 2023 bestaat een aantal meerjarige financiële verplichtingen jegens derden met betrekking tot erfpacht van terreinen, het onderhoud van het havengebied, 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 € 141,9 miljoen (2022: € 147,7 miljoen). Hiervan heeft € 5,7 miljoen een looptijd van <1 jaar, € 14,2 miljoen van 1-5 jaar en € 122,0 miljoen > 5 jaar. De afname van deze verplichting heeft hoofdzakelijk te maken met afloop van resterende verplichtingen, waar vooralsnog geen nieuwe overeenkomsten voor zijn afgesloten.

Havenbedrijf Amsterdam is eveneens met een aantal leveranciers voorwaardelijke verplichtingen aangegaan in de vorm van raamovereenkomsten voor onder andere het beheer en onderhoud van het havengebied.

Informatieverschaffing over niet uit de balans blijken verplichtingen ten behoeve van groepsmaatschappijen

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

Deelnemingen	Plaats	Belang
Bouw- en Handelsmaatschappij Hallum B.V.	Amsterdam, NL	100%
Coöperatie Gezamenlijke Brandweer Amsterdam U.A.	Amsterdam, NL	33%
Port of Amsterdam International B.V.	Amsterdam, NL	100%
Windpark Ruigoord B.V.	Amsterdam, NL	50%
Hafen Duisburg/Amsterdam Beteiligungsgesellschaft mbH	Duisburg, DE	34%
Portbase B.V.	Rotterdam, NL	25%
Mainport Innovation Fund II B.V.	Amstelveen, NL	24,25%
Bin2Barrel Holding B.V.	Bentveld, NL	10%
Hallum Cruise B.V.	Amsterdam, NL	100%
Waterkant B.V.	Amsterdam, NL	100%
Waterkant C.V.	Amsterdam, NL	100%
Regionale Ontwikkelingsmaatschappij NZKG N.V. in liquidatie	Zaanstad, NL	33,33%
RON Achtersluispolder 1 B.V.	Zaanstad, NL	66,67%
Shared Energy Platform Holding B.V.	Amsterdam, NL	50%

Niet in de balans opgenomen verplichtingen inzake investeringsverplichtingen

Ultimo 2023 is Havenbedrijf Amsterdam voor een bedrag van € 56,7 miljoen (2022: € 23,6 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 heeft langlopende huur- en erfpachtcontracten voor vastgoed, terreinen en kades afgesloten. De toekomstige minimale opbrengsten daarvan bedragen € 2.847 miljoen waarvan € 110 miljoen in het komende jaar vallen. Voor een bedrag van € 417 miljoen hebben de contracten een looptijd van 1-5 jaar en voor € 2.320 miljoen een looptijd van 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 2023 is een totaalbedrag van € 116 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

	2023	2022
Huur en erfpacht	115.619.381	103.644.180
Zeehavengelden	54.197.194	60.415.892
Binnenhavengelden	7.816.118	7.730.033
Opbrengsten ligplaatsreserveringen	3.589.614	3.365.804
Overige opbrengsten	9.188.667	6.338.555
	190.410.974	181.494.464

Huur en erfpacht

De opbrengsten voor huur en erfpacht zijn toegenomen door nieuwe uitgiftes en reguliere prijsstijgingen. In 2023 hebben we 17,1 hectare aan terreinen uitgegeven (2022: 46,7 ha) en 4,9 hectare aan terreinen teruggenomen (2022: 62,1 ha). Grote havengebonden uitgiften in 2023 zijn gevestigd op Hoogtij en aan de Moezelhavenweg. De teruggenomen terreinen liggen aan de Amerikahavenweg, Moezelhavenweg en Deccaweg.

Zeehavengelden

De opbrengsten zeehavengelden dalen in 2023 met € 6,2 miljoen door lagere overslagactiviteiten (2023: 63,0 miljoen ton; 2022: 78,6 miljoen ton). Dit is het gevolg van een daling in de overslag van met name energieproducten. Deze categorie was in 2022 relatief hoog in verband met de energiecrisis en het toegenomen gebruik van kolen.

Binnenhavengelden

De opbrengsten binnenhavengelden nemen in 2023 ten opzichte van 2022 toe met 1,1%. Het aantal opgaven ligt lager dan voorgaand boekjaar (-6%), dit komt voornamelijk door een lagere overslag. Gemiddelde omzet per opgave is hoger dan in 2022, dit komt onder meer door indexatie van tarieven (+ 3,9%).

Ligplaatsreserveringen

De opbrengsten uit ligplaatsreserveringen nemen in 2023 ten opzichte van 2022 toe met 6,6%. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door indexatie van de tarieven (+5%) en de hoogseizoentoeslag die in rekening is gebracht.

Overige opbrengsten

De overige opbrengsten betreffen voornamelijk opbrengsten uit het Havenafvalplan (2023: € 4,5 miljoen, 2022: € 2,4 miljoen) als gevolg van een nieuw plan met gewijzigde tarieven, opbrengsten vanuit doorbelaste energie (2023: € 1,5 miljoen, 2022: € 1,2 miljoen) en opbrengsten met betrekking tot watercompensatie (2023: € 2,2 miljoen, 2022: € 0 miljoen). De stijging t.o.v. vorig jaar betreft voornamelijk de eenmalige watercompensatie ten aanzien van de Houthaven en de hogere opbrengsten uit energie doorbelasting.

15 Personeelslasten

	2023	2022
Lonen en salarissen	30.647.525	28.137.533
Sociale lasten en pensioenlasten	8.440.256	8.947.197
Overige personeelskosten	5.274.893	4.462.698
	44.362.674	41.547.428

Op de lonen en salarissen is een bedrag van € 0,6 miljoen in mindering gebracht als gevolg van doorbelaste lonen en salarissen (2022: € 0,6 miljoen).

De toename in de lonen en salarissen is het gevolg van de cao-verhoging van gemiddeld 5,70 % per 1 april 2023 en periodieke verhogingen.

In de sociale lasten en pensioenlasten is een bedrag van € 4,2 miljoen (2022: € 4,8 miljoen) opgenomen met betrekking op de pensioenpremies.

Gemiddeld aantal werknemers

Het gemiddeld aantal medewerkers op fulltime basis van Havenbedrijf Amsterdam uitgesplitst naar activiteiten, bedroeg in 2023/2022:

	2023	2022
Nautische activiteiten	166,1	167,2
Exploitatie haventerreinen en overhead	194,5	194,9
Totaal	360,6	362,1

Bezoldiging bestuurders

Het in 2023 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.

Gegevens 2023 bedragen x € 1	K.J. Overtoom	A.H. Kousbroek	D.F. Bosman
Functiegegevens	CEO	CFO	CIO
Aanvang en einde functievervulling in 2023	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
Bezoldiging			
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	200.252	178.064	177.833
Beloningen betaalbaar op termijn	22.748	22.636	22.668
Subtotaal	223.000	200.700	200.501
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	223.000	200.700	200.700
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	-	-	-
Bezoldiging	223.000	200.700	200.501

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.

Gegevens 2022 bedragen x € 1	K.J. Overtoom	A.H. Kousbroek	D.F. Bosman
Functiegegevens	CEO	CFO	CIO
Aanvang en einde functievervulling in 2022	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
Bezoldiging			
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	191.721	170.723	170.665
Beloningen betaalbaar op termijn	24.239	23.676	23.728
Subtotaal	215.960	194.399	194.393
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	216.000	194.400	194.400
Bezoldiging	215.960	194.399	194.393

Vaste beloning

De vaste beloning van de directieleden is in 2023 t.o.v. 2022 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 2023 is geen variabele bonus toegekend.

Pensioenkosten

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

Bezoldiging commissarissen

	Aanvang termijn	Einde termijn	2023	2022
J.F.J.M. de Haas	31-12-2019	01-04-2022	-	8.100
W.J. Maas	03-05-2021	01-06-2023	9.292	21.600
A.M. Magis	01-09-2019	09-01-2028	22.300	21.600
M.E.T. Pigeaud-Wijdeveld	01-09-2019	09-01-2026	22.300	21.600
E.G den Boer	01-09-2021	31-12-2023	22.300	21.600
J.P.D.M. Lagasse	01-04-2022	01-04-2026	33.450	24.300
B. Boer	01-06-2023	01-06-2027	13.008	-
			122.650	118.800

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 (Wet normering topinkomens). Voor de leden betekent dit 10% van de algemene WNT norm in 2023 (= € 223.000). 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.

16 Afschrijvingen

	2023	2022
Immateriële vaste activa	3.895.264	1.820.156
Materiële vaste activa	25.190.761	22.905.772
	29.086.025	24.725.928

Onder de afschrijvingen op immateriële vaste activa is een bijzondere waardevermindering ad € 1,4 miljoen (2022: € 0) opgenomen.

Onder de afschrijvingen op materiële vaste activa is een bijzondere waardevermindering ad € 1,6 miljoen (2022: € 0) en een boekverlies op desinvesteringen ad € 0,9 miljoen (2022: € 0,6 miljoen) opgenomen.

17 Overige bedrijfskosten

	2023	2022
Huisvestingskosten	3.773.110	4.875.484
Beheer- en onderhoudskosten	8.953.851	8.208.656
ICT kosten	7.545.034	7.694.768
Milieu en ruimte	3.335.919	6.940.317
Communicatie, marketing en acquisitie	2.150.101	2.190.021
Huur- en erfpachtkosten	2.751.287	2.303.186
Onderzoek- en advieskosten	2.410.236	2.794.244
Overige kosten	10.906.363	44.010.527
	41.825.901	79.017.203

De afname van de huisvestingskosten (€ -1,1 miljoen) wordt voornamelijk veroorzaakt door lagere energiekosten in 2023.

De toename in de kosten voor beheer en onderhoud heeft voornamelijk betrekking op de kosten voor het inzamelen van havenafval. Dit wordt veroorzaakt door een nieuw Havenafvalplan waarbij schepen meer mogen inleveren dan eerder. Om deze kosten te dekken is ook de bijdrage van de schepen verhoogd.

De kosten van milieu en ruimte zijn afgenomen als gevolg van lagere indexering op de sanerings- en amoveringsvoorzieningen (2023: 3,8%, 2022: 8,0%). Dit jaar bevat de saneringsvoorziening drie significante mutaties die per saldo een minimaal effect hebben in op het resultaat. Ten eerste is er een schattingswijziging verwerkt wat resulteert in een vrijval ad € 19,6 miljoen. Ten tweede is de voorziening gedoteerd met € 17 miljoen voor een extra saneringslocatie. Ten derde zijn kostenramingen van twee saneringslocaties herijkt wat resulteert in een dotatie van € 3,3 miljoen.

Onder de overige kosten bevinden zich de kosten voor bijdragen aan de Gezamenlijke Brandweer Amsterdam (€ 1,3 miljoen vaste bijdrage). De afname van de overige kosten wordt voornamelijk veroorzaakt door de restantbijdrage aan Zeesluis IJmuiden, die de kosten in 2022 aanzienlijk verhoogde (2023: € 0 miljoen, 2022: € 37,8 miljoen).

Honorarium externe accountant	2023	2022
Het honorarium bedraagt:		
Controle van de jaarrekening	184.000	194.000
Overige controle opdrachten	2.700	16.000
Overige niet-controle opdrachten	-	-
Totaal	186.700	210.000

De in de tabel vermelde honoraria voor het onderzoek van de jaarrekening 2023 (2022) hebben betrekking op de totale honoraria voor het onderzoek van de jaarrekening 2023 (2022), ongeacht of de werkzaamheden al gedurende het boekjaar 2023 (2022) zijn verricht.

18 Financiële baten en lasten

	2023	2022
Rentebaten	791.893	19.958.458
Rentelasten	-3.352.320	-926.653
	-2.560.427	19.031.805

Rentebaten	2023	2022
Leningen u/g	467.152	486.134
Uitgestelde betaling debiteuren	324.741	404.753
Rente personeelsvoorzieningen	-	187.154
Rente sanerings- en amoveringsvoorzieningen	-	18.880.417
	791.893	19.958.458

Rentelasten	2023	2022
Rente voorzieningen	1.397.115	-
Kredietfaciliteit aan banken	1.016.026	45.506
Langlopende schuld aan kredietinstellingen	877.130	872.350
Voorziening personeelsregelingen	38.572	-
Overige	23.477	8.797
	3.352.320	926.653

De rentelasten nemen t.o.v. vorig boekjaar toe met € 2,4 miljoen. Dit komt enerzijds door de stijgende rente voor contantmaking van de voorzieningen. Anderzijds zijn de rentelasten op kredietfaciliteiten aan banken gestegen doordat meer gebruik is gemaakt van de faciliteiten en tevens tegen een hoger rentepercentage.

19 Belastingen

	2023	2022
Latente belastingen	644.193	373.888
Belastingen uit voorgaande boekjaren	-	154.442
Belastingen uit huidig boekjaar	-19.454.873	-14.679.659
Totaal van belastingen over de winst of het verlies	-18.810.680	-14.151.329

	2023 in %	2022 in %
Nominaal tarief	25,8	25,8
Niet aftrekbare kosten en fiscale bijtellingen	-	0,2
Correctie af te dragen belasting voorgaand jaar	-	-0,3
Mutatie latente belastingvordering wegens wijziging toekomstige belastingtarieven	-	-
Tariefopstap eerste belastingschijf	0,1	-0,1
Effectief Tarief	25,9	25,6

De aanpassing in 2022 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.

20 Resultaat deelnemingen

	2023	2022
Bouw- en Handelsmaatschappij "Hallum" B.V.	1.779.294	2.802.066
Hallum Cruise B.V.	-433.464	-42.023
Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied N.V.	-51.682	645.814
	1.294.148	3.405.857

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 of van belang zijn voor de oordeelsvorming van de gebruikers van de jaarrekening.

Tekenblad

Amsterdam, 21 maart 2024

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, 21 maart 2024

Ondertekening commissarissen:

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

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

w.g. B. (Bartho) Boer

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

Overige gegevens

Statutaire regeling omtrent de bestemming van de winst

Het dividendbeleid, zoals in 2013 bij de verzelfstandiging van het havenbedrijf 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 2023

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2023 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 2023 en van het resultaat over 2023 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW).

De jaarrekening bestaat uit:

1. de balans per 31 december 2023;
2. de winst-en-verliesrekening over 2023;
3. toelichting op de winst-en-verliesrekening.

De basis voor ons oordeel

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens het Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden vallen. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening'.

Wij zijn onafhankelijk van Havenbedrijf Amsterdam N.V. zoals vereist in de Wet toezicht accountantsorganisaties (Wta), de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

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

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 55](#) 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.

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 frauderisicoanalyse heeft opgenomen.

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)incidentenregistratie.

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 frauderisicofactoren 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 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 journaalposten geselecteerd op basis van risicocriteria, zoals memoriaalboekingen in de opbrengstenverantwoording en boekingen die invloed hebben op het financiële resultaat, bijvoorbeeld door het wel of niet activeren van uitgaven waar oordeelsvorming aan ten grondslag ligt. 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 zee- en binnenhavengelden 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.

Met behulp van data-analyse hebben wij op basis van onze risico-inschatting zowel verwachte als onverwachte journalposten op opbrengstenrekeningen geselecteerd, en hier gegevensgerichte werkzaamheden op uitgevoerd. Hierbij hebben wij ons hoofdzakelijk gericht op journalposten 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 3-49);
- de overige gegevens (pagina 98);

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.

D. Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening

Verantwoordelijkheden van de directie en de raad van commissarissen voor de jaarrekening

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

Bij het opmaken van de jaarrekening moet de directie afwegen of de 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 gerede 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 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 gereede 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, 21-03-2024

BDO Audit & Assurance B.V.
namens deze,

w.g. J.F.A. van Schaik Msc RA

Bijlage 1

Toelichting CO₂-footprint en energieverbruik

Directe CO₂-emissie (scope 1)

Jaar	2023	2022	2021	2020	2019
Totaal Uitstoot	0,22 duizend ton CO ₂	0,75 duizend ton CO ₂	0,84 duizend ton CO ₂	0,82 duizend ton CO ₂	0,89 duizend ton CO ₂
Specificatie	<ul style="list-style-type: none"> Gas: 27.629 m³ Brandstof: 357.256 liter Biodiesel voor vaartuigen: 352.989 liter Benzine voor bedrijfsauto's: 2.218 liter Diesel voor bedrijfsauto's: 1.548 liter Waterstof voor bedrijfsauto's: 501 kg 	<ul style="list-style-type: none"> Gas: 46.299 m³ Brandstof: 373.086 liter Biodiesel voor vaartuigen: 361.593 liter Benzine voor bedrijfsauto's: 6.193 liter Diesel voor bedrijfsauto's: 4.729 liter Waterstof voor bedrijfsauto's: 571 kg 	<ul style="list-style-type: none"> Gas: 92.634 m³ Brandstof: 364.411 liter Biodiesel voor vaartuigen: 354.689 liter Benzine voor bedrijfsauto's: 5.981 liter Diesel voor bedrijfsauto's: 3.741 liter Waterstof voor bedrijfsauto's: 491 kg 	<ul style="list-style-type: none"> Gas: 84.532 m³ Brandstof: 361.152 liter Biodiesel voor vaartuigen: 349.943 liter Diesel voor vaartuigen: n.v.t. Benzine voor bedrijfsauto's: 6.424 liter Diesel voor bedrijfsauto's: 4.785 liter Waterstof voor bedrijfsauto's: 70 kg 	<ul style="list-style-type: none"> Gas: 100.915 m³ Brandstof: 377.305 liter Biodiesel voor vaartuigen: 360.113 liter Diesel voor vaartuigen: n.v.t. Benzine voor bedrijfsauto's: 11.347 liter Diesel voor bedrijfsauto's: 5.845 liter

Indirecte CO₂-emissie door elektriciteitsverbruik (scope 2)

Jaar	2023	2022	2021	2020	2019
Totaal Uitstoot	0,13 duizend ton CO ₂	0,15 duizend ton CO ₂	0,48 duizend ton CO ₂	0,48 duizend ton CO ₂	0,72 duizend ton CO ₂
Specificatie	Elektriciteitsverbruik: 785.247 kWh.	Elektriciteitsverbruik: 819.418 kWh.	Elektriciteitsverbruik: 868.086 kWh.	Elektriciteitsverbruik: 863.607 kWh.	Elektriciteitsverbruik: 1.093.117 kWh.

Indirecte CO₂-emissies door zakelijk vervoer (scope 3)

Jaar	2023 ¹	2022	2021	2020	2019
Totaal Uitstoot	0,45 duizend ton CO ₂	0,43 duizend ton CO ₂	0,39 duizend ton CO ₂	0,37 duizend ton CO ₂	0,56 duizend ton CO ₂
Specificatie	<ul style="list-style-type: none"> Gedeclareerd eigen vervoer: 2.057.976 km Vliegreizen: 336.758 km 	<ul style="list-style-type: none"> Gedeclareerd eigen auto: 1.918.394 km Vliegreizen: 379.298 km 	<ul style="list-style-type: none"> Gedeclareerd eigen auto: 1.886.394 km Vliegreizen: 100.226 km 	<ul style="list-style-type: none"> Gedeclareerd eigen auto: 1.803.297 km Vliegreizen: 105.464 km 	<ul style="list-style-type: none"> Gedeclareerd eigen auto: 1.909.409 km Vliegreizen: 857.578 km







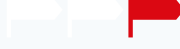





Totale CO₂-emissies Port of Amsterdam (scope 1,2 en 3 gecombineerd)

Jaar	2023	2022	2021	2020	2019
Totaal Uitstoot	0,83 duizend ton CO ₂	1,33 duizend ton CO ₂	1,71 duizend ton CO ₂	1,67 duizend ton CO ₂	2,17 duizend ton CO ₂

¹Sinds 2023 worden gedeclareerde kilometers verdeeld over fiets, voertuig (fossiel) en voertuig (niet-fossiel) kilometers. **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 het vliegtuig.

Bijlage 2

Complete lijst met risico's

Risico's	Risicobeschrijving	Huidige risico-beoordeling	Beheersmaatregelen	Rest-risico
Strategisch				
S9- Congestie op elektriciteitsnet	Het risico bestaat dat door congestie op het elektriciteitsnet het vermogen van de elektrische infrastructuur niet tijdig vergroot kan worden, waardoor de beoogde verduurzaming van de bedrijfsketens en energietransitie binnen het havengebied stagneert.		<ul style="list-style-type: none"> • Deelname in Taskforce Congestie Amsterdam en Taskforce Noord-Holland • Opzet Energie Coöperatie Amsterdamse Haven • Beschikbaar maken benodigde grondposities en tracés • Uitbreiding van onderstations • Data-analyse onderstations 	
S22 – Nautische bereikbaarheid i.r.t. klimaatverandering	Als gevolg van de klimaatverandering bestaat het risico dat door zoutindringing, bodemerosie van de rivieren, laag- en hoogwaterpeil van de rivieren en zeespiegelstijging de huidige en toekomstige nautische bereikbaarheid van de haven onder druk komt te staan.		<ul style="list-style-type: none"> • Programma Bereikbare haven • Realisatie Selectieve Onttrekking • Verziltingsprotocol • Monitoring zoutwaardes • Onderzoek naar impact van klimaatverandering op de haven 	
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 energietransitiedoelstellingen niet behaald worden en ruimte minder efficiënt benut kan worden en/of investeringen benodigd zijn.		<ul style="list-style-type: none"> • Strategische gebiedsvisies • Stuurgroep modernisering omgevingsveiligheid • Gebiedspaspoorten met milieuruimte 	
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"> • Externe ontwikkelingen monitoren en inbedden in aanpak • Saldering van stikstofruimte voor onze toekomstige projecten • Stikstofbank • Aanpak piekbelasters • Aerius berekeningen uitvoeren voor onze projecten 	
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"> • Team Clean Shipping • Visie schone scheepvaart • Ontheffingen voor stilliggend ontgassen binnenvaartschepen • Walstroomstrategie • Incentives voor gebruik van alternatieve schone brandstoffen 	
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"> • MVO-kaders vastgesteld en ingebed in vestigingsbeleid • Roadmap Energietransitie Havenindustrie Amsterdam • Aanleg van nieuwe energie-infrastructuur 	

Risicobeoordeling:  Laag  Middel  Hoog

Risico's	Risicobeschrijving	Huidige risico-beoordeling	Beheersmaatregelen	Rest-risico
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 en het onvoldoende kunnen binden of laten doorgroeien van medewerkers.		<ul style="list-style-type: none"> Opstellen strategische personeelsplanningen Update purpose Arbeidsmarktcommunicatie 	
S1- Onvoldoende fysieke ruimte	Er is onvoldoende fysieke ruimte (ondergronds, bovengronds en nautisch) beschikbaar voor de vestiging van klanten, de inpassing van de gewenste energie-infrastructuur, de nautische wachtplaatsen en de gewenste nautische vaarbewegingen, waardoor de energietransitie en de veilige en vlotte afwikkeling van scheepvaartverkeer in het geding raken.		<ul style="list-style-type: none"> Monitoring grondvoorraad en klantverzoeken Gebiedspaspoorten en transformatieplan Aankoop van grondposities Vaststelling tracés energie-infrastructuur Knelpuntenanalyse t.a.v. ruimtelijke inpassing infrastructuur Ligplaatsmonitoring Vergroten duwbakcapaciteit Dynamische inzet van kegelwachtplaatsen Correctief actieplan bij piekmomenten 	
S5 - Vermindering spoorcapaciteit voor goedertreinen van/naar Amsterdam	Als gevolg van verschillende oorzaken bestaat het risico dat in de capaciteitstoedeling minder ruimte wordt gegeven aan goedertreinen van/naar Amsterdam waardoor de modal split-doelstellingen mogelijk niet behaald worden.		<ul style="list-style-type: none"> Spoorcapaciteitsanalyse voor emplacementen Borging milieuruimte en herijking Basisnet Landelijke marktverkenning spoorgoederenvervoer Afstemming over diverse dossiers 	
Markt				
M4- Afname in aantal calls zeeceuze	Het risico bestaat dat het aantal zeeceuze aanlopen, als gevolg van externe factoren, achterblijft waardoor de opbrengst zeehavengelden achterblijft.		<ul style="list-style-type: none"> Een defensief aantal aanlopen hanteren in de forecast 	
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"> 50% van opbrengsten zeehavengelden in business cases Inbedding beschermende overslagclausules 	
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"> Indexering meenemen en actualiseren Monitoring van prijsontwikkelingen binnen de verschillende indexen 	
Operationeel				
O4- Borging vaarwegprofiel NZK	Als gevolg van obstakels in- en achterstallig onderhoud van het Noordzeekanaal bestaat het risico dat het benodigde vaarwegprofiel van het Noordzeekanaal onvoldoende geborgd wordt, waardoor de vlotte en veilige afwikkeling van scheepvaart in het geding raakt.		<ul style="list-style-type: none"> Actualisatie toelatingsbeleid NZK Topberaad baggeren Uitvoeren baggerwerkzaamheden Sleepbootverplichting VST Aanpassing tunneldekking RWS onderzoeken Wegnemen van obstakels in het NZK 	

Risicobeoordeling: Laag Middel Hoog

Risico's	Risicobeschrijving	Huidige risico-beoordeling	Beheersmaatregelen	Rest-risico
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"> • Programma Cyber Safe Harbour • Bio-self-assessment • Cybersecurity awareness-programma (trainingen en phishing campagnes) 	
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 ontgeld wordt.		<ul style="list-style-type: none"> • Deelname aan ISAC's • Meldpunt voor cyberincidenten havenbedrijven • Integratie van cybersecurity in havenbeveiligings- en ISPS processen 	
Financieel				
F1- Inzicht in activa	Het risico bestaat dat er, als gevolg van het niet op uniforme wijze vastleggen van materiële vaste activa, onvoldoende inzicht kan worden verkregen in de financiële status van materiële vaste activa waardoor onvoldoende wordt geanticipeerd op vereiste investeringen en bepaalde elementen niet accuraat worden ingeprijsd.		<ul style="list-style-type: none"> • Verbetertraject asset besluitvormingsinformatie (AMBI) • Data-opschoning • PowerBi-dashboard assetbesluitvormingsinformatie • Strategisch assetmanagement-plan • Uitwerking en actualisatie lange termijn assetplanning 	
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 van de omvang van de vervuiling en het moment van saneren.		<ul style="list-style-type: none"> • Externe review op bodemonderzoeken en reservering • Periodieke actualisatie van de waardering op basis van actuele prijsgegevens • Contant maken van de voorziening tegen looptijden 	
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"> • Verkrijgen zekerheden voor bodemschade • Bodemclausule in erfpachtovereenkomst • Monitoring financiële posities van klanten 	
Compliance				
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"> • Compliance beleid en compliance functionarissen ingebed • Maandelijkse monitoring van incidenten • Dilemmasessies bij afdelingen 	

 Risicobeoordeling:  Laag  Middel  Hoog

Bijlage 3

Financiële instrumenten

Algemeen

Het beleid op de inzet van financiële instrumenten is terughoudend. Het treasury-statuuut biedt mogelijkheden om bestaande rente- en financieringsrisico's in te dekken, maar niet om open posities in te nemen.

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 het havenbedrijf risico ten aanzien van toekomstige kasstromen. 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. Op basis van de gehanteerde betalingsvoorwaarden en het historische betalingsgedrag van onze klanten is het niet noodzakelijk om financiële instrumenten toe te passen ter beperking van dit risico. Nieuwe grote klanten wordt om een bankgarantie gevraagd. Voor oninbare vorderingen (dubieuze debiteuren) vormt Havenbedrijf Amsterdam een voorziening.

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.

Colofon

Uitgave

Port of Amsterdam

Tekst

Port of Amsterdam

Design en realisatie

Plan B creatieve communicatie, Assendelft

Voor vragen en informatie:

info@portofamsterdam.com

