

Jaarrekening

Transparant opereren
in een nieuwe wereld

Een grondig inzicht in ons
financieel resultaat over 2020

Inhoudsopgave

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

Balans per 31 december 2020

(vóór resultaatverdeling)

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

Winst- en verliesrekening over 2020

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

Kasstroomoverzicht over 2020

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

Kasstroomoverzicht over 2020

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

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Informatie over de rechtspersoon

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

Algemene toelichting

De belangrijkste activiteiten van de rechtspersoon

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

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

Impact van corona op de bedrijfsvoering

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

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

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

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

Consolidatie

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

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

Verbonden partijen

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

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Schattingen

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

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

Afschrijvingen en restwaarde

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

Voorziening latente belastingvorderingen

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

Voorziening dubieuze vorderingen

Noodzakelijk geachte voorzieningen voor mogelijke verliezen als gevolg van oninbaarheid worden in mindering gebracht. Deze voorzieningen worden bepaald op basis van individuele beoordeling van de vorderingen. De schattingselementen betreffen voornamelijk ouderdom van de vorderingen en kredietwaardigheid van de klanten. De kredietwaardigheid van klanten is opnieuw, als gevolg van corona, beoordeeld en geanalyseerd. Havenbedrijf Amsterdam N.V. heeft daarnaast betalingsregelingen en verruimde betaaltermijnen aangeboden aan zijn klanten om hun de mogelijkheid te geven om facturen gespreid te voldoen.

Voorziening personeelsregelingen

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

Voorziening saneringsverplichtingen

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

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

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Voorziening amovering

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

Voorziening nazorg baggerstort

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

Algemene grondslagen voor verslaggeving

De standaarden op basis waarvan de jaarrekening is opgesteld

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

Salderen

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

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

Informatieverschaffing over stelselwijzigingen

Stelselwijziging

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

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

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

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

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

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

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

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

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Herziene winst- en verliesrekening 2019

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

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

Omrekening van vreemde valuta voor de balans

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

valuta's worden omgerekend tegen de koers per balansdatum. De koersverschillen die uit de afwikkeling en omrekening voortvloeien komen ten gunste of ten laste van de winst- en verliesrekening.

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

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

Leases

Op het moment dat we een contract aangaan, beoordelen we op grond van de economische realiteit of de overeenkomst een leasing is. Een contract wordt aangemerkt als leaseovereenkomst indien het recht van gebruik van een actief voor een overeengekomen periode en voor een bepaalde vergoeding aan een andere partij wordt afgestaan. Corona heeft geen impact gehad op de leases.

Operationele leases

Verplichtingen met betrekking tot operationele leasing worden verwerkt in de winst- en verliesrekening over de looptijd van het contract. Verplichtingen na het boekjaar zijn toegelicht bij de niet in de balans opgenomen verplichtingen.

Pensioenregelingen

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

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Aan de hand van de uitvoeringsovereenkomst wordt beoordeeld of, en zo ja, welke verplichtingen naast de betaling van de jaarlijkse aan de pensioenuitvoerder verschuldigde premie op balansdatum bestaan. Deze additionele verplichtingen, waaronder eventuele verplichtingen uit herstelplannen van de pensioenuitvoerder, leiden tot lasten voor de vennootschap en worden in de balans opgenomen in een voorziening. Ultimo 2020 (en 2019) waren er geen verplichtingen naast de betaling van de jaarlijkse aan de pensioenuitvoerder verschuldigde premie.

De dekkingsgraad van het ABP op 31 december 2020 was 93,2% (2019; 97,8%). Deze dekkingsgraad is een momentopname van de financiële situatie op 31 december 2020. Omdat de actuele dekkingsgraad in korte tijd sterk kan schommelen, moeten pensioenfondsen vanaf 2015 gebruikmaken van de zogenaamde beleidsdekkingsgraad. De beleidsdekkingsgraad is een gemiddelde over twaalf maanden. De beleidsdekkingsgraad van het ABP per 31 december 2020 was 87,6% (2019; 95,8%). Wettelijk is bepaald dat de dekkingsgraad 128% dient te zijn en niet langer dan 5 jaar onder de 104,2% mag liggen. Maatregelen die het ABP heeft genomen de afgelopen jaren i.v.m. het niet voldoen aan de wettelijke beleidsdekkingsgraad van 104,2% is het niet indexeren van de pensioenen.

Grondslagen voor de bepaling van de balans

Immateriële vaste activa

Een immaterieel vast actief wordt in de balans opgenomen als:

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

Uitgaven die gaan over een immaterieel vast actief worden rechtstreeks in de winst- en verliesrekening verantwoord als ze niet voldoen aan de voorwaarden voor activering. Dat geldt bijvoorbeeld voor uitgaven van onderzoek en intern ontwikkelde merken, logo's, uitgavenrechten en klantenbestanden.

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

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

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

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

Materiële vaste activa

Een materieel vast actief wordt in de balans opgenomen als:

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

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

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

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

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

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

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

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

Financiële vaste activa

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

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

Invloed van betekenis wordt in ieder geval verondersteld aanwezig te zijn bij een aandeelhoudersbelang van meer dan 20% van de aan de aandelen verbonden stemrechten. Deelnemingen met een negatieve nettovermogenswaarde worden op nihil gewaardeerd. Een voorziening wordt gevormd wanneer de vennootschap geheel of ten dele instaat voor de schulden van de desbetreffende deelneming, respectievelijk de feitelijke verplichting heeft de deelneming (voor haar aandeel) tot betaling van haar schulden in staat te stellen. Bij het bepalen van de omvang van deze voorziening houden we rekening met reeds op vorderingen op de deelneming in mindering gebrachte voorzieningen voor oninbaarheid.

Overige vorderingen

De 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.

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Latente belastingvorderingen

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

Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa

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

Waardeveranderingen van de tot de vaste activa behorende effecten en deelnemingen (debet)

Niet-beursgenoteerde aandelen die behoren tot de categorie investeringen in eigenvermogensinstrumenten worden na eerste verwerking gewaardeerd tegen de reële waarde. Waardeveranderingen worden rechtstreeks in de herwaarderingsreserve opgenomen, waarbij de gerealiseerde waardeveranderingen in de winst- en verliesrekening worden verwerkt.

Bij het verwerken van de waardeverminderingen mag op grond van artikel 2:390 BW geen negatieve herwaarderingsreserve ontstaan, tenzij artikel 2:384 lid 8 BW van toepassing is.

Vorderingen

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

Liquide middelen

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

Voorzieningen

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

Voorziening voor saneringsverplichtingen

Havenbedrijf Amsterdam heeft per 1 april 2013, op basis van de erfpachtovereenkomst met de gemeente Amsterdam, de verplichting om de in erfpacht verkregen haven terreinen terug te leveren op basis van de norm 'Industrie' uit de Regeling Bodemkwaliteit. Deze verplichting geldt bij beëindiging van het voortdurende erfpachtcontract. Een uitzondering op de verplichting tot bodemsanering wordt gemaakt voor verontreiniging die is ontstaan als gevolg van oorlogshandelingen die zich in de Tweede Wereldoorlog hebben voorgedaan. Volgens de Havenovereenkomst vrijwaart de gemeente Amsterdam het Havenbedrijf Amsterdam voor milieuschade die is ontstaan in die periode.

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Om de terreinen tot de norm industrie op te kunnen leveren is het van belang dat beheersbaarheid bestaat over de verontreinigingen die nieuw ontstaan, maar ook die al bekend/aanwezig waren vóór 1 april 2013 omdat het Havenbedrijf Amsterdam ook voor deze oudere verontreinigingen verantwoordelijk is. In het kader van de (latente) herstelverplichting uit de erfpachtovereenkomst met de gemeente Amsterdam, heeft het Havenbedrijf Amsterdam in het contract met haar huurder of erfpachter een standaard clause opgenomen, waarin is vastgelegd dat het haventerrein moeten worden teruggegeven in de staat waarin zij het hebben verkregen. De (latente) verplichting van het Havenbedrijf is derhalve verlegd naar de erfpachter of huurder(s) van het specifieke haventerrein. Indien er sprake is van een nieuwe verontreiniging dan ligt de saneringsverplichting in eerste instantie op basis van de wet bodembescherming (Wbb) bij de veroorzaker van de verontreiniging en in tweede instantie op basis van de herstelverplichtingsclausule bij de gebruiker van het haventerrein, mits het terrein niet vóór uitgifte al verontreinigd was.

Bij beëindiging van het huur- of erfpachtcontract kan het voorkomen dat bedrijven niet (volledig) kunnen voldoen aan de saneringsverplichting of waarbij het volharden hierin zou leiden tot een onverantwoorde kapitaalvernietiging (amoveren van opstallen om de bodemverontreiniging te kunnen verwijderen). Het Havenbedrijf Amsterdam verlangt in dat geval zekerheid, bijvoorbeeld door middel van een bankgarantie. In voorkomende gevallen kan Havenbedrijf Amsterdam haar huurder of erfpachter de mogelijkheid aanbieden om de saneringsverplichting af te kopen.

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

Voorziening voor amoveringsverplichtingen

De voorziening voor amoveringsverplichtingen is gewaardeerd tegen de contante waarde. De kosten van herstel worden verantwoord via de opbouw van een voorziening gedurende de verwachte gebruikersduur van het actief ter grootte van het bedrag dat noodzakelijk is van de afwikkeling van de verplichting van herstel. Jaarlijks zal een bedrag ten laste van de winst- en verliesrekening aan de voorziening worden toegevoegd.

Voorziening voor personeel

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

Langlopende schulden

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

Afkoop erfpacht

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

Kortlopende schulden

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

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Grondslagen voor de bepaling van het resultaat

Omzetverantwoording

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

Som der kosten

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

Afschrijvingen op immateriële vaste activa

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

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

Afschrijvingen op materiële vaste activa

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

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

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

Financiële baten en lasten

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

Belastingen over de winst of het verlies

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

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Aandeel in resultaat van ondernemingen waarin wordt deelgenomen

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

Kasstroomoverzicht

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

Toelichting op de balans

1 Immateriële vaste activa

	Kosten van onderzoek en ontwikkeling	Concessies, vergunningen en intellectuele eigendommen	Activa in aanbouw	Totaal
<i>Stand per 1 januari 2020</i>				
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	1.736.195	1.594.421	2.772.515	6.103.131
Cumulatieve afschrijvingen	-1.356.668	-1.343.981	-	-2.700.649
Boekwaarde per 1 januari 2020	379.527	250.440	2.772.515	3.402.482
<i>Mutaties</i>				
Investerings	40.584	30.750	2.290.698	2.362.032
Ingebruikname	1.815.919	165.856	-1.981.775	-
Afschrijvingen	-836.477	-133.911	-	-970.388
Desinvesteringen	-	-49.560	-	-49.560
Afschrijvingen op desinvesteringen	-	49.560	-	49.560
Saldo mutaties	1.020.026	62.695	308.923	1.391.644
<i>Stand per 31 december 2020</i>				
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	3.592.698	1.741.468	3.081.438	8.415.604
Cumulatieve afschrijvingen	-2.193.145	-1.428.333	-	-3.621.478
Boekwaarde per 31 december 2020	1.399.553	313.135	3.081.438	4.794.126
Afschrijvingspercentages	33%	33%		

De kosten van onderzoek en ontwikkeling betreffen de betaalde bedragen aan derden met betrekking tot zelf ontwikkelde software, zoals de applicaties voor de inning van de havengelden (€ 0,3 miljoen), het plannings- en reserveringssysteem voor ligplaatsen (€ 0,6 miljoen) en het Datawarehouse (€ 0,4 miljoen).

Toelichting op de balans

Enkele investeringen in immateriële vaste activa zijn volledig afgeschreven, maar nog wel in gebruik. De belangrijkste hierbij zijn: Ophelia ZHG systeem, Datawarehouse, Cisco contractmanagementsysteem en het salarisprogramma Profit.

De activa in aanbouw hebben voornamelijk betrekking op doorontwikkeling van de applicatie voor de inning van havengelden en de vervanging van het Havenafvalplan- en inkoopstelsel. De investeringen bestaan voornamelijk uit doorontwikkeling van de havengeldenapplicatie (€ 0,7 miljoen), de doorontwikkeling van het Dataplatform (€ 0,3 miljoen) en de implementatie van het inkoopstelsel (€ 0,3 miljoen).

Toelichting op de balans

2 Materiële vaste activa

	Vooruitbetaalde erfpachtcanon gronden en terreinen	Grond-, weg- en waterwerken	Overige materiële vaste activa	Activa in aanbouw	Totaal
<i>Stand per 1 januari 2020</i>					
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	300.376.646	279.953.118	59.323.178	58.043.598	697.696.540
Cumulatieve afschrijvingen	-42.074.500	-75.777.322	-23.570.325	-	-141.422.147
Boekwaarde per 1 januari 2020	258.302.146	204.175.796	35.752.853	58.043.598	556.274.393
<i>Mutaties</i>					
Investerings	-	4.687.819	2.170.794	23.690.970	30.549.583
Ingebruikname	-	6.028.855	6.169.936	-12.198.791	-
Afschrijvingen	-6.014.345	-12.365.110	-4.798.675	-	-23.178.130
Desinvesteringen	-	-297.705	-560.179	-	-857.884
Afschrijvingen op desinvesteringen	-	87.252	560.179	-	647.431
Saldo mutaties	-6.014.345	-1.858.889	3.542.055	11.492.179	7.161.000
<i>Stand per 31 december 2020</i>					
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	300.376.645	292.640.714	67.057.747	69.535.777	729.610.883
Cumulatieve afschrijvingen	-48.088.844	-90.323.807	-27.762.839	-	-166.175.490
Boekwaarde per 31 december 2020	252.287.801	202.316.907	39.294.908	69.535.777	563.435.393
Afschrijvingspercentages	2%	0-10%	2-33%		

Indeling verloopoverzicht

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

Toelichting op de balans

Toepassing componentenbenadering

Voor de verzelfstandiging (1 april 2013) van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is op de materiële vaste activa geen componentenbenadering toegepast. Na de verzelfstandiging is, door voortschrijdend inzicht, de componentenbenadering wel toegepast. De componentenbenadering wordt toegepast bij de activacategorieën in grond-, weg- en waterwerken en bij enkele subcategorieën binnen de overige materiële vaste activa. De boekwaarde van de activacategorieën 'Grond-, weg- en waterwerken' van voor en na de verzelfstandiging bedragen ultimo 2020 respectievelijk € 112,8 miljoen en € 89,4 miljoen (2019: € 122,9 miljoen vóór verzelfstandiging, € 81,3 miljoen na de verzelfstandiging).

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

Vooruit betaalde erfpachtcanon gronden en terreinen

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

Grond-, weg- en waterwerken

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

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

Overige materiële vaste activa

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

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

Activa in aanbouw

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

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

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

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

Toelichting op de balans

3 Financiële vaste activa

	Deelnemingen in groeps- maatschappijen	Vorderingen op groepsmaat- schappijen	Latente belasting- vorderingen	Overige langlopende vorderingen	Totaal
Boekwaarde per 1 januari 2020	9.078.047	3.520.953	252.432.124	32.507.758	297.538.882
Verstrekkings	–	1.945.408	–	4.481.543	6.426.951
Mutatie ten gevolge van tariefwijziging	–	–	37.254.289	–	37.254.289
Aandeel resultaat deelnemingen met invloed van betekenis	–1.851.126	–	–	–	–1.851.126
Ontvangen dividend deelnemingen	–800.000	–	–	–	–800.000
Rente	–	–	–	444.604	444.604
Kortlopend deel	–	–	–	–1.104.270	–1.104.270
Aflossingen	–	–	–	–1.027.632	–1.027.632
Realisatie	–	–	–6.703.493	–	–6.703.493
Boekwaarde per 31 december 2020	6.426.921	5.466.361	282.982.920	35.302.003	330.178.206

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

Deelnemingen

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

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

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

Toelichting op de balans

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

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

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

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

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

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

Toelichting op de balans

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

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

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

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

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

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

Toelichting op de balans

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

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

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

Lening Havengebouw ad € 457.865:

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

Rentepercentage: 4,5% per jaar

Looptijd: 9 jaar

Lening SCS Multiport € 1.510.000:

Jaarlijkse aflossing: € 102.000,

Rentepercentage: 2% per jaar

Looptijd: 13 jaar

Lening Integrated Green Energy ad € 118.776:

Jaarlijkse aflossing: € 50.685 (vanaf 2019)

Rentepercentage: 5% per jaar

Looptijd: 4 jaar

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

Toelichting op de balans

4 Vorderingen

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

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

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

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

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

Toelichting op de balans

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

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

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

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

Toelichting op de balans

5 Liquide middelen

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

Deposito's

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

Beperkte vrije beschikbaarheid liquide middelen

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

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

6 Eigen vermogen

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

	Geplaatst kapitaal	Agioreserve	Wettelijke en statutaire reserves	Overige reserve	Resultaat boekjaar	Totaal
Stand per 1 januari 2019	45.000	300.584.972	2.195.479	318.156.526	17.940.069	638.922.046
Mutatie uit resultaatverdeling	-	-	-	-	-17.940.069	-17.940.069
Resultaat boekjaar	-	-	-	-	63.948.528	63.948.528
Resultaatverdeling voorgaand jaar	-	-	-	17.940.069	-	17.940.069
Mutatie wettelijke reserve	-	-	2.522.940	-2.137.210	-	385.731
Dividenduitkering	-	-	-	-68.488.796	-	-68.488.796
Stand per 31 december 2019	45.000	300.584.972	4.718.419	265.470.589	63.948.528	634.767.509

Toelichting op de balans

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

7 Geplaatst kapitaal

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

8 Agioreserve

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

Toelichting op de balans

9 Wettelijke en statutaire reserves

De wettelijke reserve wordt aangehouden voor de activering van kosten van ontwikkeling en deelnemingen.

De wettelijke reserve voor kosten van ontwikkeling is gevormd ter omvang van geactiveerde kosten van ontwikkeling, waarbij voldaan is aan de daaraan gestelde voorwaarden ter zake van de technische, commerciële en financiële haalbaarheid. Ultimo 2020 bedraagt de wettelijke reserve € 1.399.552 (2019: € 379.525).

De wettelijke reserve voor deelnemingen is gevormd voor zover de vennootschap niet zonder beperking, uitkering van de positieve resultaten kan bewerkstelligen. Het aandeel van Havenbedrijf Amsterdam in de rechtstreekse vermogensvermeerderingen en -verminderingen van de deelnemingen wordt in de wettelijke reserve opgenomen. Ultimo 2020 bedraagt de wettelijke reserve € 5.477.200 (2019: € 4.338.894).

10 Overige reserves

Correctie openingsbalans

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

Bestemming van het resultaat over voorgaand boekjaar

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

Toelichting op de balans

11 Voorzieningen

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

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

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

Toelichting op de balans

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

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

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

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

De voorziening is gewaardeerd tegen de contante waarde van de verwachte saneringsuitgaven op de locaties waarbij enerzijds de huurder of erfpachter de saneringsverplichting heeft afgekocht of anderzijds op basis van gebeurtenissen uit het verleden het Havenbedrijf Amsterdam zichzelf verantwoordelijk acht voor het saneren van de grond. Omdat er op de meeste locaties ten aanzien van de hoeveelheid te verwerken grond en toe te passen technieken onzekerheden bestaan, werd er tot en met 2019 gewerkt met een risico-opslag die door Havenbedrijf Amsterdam N.V. werd bepaald ten aanzien van de situatie waarop de voorziening is berekend.

Toelichting op de balans

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

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

De voorziening voor amoveringen heeft betrekking op:

Amovering windmolens

Het Havenbedrijf Amsterdam heeft een erfpachtcontract waarbij de erfpachter aan het Havenbedrijf Amsterdam een jaarlijkse canon verschuldigd is van maximaal € 725.000 waarvan € 125.000 zal dienen voor de amoveringskosten van het windpark in de Afrikahaven. Het windpark bestaat uit negen windturbines en zal aan het einde van de technische levensduur geamoveerd moeten worden. Het saldo van de voorziening bedraagt per 31 december 2020 € 566.106 (2019: € 411.689) en heeft een geheel langlopend karakter.

Amovering funderingen

De voorziening voor amovering funderingen heeft betrekking op door Havenbedrijf Amsterdam geaccepteerde verplichting inzake het amoveren van de toegepaste "AVI slakken" als funderingslaag op een terrein in het havengebied. Het saldo van de voorziening bedraagt per 31 december 2020 € 969.357 (2019: € 834.357) en heeft een geheel langlopend karakter.

Toelichting op de balans

Amovering gebouwen

De amovering van gebouwen heeft betrekking op door Havenbedrijf Amsterdam geaccepteerde sloopkosten bij huur- of erfpachtbeëindiging van terreinen. De voorziening is gewaardeerd tegen contante waarde van de verwachte uitgaven op de betreffende locatie(s). Deze verwachte uitgaven worden geschat op basis van de huidige bekende kosten en prijsindexeringen. Het saldo van de voorziening bedraagt per 31 december 2020 € 465.564 (2019: € 410.698).

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

Personeelsvoorzieningen zijn getroffen in het kader van bovenwettelijke werkloosheidsuitkeringen aan voormalig personeel en uitkeringen voor toekomstige jubilea. Aan de personeelsvoorzieningen wordt jaarlijks rente toegevoegd. De voorzieningen hebben een kortlopend karakter van € 129.474.

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

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

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

Toelichting op de balans

12 Langlopende schulden

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

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

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

Vooruit ontvangen erfpacht

De vooruit ontvangen erfpacht betreft de door huurders betaalde afkoopsommen met betrekking tot de toekomstige erfpacht. Derhalve is Havenbedrijf Amsterdam N.V. geen rente verschuldigd. Het deel van de vooruitontvangen erfpachtvergoedingen dat betrekking heeft op 2020 is verantwoord onder de kortlopende schulden, ad € 2,1 miljoen (2019: € 2,1 miljoen). Corona heeft geen impact op de langlopende schulden.

Overige schulden

In de post Overige langlopende schulden zijn de ontvangen bijdragen van derden aan de uitvoering van het Convenant Houthavens (€ 1,1 miljoen) en de ontvangen waarborgsommen (€ 0,8 miljoen) opgenomen.

Toelichting op de balans

13 Kortlopende schulden

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

Schulden aan banken

Havenbedrijf Amsterdam beschikt over een zogenaamde ‘Revolving facilities agreement’ ter grootte van € 126 miljoen. € 46 miljoen van deze faciliteit kan pas worden aangesproken bij aanvang van de bouw van de nieuwe zeesluis bij IJmuiden. De faciliteit kent marktconforme condities en kan periodiek benut worden voor 1-, 3- of 6-maands kasgeld tegen een rente van 1-, 3- of 6-maands-euribor. Daarnaast is met de kredietverstrekker een convenant overeengekomen waarbij het gecorrigeerd eigen vermogen minimaal 35% van het totaal vermogen dient te bedragen. Aan deze voorwaarde is per 31 december 2020 voldaan. Zekerheden voor deze lening zijn niet gesteld. Bij de waardering van deze financiering is rekening gehouden met bijkomende kosten.

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

Schulden aan groepsmaatschappijen

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

Toelichting op de balans

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

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

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

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

Corona heeft geen impact op de kortlopende schulden.

Niet in de balans opgenomen rechten, verplichtingen en regelingen

Informatieverschaffing over niet in de balans opgenomen regelingen Transformatiegebied

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

De financiële consequenties voor Havenbedrijf Amsterdam zijn afhankelijk van verdere besluitvorming en daardoor nog onzeker. In het coalitieakkoord 2014 heeft het college besloten dat de bestaande bedrijven in de haventerreinen binnen de ring in ieder geval tot 2040 kunnen blijven. In de ontwikkelstrategie is vastgelegd dat nieuwe woningen geleidelijk worden gerealiseerd tussen de huidige bedrijven. De overige afspraken zijn gelijk gebleven. De volgende afspraken zijn nu van kracht:

- Convenant Houthaven / NDSM;
- Bestaande bedrijven kunnen in ieder geval tot 2040 gevestigd blijven, binnen de bestaande 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 de concipiëring van sommige contracten met sinds lange tijd gevestigde klanten onvoldoende aandacht is besteed aan de milieuaspecten. Bij één klant speelt dit contractrisico in een dergelijke mate dat de verantwoordelijkheid met betrekking tot de saneringsverplichting op het terrein van de klant onderwerp van discussie met de klant is. Mocht dit tot een juridische procedure komen dan zou er een claim mee gemoeid zijn van maximaal € 26 miljoen, zijnde de geschatte saneringskosten van het volledige terrein. De kans dat deze kosten voor rekening van Havenbedrijf Amsterdam komen is op dit moment onzeker. Deze onzekerheid is gelegen in het feit dat het ontstaansmoment van de vervuiling bepalend is voor de verhaalsmogelijkheid bij de voormalige erfpachter en/of de huidige huurder. Daarnaast kan de uitkomst van een mogelijke rechtsgang op dit moment niet met zekerheid worden ingeschat. Vanwege deze onzekerheid is de verplichting niet in de balans opgenomen. Aanvullend valt op te merken dat er geen sprake is van een acute verplichting tot sanering, de huidige huurder heeft een contract tot en met 2040. De eerste mogelijkheid om te saneren is vanaf 2040.

Convenant Houthavens

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

Niet in de balans opgenomen rechten, verplichtingen en regelingen

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

Project HoogTij

Havenbedrijf Amsterdam heeft, ten behoeve van herfinanciering voor project HoogTij in februari 2016 een zekerheidstelling afgegeven aan de provincie Noord Holland en gemeente Zaanstad, onder voorwaarden en tot een maximum van € 14 miljoen tegen een jaarpremie van 0,55% over de hoofdsom, (deels) afgedekt met een recht van hypotheek op aan de transactie onderliggend onroerend goed.

Zeesluis IJmuiden

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

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

Mediation inzake claim

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

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

Gezamenlijke Brandweer Amsterdam (GBA)

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

Fiscale eenheid

Havenbedrijf Amsterdam N.V. is hoofd van de Fiscale Eenheid voor de vennootschapsbelasting. Onder de Fiscale Eenheid vallen per 2020 de deelnemingen Bouw en Handelmaatschappij Hallum B.V., Hallum Cruise B.V., Port of Amsterdam International B.V. en Port of Amsterdam Activities B.V.

Financiële instrumenten

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

Niet in de balans opgenomen rechten, verplichtingen en regelingen

Informatieverschaffing over niet in de balans opgenomen verplichtingen

Ultimo 2020 bestaat een aantal meerjarige financiële verplichtingen jegens derden met betrekking tot erfpacht van terreinen, het onderhoud van het havengebied en infrastructuur en de interne bedrijfsvoering. Dit betreft meerjarige contracten voor onder andere niet afgekochte erfpachtregelingen, huur van kantoorpanden, lease van voertuigen, IT-diensten en reiniging van wegen.

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

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

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

Niet in de balans opgenomen verplichtingen inzake investeringsverplichtingen

Ultimo 2020 is Havenbedrijf Amsterdam voor een bedrag van € 9,4 miljoen (2019: € 13,2 miljoen) verplichtingen aangegaan jegens derden voor de aanschaf en ontwikkeling van immateriële en materiële vaste activa.

Informatieverschaffing over niet in de balans opgenomen activa

Havenbedrijf Amsterdam N.V. heeft langlopende huur- en erfpachtcontracten afgesloten voor vastgoed, terreinen en kades. De toekomstige minimale opbrengsten daarvan bedragen € 2.438 miljoen waarvan € 98,0 miljoen in het komende jaar.

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

Niet in de balans opgenomen rechten, verplichtingen en regelingen

Voorstel resultaatverwerking

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

Toelichting op de winst- en verliesrekening

14 Opbrengsten

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

Huur en erfpacht

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

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

Zeehavengelden

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

Opbrengsten ligplaatsreserveringen

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

Overige opbrengsten

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

Toelichting op de winst- en verliesrekening

15 Personeelslasten

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

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

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

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

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

Aantal werknemers

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

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

Toelichting op de winst- en verliesrekening

Bezoldiging bestuurders

In december 2017 heeft de aandeelhouder op voorstel van de raad van commissarissen het beloningsbeleid vastgesteld dat in 2020 van toepassing is op de directieleden van Havenbedrijf Amsterdam. Dit beloningsbeleid biedt een arbeidsvoorwaardenpakket, bestaande uit een vast basissalaris, een mogelijke variabele beloning en een bijdrage in de pensioenpremie. Het beloningsbeleid voor de directie is conform het vigerende gemeentelijk beloningsbeleid voor haar deelnemingen.

Naam	Aanvang termijn	Einde termijn	Vaste beloning	Variabele beloning	Bijdrage pensioenpremie	Totaal
K.J. Overtoom	06-12-2016	06-12-2024	173.267	–	32.097	205.364
A.H. Kousbroek	01-02-2020	01-01-2025	155.053		20.141	175.194
M.R. de Brauw	01-11-2015	31-12-2020	148.931	–	31.576	180.507

Vaste beloning

De vaste beloning van de directieleden is in 2020 verhoogd ten opzichte van 2019. De genoemde bedragen zijn inclusief vakantiegeld en exclusief werkgeverspremies sociale verzekeringen.

Variabele beloning

Aan de leden van de statutaire directie kan een variabele beloning worden toegekend van maximaal 10% van het brutosalaris. Over het boekjaar 2020 is geen variabele bonus toegekend.

Pensioenkosten

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

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

Toelichting op de winst- en verliesrekening

Bezoldiging commissarissen

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

De vergoeding voor de leden van de raad van commissarissen is gerelateerd aan het maximum dat geldt voor de meest verdienende bestuurder, in lijn met de WNT. Voor de leden betekent dit 10% van de algemene WNT-norm in 2020. Voor de voorzitter is dit 15%.

16 Afschrijvingen

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

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

Toelichting op de winst- en verliesrekening

17 Overige bedrijfskosten

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

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

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

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

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

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

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

Toelichting op de winst- en verliesrekening

Honoraria externe accountant

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

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

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

18 Financiële baten en lasten

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

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

Toelichting op de winst- en verliesrekening

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

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

19 Belastingen

	2020	2019
Belastingen uit huidig boekjaar	-9.245.706	-9.419.958
Belastingen uit voorgaande boekjaren	208.047	-34.854
Mutatie belastinglatentie	30.550.795	7.472.029
	21.513.136	-1.982.783
	%	%
Effectieve belastingtarief	-34,37	3,10%
Toepasselijke belastingtarief	25,00	25,00

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

Toelichting op de winst- en verliesrekening

Mutatie belastinglatentie 2020

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

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

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

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

Toelichting op de winst- en verliesrekening

20 Resultaat deelnemingen

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

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

21 Gebeurtenissen na balansdatum

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

Tekenblad

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

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

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

Amsterdam, 17 maart 2021
Ondertekening commissarissen:

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

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

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

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

Overige gegevens

Statutaire regeling omtrent de bestemming van de winst

Het dividendbeleid, zoals in 2013 bij verzelfstandiging in artikel 9 van de Havenovereenkomst werd vastgelegd, is op 9 januari 2018 gewijzigd. In de statuten van het Havenbedrijf Amsterdam N.V. is nu een bepaling opgenomen dat voortaan het dividendbeleid, op voorstel van raad van commissarissen en directie, wordt vastgesteld door de aandeelhouder. Hiermee is artikel 9 van de Havenovereenkomst komen te vervallen.

Het door de aandeelhouder vastgestelde dividendbeleid volgt idealiter de vierjaars-termijn van het strategisch plan van Havenbedrijf Amsterdam. Het huidige dividendbeleid is door de aandeelhouder vastgesteld voor de periode 2017-2021.

Uitgangspunten van het beleid voor het bepalen van het dividend zijn de continuïteit van de vennootschap en een robuuste kapitaalstructuur. Er dient voldoende ruimte te zijn om te investeren, waarbij de investeringsagenda van het strategisch plan 2017-2021 het uitgangspunt is. Het beleid biedt voldoende ruimte voor een inhoudelijke afweging tussen de investeringsagenda en de hoogte van het dividend.

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

Overige gegevens

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

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

Verklaring over de jaarrekening 2020

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2020 van Havenbedrijf Amsterdam N.V. te Amsterdam gecontroleerd.

Naar ons oordeel geeft de in dit jaarverslag opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van Havenbedrijf Amsterdam N.V. op 31 december 2020 en van het resultaat over 2020 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

De jaarrekening bestaat uit:

- de balans per 31 december 2020;
- de winst-en-verliesrekening over 2020;
- kasstroomoverzicht over 2020;
- grondslagen van waardering en resultaat bepaling;
- toelichting op de balans;
- niet in de balans opgenomen rechten, verplichtingen en regelingen; en
- toelichting op de winst-en-verliesrekening.

De basis voor ons oordeel

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

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

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

Verklaring over de in de jaarrekening opgenomen andere informatie

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

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

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

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

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

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

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

Overige gegevens

Beschrijving van verantwoordelijkheden voor de jaarrekening

Verantwoordelijkheden van de directie voor de jaarrekening

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

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

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

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

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

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

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

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

Overige gegevens

bestaan of de vennootschap haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat een vennootschap haar continuïteit niet langer kan handhaven;

- het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen;
- het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

Wij communiceren met de audit commissie onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

Eindhoven, 18 maart 2021

Ernst & Young Accountants LLP

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

Assurance-rapport van de onafhankelijke accountant

Aan: de stakeholders van Havenbedrijf Amsterdam N.V.

Onze conclusie

Wij hebben een assurance-opdracht met een beperkte mate van zekerheid uitgevoerd op geselecteerde indicatoren in het jaarverslag van Havenbedrijf Amsterdam N.V. te Amsterdam over 2020.

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

De geselecteerde indicatoren betreffen:

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

De basis voor onze conclusie

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

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

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

Rapportagecriteria

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

De gehanteerde rapportagecriteria voor het opstellen van de geselecteerde indicatoren zijn toegelicht op pagina 149 en 150 van het jaarverslag.

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

Assurance-rapport van de onafhankelijke accountant

Ter vergelijking opgenomen informatie niet gecontroleerd of beoordeeld

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

Beperkingen in de reikwijdte van onze assurance-opdracht

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

Verantwoordelijkheden van het bestuur voor de geselecteerde indicatoren

Het bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van betrouwbare en toereikende geselecteerde indicatoren in overeenstemming met de rapportagecriteria zoals toegelicht in de sectie Rapportagecriteria, inclusief het identificeren van belanghebbenden en het toepasbaar zijn van de gehanteerde criteria voor de doelstellingen van de belanghebbenden. De door het bestuur gemaakte keuzes ten aanzien van de reikwijdte van de geselecteerde indicatoren en het verslaggevingsbeleid zijn uiteengezet op pagina 149 en 150 in het jaarverslag.

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

Onze verantwoordelijkheden voor de assurance-opdracht van de geselecteerde indicatoren

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

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

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

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

- het uitvoeren van een omgevingsanalyse en het verkrijgen van inzicht in de relevante maatschappelijke thema's en kwesties en de kenmerken van de entiteit voor zover relevant voor de geselecteerde indicatoren;

Assurance-rapport van de onafhankelijke accountant

- het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte rapportagecriteria, de consistente toepassing hiervan en de toelichtingen die daarover in het jaarverslag staan.
Dit omvat het evalueren van de redelijkheid van schattingen door het bestuur;
- het verkrijgen van inzicht in de rapporteringsprocessen die ten grondslag liggen aan de gerapporteerde geselecteerde indicatoren, inclusief het op hoofdlijnen kennis nemen van de interne beheersingsmaatregelen, voor zover relevant voor onze assurance-opdracht.
- het identificeren van gebieden in de geselecteerde indicatoren met een hoger risico op misleidende of onevenwichtige informatie of afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten. Het op basis van deze risico-inschatting bepalen en uitvoeren van verdere werkzaamheden gericht op het vaststellen van de plausibiliteit van de geselecteerde indicatoren. Deze verdere werkzaamheden bestonden onder meer uit:
 - het afnemen van interviews met relevante medewerkers verantwoordelijk voor het aanleveren van de informatie voor, het uitvoeren van interne controles op, en de consolidatie van gegevens in de geselecteerde indicatoren;
 - het verkrijgen van assurance-informatie dat de geselecteerde indicatoren aansluiten op de onderliggende administraties van de entiteit;
 - het op basis van beperkte deelwaarnemingen beoordelen van relevante interne en externe documentatie;
 - het analytisch evalueren van data en trends;
- het evalueren van de consistentie van de geselecteerde indicatoren met de informatie in het jaarverslag buiten de scope van onze assurance-opdracht.

Amsterdam, 18 maart 2021

Ernst & Young Accountants LLP

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

GRI-tabel

Categorie / standaard	Verwijzing 2020	Toelichting 2020
Organisatieprofiel		
102-01 Naam van de organisatie	Titelblad Colofon	
102-02 Voornaamste merken, producten en/of diensten	Visie, missie en strategie Waardecreatie	
102-03 Locatie van het hoofdkantoor van de organisatie	Waardecreatie: ons werkgebied	
102-04 Aantal landen waarin de onderneming opereert	Waardecreatie: ons werkgebied	
102-05 Eigendomsstructuur en de rechtsvorm	Governance	
102-06 Afzetmarkten (geografische verdeling, sectoren die worden bediend en soorten klanten/begunstigden)	Visie, missie en strategie Onze omgeving Waardecreatie	
102-07 Omvang van de verslaggevende organisatie	Visie, missie en strategie Onze medewerkers Jaarrekening Bijlage 1	
102-08 Samenstelling medewerkersbestand	Onze medewerkers	102-8b en 102-8e, Port of Amsterdam heeft geen werknemers buiten de regio Amsterdam gestationeerd en geen seizoensgebonden werknemers.
102-09 Beschrijving waardeketen	Visie, missie en strategie Waardecreatie	
Strategie		
102-10 Significante veranderingen tijdens de verslagperiode: Omvang, structuur, eigendom of leveringsketen van de organisatie	Corona: hoe de haven doorwerkte De raad van commissarissen Verslag van de raad van commissarissen	
102-11 Voorzorgsprincipe	Risicomanagement Bijlage 8	

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

GRI-tabel

Categorie / standaard	Verwijzing 2020	Toelichting 2020
Verslaggeving		
102-44 De belangrijkste onderwerpen en vraagstukken die uit overleg met belanghebbenden naar voren zijn gekomen en hoe de organisatie hierop heeft gereageerd	Onze omgeving Waardecreatie Bijlage 4	
102-45 Entiteiten die zijn opgenomen in de geconsolideerde jaarrekening	Jaarrekening Bijlage 1	
102-46 Proces voor bepalen inhoud en afbakening jaarverslag	Onze omgeving Over dit verslag Bijlage 4 Bijlage 5	
102-47 Overzicht van materiële onderwerpen t.b.v. het bepalen van de inhoud van verslag	Onze omgeving Bijlage 5	
102-48 Herformuleringen van in eerdere jaarverslagen verstrekte informatie	Over dit jaarverslag	
102-49 Veranderingen in de rapportage	Over dit jaarverslag Bijlage 5	
102-50 Verslagperiode	Over dit jaarverslag	
102-51 Datum van het meest recente verslag	Over dit jaarverslag	
102-52 Verslaggevingscyclus	Over dit jaarverslag	
102-53 Contactinformatie	Over dit jaarverslag	
102-54 Vermelding in de tekst dat er wordt gerapporteerd volgens GRI-richtlijnen	Over dit jaarverslag	
102-55 GRI-Referentietabel	GRI-tabel	
102-56 Beleid en huidige praktijk met betrekking tot het verkrijgen van externe assurance van het verslag	Over dit jaarverslag	

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

GRI-tabel

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

Categorie / standaard	Verwijzing 2020	Toelichting 2020
306-3 Totaal aantal en volume van significante lozingen	Resultaten	Omissie voor 306-3bi, 306-3bii en 306-3c, deze informatie is niet beschikbaar.
403-1 Management voor gezondheid en veiligheid op het werk	Onze omgeving Resultaten	
Ruimte intensivering		
103-1 Toelichting op de materialiteit en afbakening	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	
103-2 Managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	
103-3 Evaluatie van de managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	
Port of Amsterdam criteria	Voorwoord Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Risicomanagement	
Energietransitie en circulaire economie		
103-1 Toelichting op de materialiteit en afbakening	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	
103-2 Managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	

GRI-tabel

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

Categorie / standaard	Verwijzing 2020	Toelichting 2020
Transparantie		
103-1 Toelichting op de materialiteit en afbakening	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	
103-2 Managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	
103-3 Evaluatie van de managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	
Port of Amsterdam criteria: Score Transparatiebenchmark	Onze omgeving Resultaten	
Stakeholderbetrokkenheid		
103-1 Toelichting op de materialiteit en afbakening	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	
103-2 Managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	
103-3 Evaluatie van de managementbenadering	Visie, missie en strategie Onze omgeving Resultaten Bijlage 5	
Port of Amsterdam criteria	Onze omgeving Bijlage 4 GRI Tabel: 102-40 t/m 102-44	

Bijlage 1

Overzicht van deelnemingen

	Deelneming
Bouw en Handelsmaatschappij Hallum B.V.	100%
Port of Amsterdam Activities B.V.	100%
Port of Amsterdam International B.V.	100%
Windpark Ruigoord B.V.	50%
Sail Event Partners C.V.	47,5%
Sail Beheer B.V.	50%
Hafen Duisburg Amsterdam B mbH	34%
Portbase B.V.	25%
Mainport Innovation Fund II B.V.	24,25%
Bin2Barrel Holding B.V.	10%
Hallum Cruise B.V.	100%
Waterkant B.V.	100%
Waterkant C.V.	100%
Regionale Ontwikkelingsmaatschappij NZKG N.V.	33,33%
Shared Energy Platform Holding B.V.	50%

Bijlage 2

Overzicht van strategische partnerships en lidmaatschappen

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

AIVP (The worldwide network of port cities)

Amports

Amsterdam Airport Area

Amsterdam Cruise Port

Amsterdam Economic Board

Amsterdam IJmuiden Offshore Ports (AYOP)

Amsterdam Logistics Board

Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied (NZKG)

Bettercoal

Branche Organisatie Zeehavens (BOZ)

Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied

Eigen Vervoerders Organisatie (EVO)

Emma at Work

European Sea Ports Organisation (ESPO)

Hydroports

International Association of Ports and Harbors (IAPH)

International Harbour Masters Association (IHMA)

Amsterdam (JINC)

Nederland Distributieland (NDL)

Nederland Maritiem Land (NML)

Nederlandse WindEnergie Associatie (NWEA)

Pantar

Warmte & Koude-programma MRA

Bijlage 3

Overslagcijfers per ladingstroom

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

Bijlage 4

Identificatie stakeholders

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

- **Klanten:** bedrijven die gevestigd zijn of overwegen zich te vestigen in het Amsterdamse havengebied of in de havenregio. Bedrijven die goederen op- en overslaan, vervoeren, produceren, diensten verlenen of nieuwe diensten ontwikkelen en gebruikers van de vaarwegen in ons beheer;
- **Medewerkers:** medewerkers, ondernemingsraad, raad van commissarissen en onze aandeelhouder, de gemeente Amsterdam.
- **Overheden:** gemeenten, provincies, ministeries, overheidsorganisaties en de Europese Gemeenschap. Zowel op ambtelijk als op politiek niveau, inclusief de mandaatgevers van de Divisie Havenmeester;
- **Strategische partners:** partners waarmee een samenwerking in een overeenkomst is vastgelegd om (gezamenlijke) ambities te realiseren;
- **Leveranciers:** partijen die diensten of goederen leveren aan Port of Amsterdam;
- **Kennisinstituten:** onderzoeksinstituten, hogescholen en universiteiten;
- **Maatschappelijke organisaties:** organisaties met een maatschappelijke doelstelling;
- **Omwonenden:** particulieren en organisaties die rondom de Amsterdamse haven zijn gehuisvest;
- **Media:** journalistieke organisaties en opinieleiders.

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

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

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

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

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

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

Bijlage 4

Hieronder een overzicht van de stakeholdergroepen met een toelichting.

Stakeholdersgroep	Voorbeeld van structurele dialogen	Voorbeelden van besproken thema's	Specifiek besproken issues	Verwachtingen en belangen	Invulling verwachtingen en belangen
Klanten	<ul style="list-style-type: none"> ● Structurele overleggen met binnenvaartbranches. ● Webinar voor riviercruiseklanten. ● Webinar met gevestigde klanten over SEP (Shared Energy Platform). ● Sessies met klanten uit haven. ● Bijeenkomst over mogelijkheden Waterstof met gevestigde klanten. ● Online bijeenkomst offshore-industry, online bijeenkomst potentiële klanten. ● Interviewreeks offshore-klanten over windpark Friesland. ● Energietransitie café Amsterdam: zes keer per jaar met organisaties die belangrijke rol spelen in energietransitie. ● Diverse geplande bijeenkomsten geannuleerd vanwege corona. 	Klanttevredenheid verhogen en samen naar een beter resultaat.	<ul style="list-style-type: none"> ● Verbetering Amsterdamse haven voor de binnenvaart. ● Riviercruisestrategie gericht op corona. ● SEP, probleem energievoorziening, afstemmen energiegebruik. ● Met klanten om de strategie voor 2021-2025 voor te bereiden op de volgende onderwerpen: match stedelijke functies en haven, energie-infrastructuur, intensivering ruimtegebruik, energietransitie. ● Energietransitie café Amsterdam: energietransitie gerelateerde onderwerpen in de MRA. 	De verwachting is dat klantbijeenkomsten georganiseerd blijven worden, want het is van belang om in contact te blijven met de klanten en te weten wat hun wensen en mogelijkheden zijn.	Door de bijeenkomsten zetten we stappen in de energietransitie, bespreken we belangen en gaan we uitdagingen aan.

Bijlage 4

Stakeholdersgroep	Voorbeeld van structurele dialogen	Voorbeelden van besproken thema's	Specifiek besproken issues	Verwachtingen en belangen	Invulling verwachtingen en belangen
Overheden	<p>Enkele keren per jaar zijn er bijeenkomsten van verschillende samenwerkingsverbanden, zoals de Industrietafel Noordzeekanaalgebied, het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied en de Brancheorganisatie Nederlandse Zeehavens (BOZ).</p> <p>Sinds de corona-uitbraak voeren we ook regelmatig overleg met de veiligheidsregio's, de politie, regionale GGD-organisaties, gemeenten Amsterdam, Velsen, Zaanstad en Beverwijk en Rijkswaterstaat.</p>	<p>Energietransitie (CCUS, synthetische kerosine, biobrandstoffen), transitie naar circulaire economie (biobased en verwerking stadsafval), digitalisering, innovatie, veranderende politieke omstandigheden op internationaal vlak (brexit, de opkomst van China, de politieke situatie in de Verenigde Staten), spoorwegverbindingen, lokale thema's zoals Haven-Stad, de oeververbinding over het IJ, de coronacrisis en het wegvallen van de cruisevaart. Ook voeren we overleggen over de operationele voortgang in de Amsterdamse haven en het NZKG.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Stikstofproblematiek, schone scheepvaart, klimaatakkoord. ● Gevolgen van de coronacrisis: de waarborging veiligheid havenmedewerkers, de avondklok, de continuïteit van bedrijven en dienstverleners, de omgang met zeeschepen met vermoedelijke besmettingen aan boord. 	<p>Overheden op alle niveaus hebben invloed op wat in de haven gebeurt.</p> <p>Het is van groot belang om in overleg te blijven met overheidsstakeholders, om ze op de hoogte te houden van met ze samen te werken, zodat we voldoende fysieke ruimte en milieuruimte voor havenactiviteiten behouden en deze activiteiten uit te kunnen blijven voeren.</p>	<p>Vanuit de bijeenkomsten met verschillende overheden hebben we projecten opgestart die bijvoorbeeld de energietransitie in gang zetten. Voor de overleggen over de coronacrisis heeft de Amsterdamse haven een wekelijks voortgangsrapport opgesteld: Havenbeeld. Dit geeft inzicht en overzicht in de operationele voortgang van de Amsterdamse haven, de scheepvaartafwikkeling, de veiligheid en de voortgang van havenactiviteiten en de gevolgen door de coronacrisis.</p>

Bijlage 4

Stakeholdersgroep	Voorbeeld van structurele dialogen	Voorbeelden van besproken thema's	Specifiek besproken issues	Verwachtingen en belangen	Invulling verwachtingen en belangen
Strategische Partners	Zitting in meerdere overleggen op het gebied van duurzaamheid, schone energie, circulariteit en om emissies terug te dringen.	<ul style="list-style-type: none"> ● Transitie naar schonere energie versnellen. ● Co₂-uitstoot verminderen en luchtverontreiniging terugdringen op het gebied van logistiek en bereikbaarheid. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Vervoer van logistiek voor stad over water. ● Geluidsoverlast scheepvaart in kaart te brengen en terugdringen. 	Huidige strategische partners verwachten van ons dat het aantal nieuw aan te sluiten partners zal uitbreiden, want zij hebben belang bij een snelle transitie naar schonere energie, bij circulariteit en bij het terugdringen van emissies.	<ul style="list-style-type: none"> ● Studie naar opzetten waterstofbeurs. ● Mogelijkheden uitwerken voor CO₂-infrastructuur in NZKG. ● Oplossing vinden voor varend ontgassen. ● Pilots met vervoer over water van bouwlogistiek en bevoorrading bedrijven in Amsterdam.

Bijlage 4

Stakeholdersgroep	Voorbeeld van structurele dialogen	Voorbeelden van besproken thema's	Specifiek besproken issues	Verwachtingen en belangen	Invulling verwachtingen en belangen
Leveranciers	<ul style="list-style-type: none"> ● Marktconsultaties. ● Inkoop- en aanbestedingsprocedures. ● Contract- en leveranciersmanagement. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Duurzame bedrijfsvoering. ● Milieu en leefomgeving. ● Energietransitie en circulaire economie. ● Innovatie. ● Verantwoorde handelsketen. ● Duurzame haven. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Diverse marktconsultaties en inkooptrajecten om de inkoopstrategie te bepalen voor onder meer de aanbesteding van koffie, walstroominstallaties en het geurmonitoringssysteem. ● Actief met contractpartijen in gesprek om hun dienstverlening aan Port of Amsterdam te verbeteren. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Succesvolle inkoopstrategieën en een goed aanbod voor onze inkoopbehoeften. ● Marktpartijen begrijpen onze vraag beter en wij zijn beter op de hoogte van marktontwikkelingen en oplossingen. ● Leveranciers komen afspraken na en ontwikkelen zich voortdurend, zodat zij bijdragen aan de organisatiedoelstellingen van Port of Amsterdam. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Door in dialoog te gaan met marktpartijen voorafgaand en tijdens inkoopprocedures. ● Met actief contract- en leveranciersmanagement.

Bijlage 4

Stakeholdersgroep	Voorbeeld van structurele dialogen	Voorbeelden van besproken thema's	Specifiek besproken issues	Verwachtingen en belangen	Invulling verwachtingen en belangen
Kennisinstututen	Samenwerking met het Centrum Wiskunde en Informatica, de Vrije Universiteit en de Hogeschool van Amsterdam, met het cluster IT voor IT-gerelateerde zaken en het cluster Mainportlogistiek voor logistieke zaken.	Cluster IT, logistieke zaken en digitale havenontwikkeling.	Vanuit Mainport Logistiek en de wiskundeopleidingen van de Hogeschool van Amsterdam hebben we meerdere projecten gedraaid met S&I en DHM. Daarnaast wordt gewerkt aan de opleiding Maritiem officier van de HvA.	<ul style="list-style-type: none"> De verwachting is dat de bestaande samenwerkingen met kennisinstututen verder worden geformaliseerd. Het belang voor kennisinstututen is om een doorgaande leerlijn te ontwikkelen. Wij krijgen de kans werkplekken aan studenten aan te bieden en om het leren en werken in de haven te promoten. 	Door te blijven werken aan nieuwe opleidingen en trajecten en door opleidingen en projecten met de Vrije universiteit en HvA te updaten.
Maatschappelijke organisaties	Partnership met Stichting Natuur & Milieu. Met N&M voeren we structureel gesprekken om strategische duurzaamheidskansen en -belemmeringen te bespreken.	Over circulaire economie in het Amsterdamse havengebied, IMVO, over kansen en over zaken die minder goed gaan op het gebied van natuur en milieu.	De visie van Natuur & Milieu op chemische recycling van plastics in het havengebied en de positionering in MVO-gevoelige agrisectoren zoals palmolie.	Het is van belang om in gesprek te blijven met relevante maatschappelijke organisaties waarbij we streven naar een wederzijds belang en effectiviteit.	2020 is het laatste jaar van ons (betaalde) partnerschap met Stichting Natuur & Milieu, omdat concrete gezamenlijke projecten in en rond de haven ontbreken. We blijven in contact om beelden en inzichten met elkaar te delen.

Bijlage 4

Stakeholdersgroep	Voorbeeld van structurele dialogen	Voorbeelden van besproken thema's	Specifiek besproken issues	Verwachtingen en belangen	Invulling verwachtingen en belangen
Media	Er vinden regelmatig gesprekken plaats over verschillende thema's met vertegenwoordigers van de media.	<ul style="list-style-type: none"> ● Milieu en leefomgeving. ● Energietransitie en circulaire economie. ● Logistiek en bereikbaarheid. ● Verantwoorde handelsketen. ● Impact corona. 	In 2020 zijn er diverse informatieaanvragen uit de media binnengekomen bij onze woordvoering, die daar per aanvraag op heeft gereageerd.	<ul style="list-style-type: none"> ● De verwachting is dat de aandacht in de media zich op dezelfde voet zal voortzetten. ● Ons belang is om ons via de media te laten zien waar Port of Amsterdam voor staat en welke toegevoegde waarde wij voor de stad hebben. 	Door te reageren op de vragen uit de pers voldoen wij aan de verwachtingen. Het is voor ons van belang om ook via de media kenbaar te maken dat de Amsterdamse haven van belang is voor de stad, op het gebied van circulariteit, verduurzaming en werkgelegenheid.
Omwonenden	<ul style="list-style-type: none"> ● Communicatie via social media. ● Gebruikelijk is om zo nodig elk kwartaal een monitorbijeenkomst plaats te laten vinden met bewoners van kades waar onder andere overlast is van bijvoorbeeld riviercruise en binnenvaart. 	Leefbaarheid en milieu.	<ul style="list-style-type: none"> ● Via social media is gecommuniceerd over diverse onderwerpen als stank- en geluidsoverlast. ● Met werknemer van bedrijf uit het havengebied twee jaarlijks port clean-up gehouden. ● Pakhuis De Zwijger Online. ● Door corona zijn er diverse overleggen geannuleerd. Sommige waren niet nodig, zoals het overleg over de overlast door de riviercruise. 	De verwachting is dat de dialoog met omwonenden via social media verder zal toenemen. Het is van belang hier met aandacht op te reageren en de juiste boodschap af te geven.	Zodra de markt aantrekt zullen we daar waar nodig overleggen met omwonenden plannen.

Bijlage 4

Stakeholdersgroep	Voorbeeld van structurele dialogen	Voorbeelden van besproken thema's	Specifiek besproken issues	Verwachtingen en belangen	Invulling verwachtingen en belangen
Medewerkers	<ul style="list-style-type: none"> ● Overleggen DT en RvC. ● Aandeelhoudersvergadering. ● Overleggen RvC met aandeel Mededelingen bestuurder ten aanzien van ontwikkelingen in de organisatie. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Wijzigingen in de RvC. ● Coronamaatregelen. ● Dividendbeleid. ● Evaluatie vijfploegenrooster. ● Aanstelling preventiemedewerker. ● Regeling werken buitenshuis. ● Evaluatie en contract bedrijfsarts. ● CAO: BER en roosterregels. ● Wijzigingen topstructuur. ● Nieuwbouw Capriweg. ● Strategisch plan 2021-2025. ● Consignatiediensten. ● Persoonlijk ontwikkelingsbudget. ● Coronamaatregelen. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Wendbare organisatie: o.a. autonome Klantteams (traject Berenschot), strategische personeelsplanning, diversiteitsbeleid, duurzame inzetbaarheid en generatiepact. ● Cao-onderhandelingen. ● Exitgesprekken. ● Prodock 2.0. 	<p>De Ondernemingsraad is een goede sparringpartner voor bestuurders en RvC en verwacht op dezelfde voet de actuele issues aan te kaarten en te beoordelen en het belang van de medewerkers te blijven vertegenwoordigen. Een speerpunt van de huidige OR is de communicatie naar de collega's.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Het oppakken van en uitvoering geven aan ideeën en wensen vanuit de organisatie. ● De zichtbaarheid van de OR is verbeterd door structureel vlogs en blogs te maken en daardoor verslagen onder de aandacht te brengen. ● Snel en adequaat oppakken van vragen en verzoeken en het uitwerken van adviezen. ● Wekelijks inloopspreekuren ten behoeve van de bestuurder.

Bijlage 5

Bepaling Materialiteit

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

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

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

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

Thema	Toelichting: waarom houden wij ons met dit onderwerp bezig?	Niveau	Hoofdstuk
Energietransitie en circulaire economie	De wereld moet versnellen in de transitie naar een nieuw energiesysteem met hernieuwbare energiebronnen. Wij zien daarin een belangrijke rol weggelegd voor onze haven. Wij richten ons op de energie van de toekomst. Zo zullen de terminals meer hernieuwbare brandstoffen aantrekken en trekken wij nieuwe productiefaciliteiten aan. Ook stimuleren we wind- en zonne-energie en breiden wij de energie-infrastructuur uit (elektriciteit, stoom/warmte en waterstof), zodat deze geschikt is voor de toekomst en kan voorzien in de voorspelde toenemende energie-behoefte in de regio.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	<ul style="list-style-type: none"> • Voorwoord • Visie, missie en strategie • Onze omgeving • Resultaten
Energietransitie en circulaire economie	Wij zien de haven als een ecosysteem waar bedrijven elkaars reststromen en energie kunnen gebruiken. Nieuwe klanten staan niet op zichzelf, maar worden in de haven aan een ecosysteem toegevoegd en moeten hierbinnen passen. Zo staan bedrijven met elkaar in verbinding en zijn ze voor elkaar van toegevoegde waarde. Met een groeiende stad en toenemende afvalstromen neemt de circulaire functie van de haven toe. Het havengebied is een proeftuin voor circulaire innovaties met pilots in Prodock, demoplants op de circulaire schil en goedlopende bedrijven in ons havengebied. Zo bouwen we de circulaire hub van Europa.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	<ul style="list-style-type: none"> • Voorwoord • Onze omgeving • Resultaten

Bijlage 5

Thema	Toelichting: waarom houden wij ons met dit onderwerp bezig?	Niveau	Hoofdstuk
Milieu en leefomgeving	Met een groeiende, veranderende metropool wordt de druk op de ruimte en de omgeving groter. Wij streven naar een goed milieu, voldoende ruimte, focus op innovatie en transitie en voortdurende aandacht voor de leefomgeving. We willen zo weinig mogelijk overlast (geluid, geur en uitstoot) veroorzaken voor onze stedelijke, recreatieve en natuurlijke omgeving. We werken samen met partners in de regio aan de toegankelijkheid, aantrekkelijkheid en natuurwaarde van het gebied voor omwonenden, bezoekers en recreanten. We zetten bijvoorbeeld in op het stimuleren, beschermen en verbeteren van biodiversiteit in het gebied.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	<ul style="list-style-type: none"> • Voorwoord • Onze omgeving • Resultaten
Schone en veilige scheepvaart	Het Amsterdamse havengebied is een belangrijk logistiek knooppunt voor de zeevaart, binnenvaart en cruisevaart. Het is een druk knooppunt waarin veiligheid voor ons centraal staat. Ons ideaal is een veilige en schone scheepvaart zonder bijeffecten. Schone scheepvaart bestaat uit diverse thema's, zoals luchtkwaliteit, klimaatimpact, en afval. Onze ambitie richt zich op het terugbrengen van de emissies van het schip en van de lading tijdens het varen, laden en lossen.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	<ul style="list-style-type: none"> • Onze omgeving • Resultaten
Verantwoorde handelsketen	De Amsterdamse havenregio is een van 's werelds belangrijkste logistieke knooppunten waar internationale ladingstromen worden op- en overgeslagen. Sommige ladingstromen gaan gepaard met ongewenste omstandigheden in de handelsketen voor mens en milieu. Dit roept vragen en weerstand op bij onszelf en onze omgeving. Wij vinden dat we als schakel van de handelsketen een morele verantwoordelijkheid hebben. Op dit thema willen we leiderschap tonen. Dit vraagt om samenwerking. Port of Amsterdam trekt op met andere havens, het Rijk en partijen in het havengebied om de verduurzaming van waardeketens te versnellen. We werken in partnerships aan duurzaamheidsthema's in waardeketens zoals kolen, cacao en e-waste.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	<ul style="list-style-type: none"> • Resultaten
Werk en kennis	De traditionele haven verandert. We ontwikkelen ons tot een haven met andere bedrijvigheid, waar steeds meer ruimte is voor het verbinden van grondstofketens, nieuwe (digitale) infrastructuur en innovatie in energie. Deze verandering brengt nieuwe verwachtingen en wensen met zich mee over onze organisatie en over de werkomgeving binnen het havengebied. We willen een wendbaar, constructief, open en duurzaam bedrijf zijn met een medewerkersbestand dat een evenwichtige afspiegeling van de maatschappij is, zodat we kunnen inspelen op de dynamiek en actualiteit. Verder willen we een koplopersrol vervullen in de energietransitie. We geloven dat een diverse samenstelling van medewerkers zorgt voor meer toegevoegde waarde in de ontwikkeling van de haven.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	<ul style="list-style-type: none"> • Onze medewerkers

Bijlage 5

Thema	Toelichting: waarom houden wij ons met dit onderwerp bezig?	Niveau	Hoofdstuk
Digitale haven	Efficiënte logistieke verbindingen in en rond het Amsterdamse havengebied vereisen een veilige digitale omgeving. Daarom ondersteunen wij de operatie efficiënt en helpen we onze klanten hun (logistieke) processen sneller, slimmer en schoner in te richten.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	<ul style="list-style-type: none"> • Visie, missie en strategie • Resultaten • Risicomanagement
Ruimte intensivering	De metropoolregio Amsterdam groeit. Daardoor worden ruimtelijke verdelingsvraagstukken voor industrie, wonen, werken en recreëren complexer. We moeten en willen zorgvuldig en kritisch omgaan met de beschikbare ruimte en deze intensief en optimaal gebruiken.	Havengebied	<ul style="list-style-type: none"> • Onze omgeving • Resultaten
Logistiek en bereikbaarheid	Een goede bereikbaarheid is belangrijk voor de concurrentiepositie van de haven. Goederenvervoer moet zo veilig en efficiënt mogelijk via zeevaart, binnenvaart, trein of wegverkeer doorstromen. Dat geldt ook voor het personenvervoer van en naar de haven. Daarom zetten wij ons in voor een optimale bereikbaarheid waarbij veiligheid centraal staat.	Havengebied en keten	<ul style="list-style-type: none"> • Onze omgeving • Resultaten
Partnerships	Wij opereren in een speelveld met veel belanghebbenden. We zoeken de samenwerking graag op, zodat we samen met andere partijen waarde kunnen creëren en onze strategie kunnen realiseren. Alleen door samen te werken, verbinding te zoeken en draagvlak te creëren, kunnen we onze ambitie realiseren.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	<ul style="list-style-type: none"> • Visie, missie en strategie • Overzicht van strategische partnerships en lidmaatschappen
Voorkeurshaven	Wij willen als industrieel cluster een sterke concurrentiepositie hebben en van waarde zijn voor de regio. Een goede reputatie en klantwaardering is belangrijk voor ons. Wij bouwen aan een haven die waarde oplevert voor klanten en omgeving. Daarom zetten wij ons in voor een slimme, snelle, schone haven. Wij willen de voorkeurs-haven zijn voor onze stakeholders.	Havengebied en keten	<ul style="list-style-type: none"> • Visie, missie en strategie
Transparantie	Open en eerlijke communicatie over onze activiteiten en impact op onze omgeving is essentieel voor een goede relatie met onze stakeholders. Daarom zijn wij zo transparant mogelijk en proberen we open te communiceren.	Port of Amsterdam	<ul style="list-style-type: none"> • Onze omgeving • Resultaten
Innovatiekracht	Wij willen anticiperen op en meebewegen met de veranderende wereld om ons heen. Wij willen wendbaar blijven en daarom stimuleren wij actief innovatie en nieuwe samenwerkings- en organisatievormen. Dit doen wij zowel met partners als in de eigen organisatie. Innoveren is nodig om niet stil te blijven staan en mee te kunnen in de snel veranderende wereld.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	<ul style="list-style-type: none"> • Visie, missie en strategie

Bijlage 5

Thema	Toelichting: waarom houden wij ons met dit onderwerp bezig?	Niveau	Hoofdstuk
Stakeholderbetrokkenheid	Wij hebben te maken met uiteenlopende groepen belanghebbenden. Daarom streven wij naar een structureel en open gesprek met hen, gebaseerd op gelijkwaardigheid en vertrouwen.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	<ul style="list-style-type: none"> • Onze omgeving • Resultaten • Identificatie-stakeholders
Toekomstbestendigheid	Wij willen toekomstbestendig zijn. Daarom managen wij risico's en zorgen we voor een veerkrachtige organisatie. Het helpt ons om focus aan te brengen in de koers van onze organisatie zodat wij maatschappelijk relevant blijven.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	<ul style="list-style-type: none"> • Visie, missie en strategie
Goed bestuur en leiderschap	Wij streven naar leiderschap en degelijk bestuur met het oog op de toekomst en het behalen van ambities. Wij focussen op het behalen van langetermijndoelstellingen en zijn wij waar mogelijk koploper.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	<ul style="list-style-type: none"> • Governance
Bedrijfsresultaat	Met onze partners werken wij hard om ambities te realiseren, doelstellingen te behalen en waarde toe te voegen. Wij streven een maatschappelijk en financieel gezonde organisatie na.	Port of Amsterdam, havengebied en keten	<ul style="list-style-type: none"> • Resultaten • Financiële resultaten • Jaarrekening

Bijlage 5

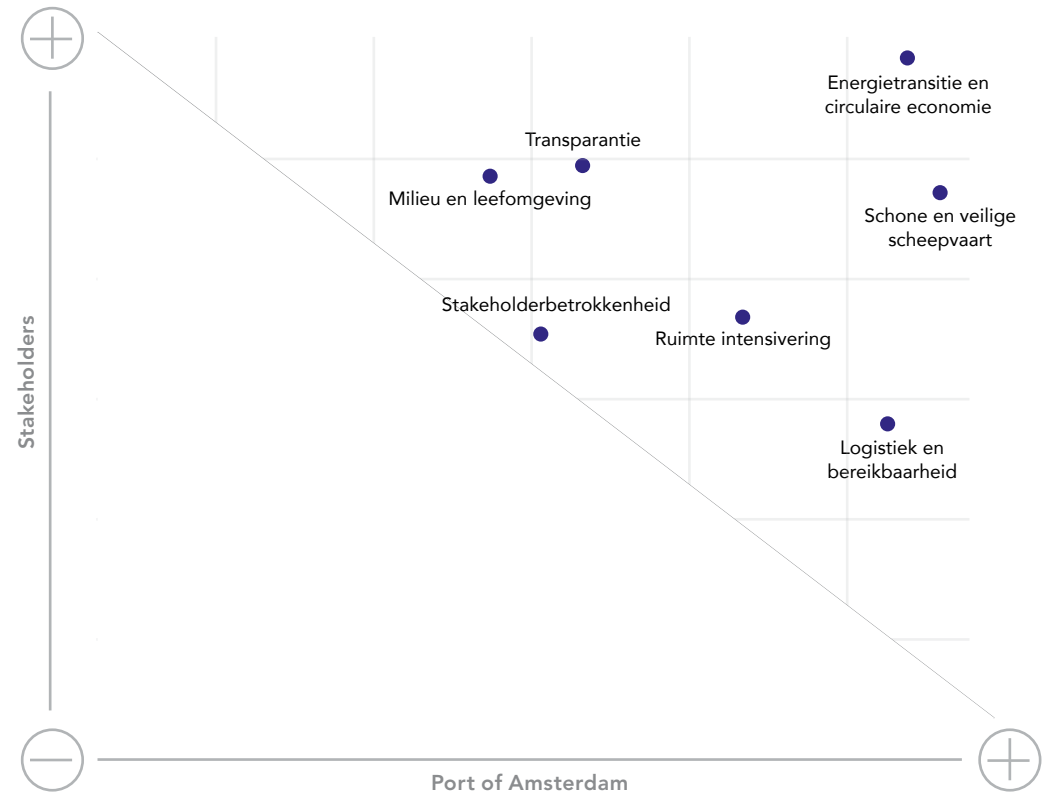
Een selectie van deze thema's vormen de focus voor ons jaarverslag. Dat zijn de meest materiële thema's. Ten opzichte van 2019 hebben we enkele toelichtingen aangescherpt.

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

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

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

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



Bijlage 6

Definitietabel KPI's

KPI	Definitie	Scope	Meting
Schone Scheepvaart	In 2010 koos Port of Amsterdam voor de invoering van een incentive die schepen die 'schoner' presteren beloont. 'Schoner' is een schip dat een duurzaamheidslabel (ESI of Green Award) heeft en daarop voldoende scoort om korting op het havengeld te ontvangen volgens de algemene voorwaarden en tarievenlijst zeehaven-, kade-, boeien-, en palengeld.	Alle zeeschepen die de haven van Amsterdam bezoeken en in Portbase/Hamis worden geregistreerd.	De meting wordt geautomatiseerd gedaan op basis van de opgave zeehavengeld. Ieder schip dat de haven bezoekt krijgt een Unique Call Reference Number (URCN) én moet aangifte doen voor het zeehavengeld. Het KPI-dashboard benadert de database die door de havengeldapplicatie wordt gevuld en telt de bezoeken met Green Award en het aantal ESI-scores boven de gestelde drempelwaarde. Deze telling wordt gedeeld door het totaal aantal scheepsaanlopen (UCRN's). Dit leidt tot het percentage waar de KPI over rapporteert.
Ziekteverzuim	Het niet of niet geheel uitvoeren van de functie wegens ongeschiktheid om te werken, als gevolg van ziekte of ongeval. Het ziekteverzuimpercentage is het percentage dat aangeeft welk deel van de werktijd in een bepaalde aaneengesloten periode verloren is gegaan wegens ongeschiktheid om te werken, als gevolg van ziekte, of ongeval. Het geeft een aanwijzing van de omvang van het ziekteverzuim in relatie tot de arbeidscapaciteit.	Het verzuimpercentage is inclusief verzuim langer dan een jaar en is twaalf maanden voortschrijdend. <ul style="list-style-type: none"> ● Bevallings- en zwangerschapsverlof wordt niet meegenomen bij de totstandkoming. ● Ziekteverzuim van werknemers die vallen onder de vangnetregeling (bijvoorbeeld ziek door orgaandonatie) wordt wel meegenomen bij de totstandkoming. ● Ziekteverzuim door zwangerschap of bevalling wordt wel meegenomen bij de totstandkoming. ● Medewerkers die ziek zijn geworden als gevolg van een ongeval worden wel meegenomen in het verzuimpercentage. 	$(\text{Aantal verzuimdagen} * \text{parttime \%} * (100 \% - \text{aanwezigheid \%})) / (\text{aantal kalenderdagen} * \text{parttime \%})$

Bijlage 6

KPI	Definitie	Scope	Meting
CO₂--footprint	De totale hoeveelheid CO ₂ -uitstoot veroorzaakt door activiteiten van Port of Amsterdam, uitgedrukt in ton CO ₂ -equivalent.	<p>Wij volgen de methodologie van het GHG (Green-House Gas)-protocol. Als Port of Amsterdam rapporteren wij over scope 1, scope 2 en deels scope 3 (zakelijk vervoer) emissies. Dit betekent dat wij de volgende onderdelen meenemen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elektriciteit verbruik door onze faciliteiten (in KWh) • Brandstof verbruik door onze faciliteiten (in liters of m³ gas) • Brandstof verbruik voor eigen transport (in liters) • Zakelijk vervoer van medewerkers (in km), waaronder ook zakelijk vliegverkeer. <p>Deelnemingen en verhuurde faciliteiten zijn buiten beschouwing gelaten omdat wij doorgaans geen directe invloed hebben op de uitstoot hiervan. Wij meten en rapporteren de bruto CO₂-footprint, dus zonder mogelijke compensatie door aankoop van GVO's.</p>	<p>Wij gebruiken de applicatie SmartTrackers (voorheen het CO₂-managementsysteem). De CO₂-emissiefactor wordt bepaald aan de hand van de lijst emissiefactoren die is opgesteld op initiatief van het ministerie van economische zaken en klimaat:</p> <p>https://www.co2emissiefactoren.nl/lijs-emissiefactor</p>
Duurzaam inkopen	<p>Duurzame inkopen zijn inkopen met een geraamde waarde van minimaal € 50.000, waarbij het tenderboard tijdens het beoordelen van de inkoopstrategie duurzaamheid heeft meegenomen op ten minste één van de volgende aspecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uitsluitingsgrond, geschiktheidseis of selectie criterium • Uitvoeringsvoorwaarde • Gunningscriterium • Opdracht <p>Het tenderboard is een intern orgaan waarin de CFO, Hoofd Inkoop, Hoofd Juridische Zaken en Hoofd Finance & Control zitting hebben. Zij behandelen nieuwe inkoopstrategieën, voor in de markt uit te zetten opdrachten, met een geraamde waarde van minimaal € 50.000.</p>	<p>Alle inkoopstrategieën van Port of Amsterdam met een geraamde waarde van minimaal € 50.000.</p> <p>Inkoopstrategieën die, om wat voor reden dan ook, niet in het Tenderboard zijn vastgesteld, vormen geen onderdeel van de berekening. Voorbeelden hiervan zijn in het verleden afgesloten inkoopcontracten die hebben geleid tot een inkoop in het huidig boekjaar.</p>	<p>Het aantal inkoopstrategieën waarbij duurzaamheid is meegenomen als percentage van het totaal aantal inkoopstrategieën die door het Tenderboard zijn vastgesteld in 2020. Inkoopstrategieën die, om wat voor reden dan ook, niet in het Tenderboard zijn vastgesteld vormen derhalve geen onderdeel van de berekening. Voorbeelden hierbij zijn reeds in het verleden afgesloten inkoopcontracten die hebben geleid tot een inkoop in het huidig boekjaar.</p>

Bijlage 7

Toelichting CO₂-footprint en energieverbruik

Directe CO₂-emissie (scope 1)

Jaar	2020	2019	2018	2017
Totaal Uitstoot	0,82 duizend ton CO ₂	0,89 duizend ton CO ₂	1,14 duizend ton CO ₂	1,29 duizend ton CO ₂
Specificatie	<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 	<ul style="list-style-type: none"> Gas: 89.496 m³ Brandstof: 385.110 liter Biodiesel voor vaartuigen: 355.921 liter Diesel voor vaartuigen: n.v.t. Benzine voor bedrijfsauto's: 22.456 liter Diesel voor bedrijfsauto's: 6.643 liter 	<ul style="list-style-type: none"> Gas: 113.524 m³ Brandstof: 404.750 liter Biodiesel voor vaartuigen: 316.560 liter Diesel voor vaartuigen: 54.095 liter Benzine voor bedrijfsauto's: 26.199 liter Diesel voor bedrijfsauto's: 7.896 liter

Indirecte CO₂-emissie door elektriciteitsverbruik (scope 2)

Jaar	2020	2019	2018	2017
Totaal Uitstoot	0,47 ton CO ₂	0,72 ton CO ₂	0,63 ton CO ₂	0,53 ton CO ₂
Specificatie	<ul style="list-style-type: none"> Elektriciteitsverbruik: 863.607 kWh, waarvan 0 kWh groen 	<ul style="list-style-type: none"> Elektriciteitsverbruik: 1.116.477 kWh, waarvan 0 kWh groen 	<ul style="list-style-type: none"> Elektriciteitsverbruik: 1.209.853 kWh, waarvan 162.331 kWh groen 	<ul style="list-style-type: none"> Elektriciteitsverbruik: 1.331.009 kWh, waarvan 298.399 kWh groen

Indirecte CO₂-emissies door zakelijk vervoer (scope 3)

Jaar	2020	2019	2018	2017
Totaal Uitstoot	0,37 ton CO ₂	0,56 ton CO ₂	0,48 ton CO ₂	0,50 ton CO ₂
Specificatie	<ul style="list-style-type: none"> Gedeclareerd eigen auto: 1.803.297 km Vlieggreizen: 105.464 km 	<ul style="list-style-type: none"> Gedeclareerd eigen auto: 1.909.409 km Vlieggreizen: 857.578 km 	<ul style="list-style-type: none"> Gedeclareerd eigen auto: 1.775.406 km Vlieggreizen: 522.896 km 	<ul style="list-style-type: none"> Gedeclareerd eigen auto: 1.862.882 km Vlieggreizen: 528.010 km

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

Jaar	2020	2019	2018	2017
Totaal Uitstoot	1,67 duizend ton CO ₂	2,17 duizend ton CO ₂	2,25 duizend ton CO ₂	2,32 duizend ton CO ₂

Scope 1: Omvat directe emissies door gebruik natuurlijk gas en brandstof van operationele voertuigen.

Scope 2: Omvat indirecte emissies uit elektriciteitsverbruik.

Scope 3: Omvat indirecte emissies uit zakelijk gedeclareerd vervoer met de auto en vliegtuig.

Voor de berekening verwijzen wij naar de Definitietabel KPI's (bijlage 6).

Bijlage 8: Toelichting op de voornaamste risico's

De voornaamste risico's

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

Strategische risico's

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

Ruimtegebrek land, milieuruimte en geluid

Risico

De fysieke ruimte en milieuruimte in Westpoort wordt schaarser. Het huidige economische hoogtij leidt tot veel vraag naar grond- en wateroppervlak, zowel voor de uitbreiding van bestaande bedrijven als de vestiging van nieuwe bedrijven. Daarnaast hebben we te maken met een ruimtevraag. Dat komt door de ambitie om als haven van toegevoegde waarde te zijn voor de energietransitie en de circulaire economie. Door geplande woningbouwprojecten neemt de druk op de beschikbare ruimte toe. Deze ontwikkelingen zijn complexe uitdagingen voor onze commerciële en strategische doelen.

Maatregelen

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

Emissies

Risico

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

Maatregelen

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

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

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

Bijlage 8: Toelichting op de voornaamste risico's

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

Bereikbaarheid (spoorcapaciteit en grootte van de scheepvaart)

Risico

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

Maatregelen

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

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

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

reserveringsstelsel in gebruik genomen voor openbare natte infrastructuur, zoals wachtplaatsen, palen en boeien, waardoor reders van tevoren de benodigde capaciteit kunnen reserveren.

Om de belangen van onze klanten met betrekking tot de bereikbaarheid over spoor te behartigen zijn we actief in diverse werk- en stuurgroepen, waarin ook het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Prorail zitting hebben. Hiermee beogen we de capaciteit voor het spoorgoederenvervoer van en naar Amsterdam te borgen.

Operationele risico's

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

Nautisch ruimtegebrek

Risico

De Divisie Havenmeester houdt toezicht op en handhaaft de veilige afhandeling van het scheepvaartverkeer en de verleende vergunningen voor ordening en veiligheid in de haven. De toenemende scheepvaartintensiteit en bedrijvigheid aan de kades kunnen ertoe leiden dat er onvoldoende wachtplaatsen beschikbaar zijn voor de binnenvaart. Daardoor komen de vertrek- en aankomsttijden van scheepvaart in het geding komt, waarmee de veilige afhandeling mogelijk in gevaar komt.

Beheersmaatregelen

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

Bijlage 8: Toelichting op de voornaamste risico's

Vlotte toegang zeesluis en diepgang

Risico

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

Beheersmaatregelen

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

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

Cybersecurity en weerbaarheid

Risico

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

Maatregelen

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

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

Bijlage 8: Toelichting op de voornaamste risico's

Financiële risico's

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

Inzicht in activa

Risico

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

Maatregelen

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

Financieringsruimte

Risico

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

Maatregelen

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

Compliance-risico's

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

Wet- en regelgevingsrisico's

Risico

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

Maatregelen

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

Liquiditeitsrisico

Risico

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

Beheersmaatregelen

In 2019 hebben we nader onderzoek gedaan naar de gewenste kapitaalstructuur. Daarbij hebben we rekening gehouden met verwachte majeure ontwikkelingen, zoals de oplevering van de sluis, de ontwikkelingen omtrent Haven-Stad en de energietransitie. Daarnaast hebben we een aanvullende kredietfaciliteit verkregen van ons huidige

Bijlage 8: Toelichting op de voornaamste risico's

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

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

Coronarisico's

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

Dalende overslag

Risico

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

Beheersmaatregelen

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

Motivatie van medewerkers

Risico

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

Beheersmaatregelen

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

Bijlage 8: Toelichting op de voornaamste risico's

Inning van vorderingen en gevolgschade door faillissementen

Risico

Indien een klant failliet gaat is het mogelijk dat Port of Amsterdam achterblijft met de schade. Deze schade kan bestaan uit een debiteurenrisico, achterblijvende activa, achterblijvende bodemvervuiling of voorraden met een negatieve waarde. Op basis van de Havenovereenkomst is Havenbedrijf Amsterdam N.V. jegens de gemeente Amsterdam aansprakelijk voor bodemvervuiling boven norm Industrie (2013). Op grond van huur- en erfpachtovereenkomsten ligt een deel van deze aansprakelijkheid privaatrechtelijk bij zittende bedrijven.

Maatregelen

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

Liquiditeitsbehoefte

Risico

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

Beheersmaatregelen

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

Colofon

Uitgave

Port of Amsterdam

Tekst

Port of Amsterdam

Tekstschrijvers.nl

Design en realisatie

CF Report

Voor vragen en informatie:

info@portofamsterdam.com

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

Gepubliceerd op 21 april 2021