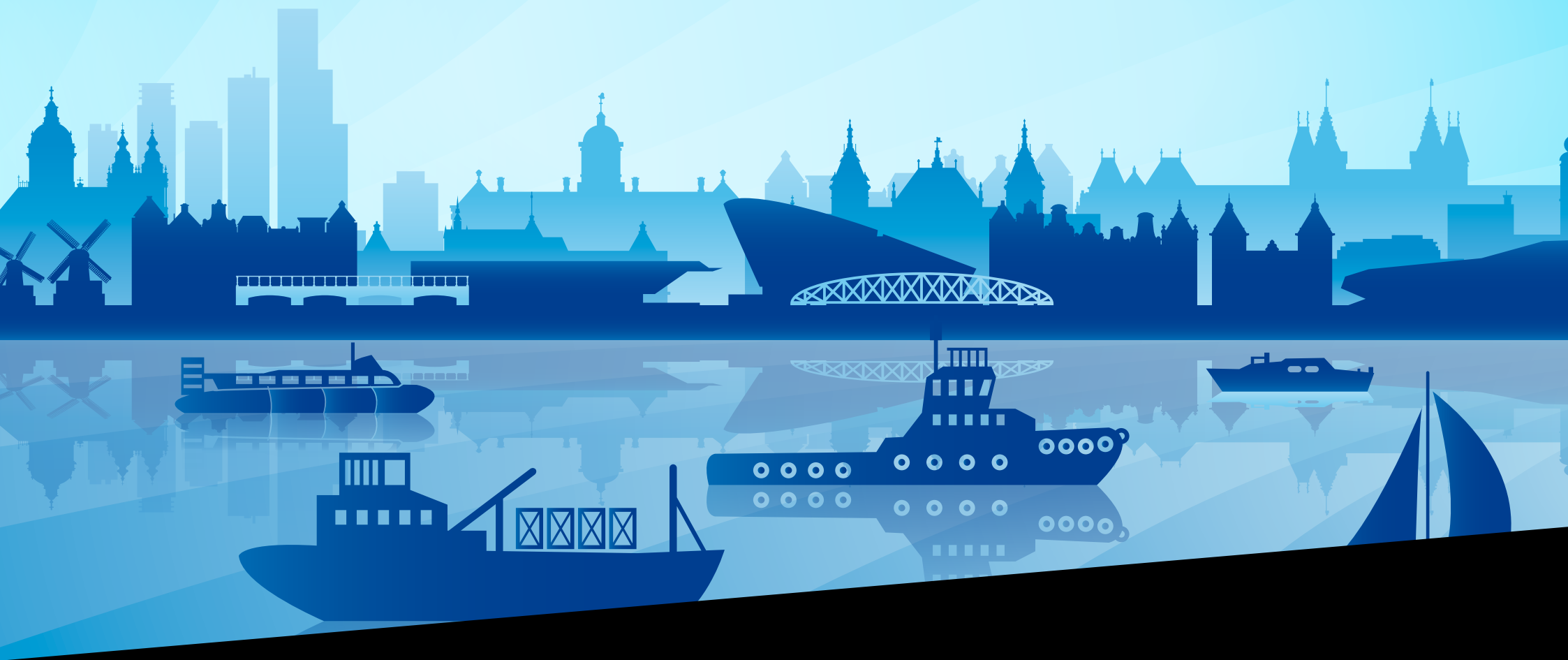


Jaarverslag 2013



Kerncijfers	4	6 Divisie Havenmeester	52
1 Voorwoord directie	5	6.1 Veranderingen bij de verzelfstandiging	53
2 Visie en strategie	8	6.2 Veiligheid	54
2.1 Profiel Havenbedrijf Amsterdam	9	6.3 Efficiënt scheepvaartverkeer	57
2.2 Missie, visie en maatschappelijke verantwoordelijkheid	10	7 Ons bedrijf	59
2.3 Evaluatie Havenvisie 2008-2020	10	7.1 Onze medewerkers	60
2.4 Naar een nieuwe havenvisie 2030	12	7.2 Corporate governance	63
3 Ons jaar	14	7.3 Risicomanagement	64
Overzicht van belangrijke gebeurtenissen in 2013	15	7.4 Managementverklaring	65
4 De markt	22	7.5 Financieel overzicht	66
4.1 Overslagvolume en economische waarde	23	8 Bericht Raad van Commissarissen	71
4.2 Marktaandelen	24	9 Jaarrekening	76
4.3 Commercieel beleid	25	A. Balans 2013	78
4.4 Klanttevredenheid	26	B. Winst- en verliesrekening 2013	79
4.5 Ontwikkelingen per cluster	27	C. Kasstroomoverzicht 2013	80
4.6 Internationale projecten	39	D. Toelichting op de jaarrekening	81
4.7 New business	39	E. Grondslagen voor de waardering van activa en passiva	83
5 De havenregio	41	F. Grondslagen voor de bepaling van het resultaat... ..	87
5.1 Bereikbaarheid	42	G. Toelichting op de balans	89
5.2 Ruimtebenutting en –ontwikkeling	43	H. Toelichting op de winst- en verliesrekening	101
5.3 Verbindingen met het achterland	46	I. Overige gegevens	106
5.4 Vestigingsklimaat	47		

Kerncijfers

ALS ZELFSTANDIG HAVENBEDRIJF HEBBEN WE MEER ARMSLAG EN MOGELIJKHEDEN OM FLEXIBELER IN
TE SPELEN OP DE MARKTONTWIKKELINGEN, VERNIEUWEND SAMEN TE WERKEN EN TE ONDERNEMEN.

PRESIDENT-DIRECTEUR DERTJE MEIJER

walstroompunten:

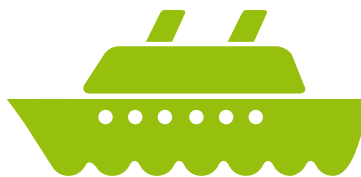
180



612 Aantal
havengerelateerde
bedrijven in **NZKG**

Scheepsbezoeken regio:

7.596



Amsterdam: **5.334**

EBITDA:



HAVENGERELATEERDE
WERKGELEGENHEID
IN **NZKG**:

59.075

(waarvan directe
werkgelegenheid 34.309)

Toegevoegde waarde

per ton:

€ 37,12

(2^e na Antwerpen)Riviercruise aanlopen
(Amsterdam):

1.483

Toegevoegde
waarde per ha:

€ 1,86 mln

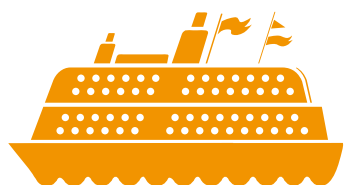
(hoogste van de top 4 havens)

Omzet 2013:

€ 143,3 miljoen

Omzetstijging t.o.v. 2012:

3%



137 zee-
cruise
aanlopen
(Amsterdam)



Investeringen:

€ 11 miljoen



Mijlpalen: **VERZELFSTANDIGING**, Havenmeesterconvenant,
Geluidruimte, **Walradar**, **record overslag**

OVERSLAG PER CLUSTER EN AANDEEL PER CLUSTER IN TOTALE OVERSLAG:

OVERSLAG IN MILJOENEN TONNEN	2013	AANDEEL IN TOTALE OVERSLAG
ENERGY	59,5	75,8%
AGRIBULK, MINERALS & RECYCLING	15,3	19,5%
GENERAL CARGO & LOGISTICS (INCL. FOOD)	3,7	4,7%
TOTAAL	78,5	100%

Voorwoord

2013 was voor de Amsterdamse haven in vele opzichten een bijzonder jaar. Op 1 april werd Haven Amsterdam officieel Havenbedrijf Amsterdam NV. Een grote mijlpaal in de geschiedenis van het havenbedrijf, waar jarenlang naartoe is gewerkt in een goede en constructieve samenwerking met de gemeente Amsterdam, die sinds dat moment 100% aandeelhouder is van de nieuwe NV. Als zelfstandig havenbedrijf hebben we meer armslag en mogelijkheden om flexibeler in te spelen op de marktontwikkelingen en vernieuwend samen te werken en te ondernemen. En als we verder kunnen groeien, kunnen we ook meer waarde toevoegen aan de stad, de havenregio en de Metropoolregio Amsterdam. Een woord van waardering spreken we in dat kader graag uit richting het Amsterdamse havenbedrijfsleven dat in 2013 heel goed heeft gepresteerd. De prestaties van onze klanten hebben geleid tot een recordoverslag, met een overslag van ruim 95 miljoen ton in de havenregio, waarvan 78,5 miljoen ton in de Amsterdamse haven. Hiermee is voor het eerst sinds het uitbreken van de crisis in 2008 een nieuw record bereikt. De werkgelegenheid is gestegen tot ruim 59.000 mensen en draagt met een toegevoegde waarde van € 6,0 miljard (2012) bij aan een gezonde ontwikkeling van de economie in de Metropoolregio Amsterdam.

Internationaal energieknooppunt

De haven is een belangrijk internationaal energieknooppunt. De ontwikkelingen zoals de opkomst van schaliegas in de Verenigde Staten en de Energiewende in Duitsland zijn de stuwende kracht voor de energiehaven die Amsterdam is en wil blijven. Deze ontwikkelingen hebben mede bijgedragen aan de continuering van de sterke positie van de Amsterdamse haven in deze sector. De komende jaren zal duidelijk worden in welke richting en in welk tempo de energietransitie zich zal ontwikkelen.

De sterke positie op het gebied van energie biedt ons een goede uitgangspositie om op deze ontwikkelingen in te kunnen spelen. Naast de sterke positie in energie, zijn we de leidende haven als het gaat om agribulk, cacao en cruise. Hoewel cruise voor Amsterdam een belangrijke groeimarkt is en blijft, hebben we afgelopen jaar een daling gezien van het aantal aanvaarten, mede door een aantal annuleringen vanwege harde wind, in combinatie met de beperkte afmetingen van de huidige Noordersluis. Afgelopen jaar hebben we ons recycling cluster kunnen versterken. In regionaal verband werken we hard aan het versterken van de maakindustrie en de logistiek.

Regionale samenwerking

Kort voor de verzelfstandiging is het Havenmeesterconvenant ondertekend, waarmee de verantwoordelijkheid voor de publieke taken, de vlotte en veilige afhandeling van het scheepvaartverkeer, is belegd bij de havenmeester van Amsterdam.

Met de verankering van deze taken binnen de Divisie Havenmeester is de basis van het havenbedrijf goed geborgd. Vanuit deze publieke taak is de goede samenwerking met de gemeenten in de havenregio voor nu en in de toekomst essentieel. Deze constructieve regionale samenwerking en afstemming bleek eveneens van groot belang bij de totstandkoming van de Visie Noordzeekanaalgebied 2040. De visie schept het kader voor de ruimtelijke invulling langs het Noordzeekanaal, condities voor uitbreiding van de geluidsruijme en daarmee meer investeringszekerheid voor het bedrijfsleven.

Nieuwe zeesluis cruciaal

Voor 2014 verwachten we de positieve ontwikkelingen van het afgelopen jaar voort te zetten. We zullen tevens een nieuwe Havenvisie 2030 presenteren, waarin we de langetermijnkoers voor de haven uiteenzetten. Eén van de belangrijke onderwerpen van 2014 is de definitieve besluitvorming over de nieuwe grote zeesluis in IJmuiden, de toegangspoort tot de havenregio en het Europese achterland. Wij zetten ons, met onze partners, in om draagvlak te creëren voor een positief besluit over de aanleg van de sluis, die cruciaal is voor de bereikbaarheid van de haven en daarmee ook voor de verdere groeimogelijkheden van de havenregio en de Metropoolregio Amsterdam.

Grensverleggend waarde creëren

Wereldwijd staan grote veranderingen op stapel, de megatrends die de wereld langzaam maar zeker veranderen, waaronder de groter wordende grondstoffen schaarste, schaalvergroting in de scheepvaart, digitaliserende en optimaliserende logistiek, de verandering van de samenstelling van de energiemix en de maakindustrie die terugkeert naar Europa en Amerika. De impact van deze trends op de wereldwijde ontwikkelingen zijn niet exact aan te geven. Wel is helder dat het van organisaties vraagt om alert te zijn op kansen en om zich aan te kunnen passen aan de ontwikkelingen. Dit alles vereist veel flexibiliteit. Niet alleen het Havenbedrijf, maar de gehele regio moet snel kunnen inspelen op veranderende omstandigheden. Hoe groter ons adaptieve vermogen des te gezonder de toekomst van Havenbedrijf Amsterdam, het havenbedrijfsleven, de havenregio en de MRA. Grensverleggend waarde creëren, dat is waar we naar streven en wat we als Port of partnerships met onze partners en klanten invulling geven. In 2013 hebben we, met 358 collega's, een waardevolle start gemaakt als Havenbedrijf Amsterdam NV en we zetten dit in 2014 voort.

De directie van Havenbedrijf Amsterdam NV

Dertje Meijer, President-directeur
Ed Nieuwenhuizen, Financieel directeur
Koen Overtoom, Operationeel directeur

**Directie
Havenbedrijf Amsterdam**



2 Visie en strategie

DOOR GROEI KUNNEN WE MEER WAARDE TOEVOEGEN AAN DE STAD,
DE HAVENREGIO EN DE METROPOOLREGIO AMSTERDAM.

HOOFD STRATEGIE EN ONDERZOEK EDUARD DE VISSER

2 Visie en strategie

2.1 Profiel Havenbedrijf Amsterdam

De haven van Amsterdam is al honderden jaren een belangrijk internationaal logistiek knooppunt. De strategische ligging aan de druk bevaren Noordzee en Rijn, dicht bij grote Europese consumentenmarkten en productiecentra, zorgt voor een vitale handels- en concurrentiepositie. De van oudsher sterke verbondenheid tussen haven, handel en maakindustrie, tussen logistiek en zakelijk-financiële dienstverlening, is bijzonder en onderscheidend.

Havenbedrijf Amsterdam NV ontwikkelt, exploiteert en beheert de Amsterdamse haven en haventerreinen, met als doel het stimuleren van de economische bedrijvigheid en werkgelegenheid in de regio. We zorgen daarbij voor een vlotte, veilige en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

Amsterdam is de grootste haven in de havenregio waarvan ook de havens van Zaanstad, Beverwijk en Velsen/IJmuiden deel uitmaken. Deze havenregio omvat 4.500 hectare en realiseerde in 2013 een overslag van 95,8 miljoen ton aan goederen, waarvan 78,5 miljoen ton in Amsterdam. Daarmee is Amsterdam de vierde haven van West-Europa. Het havengebied biedt havengerelateerde werkgelegenheid (direct en indirect) aan 59.075 mensen en draagt met

een toegevoegde waarde van € 6,0 miljard (2012) bij aan een gezonde ontwikkeling van de economie in de Metropoolregio Amsterdam. Eind 2013 had Havenbedrijf Amsterdam 355 medewerkers in dienst. De omzet in 2013 was ruim € 143 miljoen.

De Amsterdamse havenregio heeft vijf sterke clusters, die de kern van de commerciële activiteiten van de haven vormen:

- **Energy:** kolen, geraffineerde olieproducten zoals benzine, diesel en kerosine, chemieproducten, biomassa en biobrandstoffen;
- **Agribulk, Minerals & Recycling:** agrarische bulkgoederen zoals granen en grondstoffen voor (dier)voeding, bouwgrondstoffen zoals stenen, grind en graniet, industriële mineralen en organisch en industrieel afval voor recycling;
- **General Cargo & Logistics:** alle lading, zoals voedingsmiddelen, consumentenproducten en (industriële) halffabricaten, die vervoerd wordt als stukgoed, via roll-on-roll-offscheppen (roro), containers of op basis van maatwerkprojecten. Hieronder valt ook Food: met name cacao (Amsterdam en Zaanstad), verse en diepgevroren vis (IJmuiden), pootaardappelen (Beverwijk), koffie, sappen, oliehoudende zaden, vetten en veevoeders (Amsterdam);
- **Cruise:** toeristen die Amsterdam bezoeken met een zee- of riviercruisesschip;
- **Maritime Services & Real Estate:** selectieve uitgifte van grond, primair gericht op haven gebonden en havengerelateerde bedrijven die de haven toegevoegde waarde bieden. Ook de op het water gevestigde nautische en logistieke dienstverlening valt onder dit cluster.

2.2 Missie, visie en maatschappelijke verantwoordelijkheid

Mondiale logistieke ketens en handelsnetwerken raken steeds meer vervlochten. Alleen door vernieuwend te ondernemen en intensief samen te werken met marktpartijen en stakeholders blijven wij een waardevolle schakel in dit mondiale systeem. Als zelfstandig havenbedrijf hebben we meer mogelijkheden om vernieuwend samen te werken en te ondernemen, binnen én buiten het Noordzeekanaalgebied, nationaal en internationaal. Onze **missie** is dan ook: **grensverleggend waarde creëren.**

We bouwen partnerships die inspireren en we ontwikkelen nieuwe concepten en verdienmodellen die groei en waarde creëren. Zo vormen we een intelligente logistieke schakel die meedraait in de top van Europese havens, die de logistieke propositie van Nederland versterkt en die past bij het karakter van Amsterdam. Onze **visie** is daarom: **met inspirerende partnerships realiseren we groei en waarde.**

Economische én maatschappelijke waarde willen we creëren. We willen de Amsterdamse haven samen met medewerkers, klanten, leveranciers en andere stakeholders ontwikkelen tot een duurzame haven. Een goede balans tussen een gezond financieel rendement, een goede kwaliteit van de leefomgeving en een brede toegevoegde waarde voor de regio. We zien MVO niet alleen als een verantwoordelijkheid maar ook als een inspiratiebron voor innovatie, voor de ontwikkeling van nieuwe initiatieven, concepten en

partnerships met aandacht voor mensen (people), milieu (planet) en markt (profit). Het past ook bij onze kernwaarden: gedreven, respectvol, samen en verantwoordelijk.

Bij onze inspanningen om maatschappelijk verantwoord te ondernemen (MVO) richten we ons op de eigen bedrijfsvoering, het Amsterdams havengebied en de logistieke keten. We wegen continue af hoe we op deze drie niveaus vanuit onze eigen invloedssfeer en verantwoordelijkheid het meest effectief zijn. De aandacht voor MVO komt in het gehele jaarverslag terug. Dit past bij onze overtuiging dat MVO pas echt waarde krijgt als het een integraal onderdeel van onze manier van werken is, als het in ons DNA zit.

2.3 Evaluatie Havenvisie 2008-2020

Eind 2008 stelde de gemeenteraad een langetermijnvisie voor de Amsterdamse haven vast voor 2020. De gemeente koos voor een slimme haven die als innovatief internationaal logistiek knooppunt functioneert en duurzaam groeit. Hierbij werden ambitieuze economische en overige doelen gesteld. In 2013 werd een deel van de doelstellingen aangepast in verband met de gevolgen van de economische crisis van 2009. De strategische speerpunten van deze Havenvisie 2008-2020 zijn: werk en economie, duurzaamheid, ruimtegebruik, bereikbaarheid, innovatie en een aantrekkelijke haven. In de tabel op de volgende pagina zijn per speerpunt de aangepaste doelstellingen en resultaten opgenomen.

Speerpunten Havenvisie 2008-2020	Doelstellingen, deels in 2013 aangepast	Resultaat 2013/Aanpassing doelstelling
Werk en economie	<p>Groei van de overslag op bestaand haven terrein van 63 miljoen ton in 2006 naar 125 miljoen ton in 2026 bij uitbreiding geluidruimte Westpoort (achter de sluis).</p> <p>15% meer werkgelegenheid in 2020 dan in 2005.</p> <p>40% meer directe toegevoegde waarde in 2020 ten opzichte van 2005.</p>	<p>Groei van 84,3 miljoen ton in 2006 naar 95,8 miljoen ton overslag in 2013, waarvan 78,5 miljoen ton in Amsterdam.</p> <p>De termijn voor het bereiken van 125 miljoen ton overslag werd verder verlegd naar 2030.</p> <p>In 2012 groeide de werkgelegenheid in het Noordzeekanaalgebied met 7% naar 59.075 fte's, waarvan 34.309 en 24.766 indirect.</p> <p>De toegevoegde waarde van haven gerelateerde bedrijvigheid in de Noordzeekanaalhavens is gestegen van € 5,2 miljard in 2005 naar € 6,0 miljard in 2012.</p>
Duurzaamheid	<p>Wegvervoer van 53% in 2006 naar 45%.</p> <p>Ten minste 45MW vermogen via windenergie in 2020.</p> <p>Geen nieuwe ruimte voor vestiging van nieuwe kolenterminals; groei vindt plaats op bestaande terreinen.</p> <p>Het instellen van een Duurzaamheids- en Innovatiefonds van totaal € 2 miljoen per jaar</p> <p>Het stimuleren van schonere brandstoffen en het gebruik van walstroom door schepen.</p>	<p>Bereikt in 2012. Zie ook bereikbaarheid.</p> <p>Voor windenergie is de ambitie om ten minste 45MW vermogen te winnen, gerealiseerd. De ambitie zal worden verhoogd naar 100MW vermogen.</p> <p>Ambitie ongewijzigd.</p> <p>Zie speerpunt Innovatie</p> <p>Gerealiseerd, o.a. door de aanleg van walstroomvoorzieningen voor de binnenvaart.</p>
Ruimte	<p>125 miljoen ton overslag op bestaand terrein in 2020 bij uitbreiding geluidruimte Westpoort (achter de sluis).</p>	<p>De belangrijkste doelstelling op het gebied van ruimte ligt op het vlak van intensivering. De intensiveringsdoelstelling is vertraagd omdat de groei in de overslag de afgelopen jaren als gevolg van de crisis is teruggelopen. Zie ook Werk en economie; de weg naar herstel is ingezet.</p>
Bereikbaarheid	<p>Afname wegvervoer ten gunste van vervoer over water en spoor, van 53% in 2006 naar 45% in 2020.</p> <p>Nieuwe grote zeesluis bij IJmuiden in 2019.</p>	<p>Bereikt in 2012. Het wegvervoer is afgenomen van 53% in 2006 naar 36% in 2012.</p> <p>Definitieve besluitvorming vindt plaats in 2014.</p>
Innovatie	<p>Innovatieve oplossingen voor vraagstukken uit de overige thema's en het instellen van een Duurzaamheids- en Innovatiefonds van totaal € 2 miljoen per jaar.</p>	<p>Dit fonds is inmiddels beëindigd. 28 innovatieve projecten zijn gerealiseerd tot en met eind 2012. Op het gebied van energie en recycling waren in 2013 veel innovatieve initiatieven in het havengebied. Zie 4.5.</p>
Aantrekkelijkheid	<p>Haven is aantrekkelijker voor Amsterdammers, toeristen, recreanten en werknemers.</p>	<p>Aantrekkelijkheid en bekendheid bij doelgroepen toegenomen door voorzieningen als begeleide rondvaarten, fietsroutes, permanente expositie in het Scheepvaartmuseum, en fotowedstrijden. Ambitie ongewijzigd.</p>

KLIK OP
DE LINK!



2.4 Naar een nieuwe Visie 2030

De wereld is sterk in beweging. In de loop van 2009 brak de mondiale financiële en economische crisis uit, die in de jaren daarna grote gevolgen had voor de bedrijvigheid in onze haven. Daarnaast zijn op verschillende gebieden transities, evoluties en trendbreuken gaande die invloed zullen hebben op de haven. Denk bijvoorbeeld aan de energietransitie, de grondstoffenschaarste, de opkomst van de circulaire economie, de aanhoudende schaalvergroting in de scheepvaart, terugkeer van productieactiviteiten naar Europa en innovaties als 3D-printing. Dit soort ontwikkelingen bepalen wat in de toekomst belangrijke grondstoffen worden, hoe logistieke stromen gaan lopen, welke locaties in en uit beeld raken, en welke kennis waardevol zal zijn. De optelsom hiervan is een dynamisch klimaat, waarin het moeilijk te voorspellen is wat de aard, omvang en het tempo van de ontwikkelingen zal zijn, en waar precies de kansen komen te liggen.

De verzelfstandiging in 2013 creëert nieuwe mogelijkheden om onze positie als haven verder te ontwikkelen. Daarom zijn we in 2013 gestart met het ontwikkelen van een nieuwe visie: Visie 2030. Die heeft een aantal uitgangspunten.

De waarde van de haven zit niet alleen in de havenfunctie zelf, maar ook in de bereikbaarheid van de haven en de sterke verbondenheid tussen haven, handel en maakindustrie, en tussen logistiek en zakelijke en financiële dienstverlening. Dit onderstreept het belang van de Amsterdamse haven voor de regionale en nationale economie. De visie van Havenbedrijf Amsterdam op het belang van de haven wordt

onderstreept door recent onderzoek van de OESO en de Erasmus universiteit. *

We willen de strategische ligging van de haven en de sterke clusters van economische bedrijvigheid nog beter benutten voor een verdere economische en duurzame ontwikkeling. Dat gaan we doen door op een vernieuwende manier samen te werken en te ondernemen, zowel op vertrouwde als op aanpalende werkterreinen, binnen én buiten het Noordzeekanaalgebied, nationaal en internationaal, en in lijn met onze missie.

Wat betekent dat voor de haven? We zien de Amsterdamse haven van 2030 als een dynamisch, veelzijdig en adaptief havenecosysteem. Een systeem dat lenig schakelt, kansen tijdig herkent en snel innovatiekracht weet te mobiliseren. De haven van 2030 is veel meer dan een overslagpunt. Het is een sterk geïntegreerd knooppunt waar grondstoffen, goederen, reststromen, data, mensen en ideeën samenkomen, nieuwe technologieën een kans krijgen, en waar ruimte is om te experimenteren. De verwevenheid tussen stromen en sectoren zorgt voor schaalvoordelen, kruisbestuiving en innovaties.

De Visie 2030 werd in 2013 en begin 2014 uitgewerkt en vastgelegd, en wordt in het voorjaar van 2014 aan het gemeentebestuur aangeboden. Deze havenvisie is in nauwe samenspraak ontwikkeld met stakeholders, waaronder klanten, bedrijven in de havenregio, havenbedrijven, ondernemersverenigingen, provincies en gemeentes, bewoners in de buurt van de havenregio, kennisinstellingen, NGO's en het Rijk.

Amsterdam is in de 18e eeuw nog maar een schim van de stad ten tijde van de Gouden Eeuw. De haven is dichtgeslibd en slecht bereikbaar voor de grote moderne zeeschepen. Op en om de stadswallen staan oude windmolens en veel gebouwen verkeren in slechte staat. De stad maakt zich op om te moderniseren, uit te breiden en de 'sprong over de Singelgracht' te maken. Met de opening van het Noordzeekanaal in 1876 trekt de economie verder aan. Het culturele leven blijft niet achter en de uitgaanscentra doen goede zaken. Het wordt Amsterdams Tweede Gouden Eeuw.



Met jaarlijks bijna 7300 scheepsbezoeken, is Amsterdam nog steeds een populaire internationale haven en groot in de energiesector. Vanuit de visie Noordzeekanaalgebied 2030 steunt Havenbedrijf Amsterdam de plannen voor de nieuwe grote Zeesluis in IJmuiden. De aanleg van de sluis is cruciaal voor de bereikbaarheid van de haven en daarmee ook voor de verdere groeimogelijkheden van de havenregio en de Metropoolregio Amsterdam.



3 Ons jaar

MET ONZE PARTNERS EN KLANTEN GRENsverleggend
WAARDE CREËREN, DAT IS WAAR WE NAAR STREVEN.

HOOFD COMMUNICATIE MARIT MERKUS

3 Ons jaar

22 JANUARI

Gaastra opent vestiging in Stadhaven Minerva

Gaastra, een internationaal merk voor functionele en nautische sportkleding, vestigt haar R&D-afdeling, designcentrum en showrooms in Stadhaven Minerva. In stadhaven Minerva zijn ook andere sterke merken gevestigd zoals Barts Fashion, Dedato Architecten, Hot Item, Saatchi & Saatchi, Aegis Media, Tuvalu Media en Starcom.

20 MAART

Recorddoop van tien riviercruiseschepen

De Amerikaanse rederij Viking River Cruises laat tien gloednieuwe schepen gelijktijdig ten doop houden, waarvan vier aan de kade bij de Passenger Terminal Amsterdam (PTA). De rederij onderstreept hiermee het belang van Amsterdam als riviercruisehaven. De doop was goed voor een vermelding in Guinness World Records.

21 MAART

Ondertekening Havenmeesterconvenant

Tijdens een feestelijke bijeenkomst in Ruigoord wordt het Havenmeesterconvenant ondertekend, waarmee het formeel mogelijk wordt om als overheids-NV publieke nautische taken in mandaat uit te voeren vanaf 1 april. De ondertekenaars zijn Minister Melanie Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu, directeur-generaal Jan Hendrik Dronkers van Rijkswaterstaat, locoburgemeester Carolien Gehrels, havenwethouder Freek Ossel van de gemeente Amsterdam, algemeen directeur Dertje Meijer en havenmeester Janine van Oosten van Haven Amsterdam.

1 APRIL

Verzelfstandigd havenbedrijf van start

Het Amsterdams havenbedrijf gaat verder als Havenbedrijf Amsterdam NV, een overheids-NV waarvan de aandelen in handen zijn van de gemeente Amsterdam.

18 APRIL

Doop van nieuwe duurzame patrouillevaartuigen
Havenbedrijf Amsterdam neemt de Pollux en de Castor in gebruik, twee nieuwe patrouillevaartuigen. Ze worden gedoopt door CEO Dertje Meijer en (Rijks)havenmeester Janine van Oosten. De vaartuigen zijn op functionaliteit en duurzaamheid ontwikkeld, met milieuvriendelijke dieselmotoren en opslag voor afgewerkte vloeistoffen.

30 APRIL

Koningsvaart met MS Havenbeheer

Koning Willem-Alexander en koningin Máxima maken de koningsvaart aan boord van de MS Havenbeheer met onze vaste schipper Jan de Jong aan het roer. Ook de drie prinsesjes varen mee over het Amsterdamse IJ. Tijdens de vaartocht varen ze langs alles 'waar Nederland trots op is'. Twaalf medewerkers die een grote bijdrage hebben geleverd aan dit evenement ontvingen als blijk van dank een herinneringsmedaille namens het koninklijk huis.

13 MEI

Opening viaduct Basisweg en Tweede Coentunnel

Op 14 december 2012 is het eerste deel opengesteld vanaf het knooppunt Raasdorp tot de aansluiting IJmuiden. Met de openstelling van het viaduct en de Tweede Coentunnel is de Amsterdamse havenregio nog beter bereikbaar geworden.

16 MEI

Havenbedrijf Amsterdam ontvangt internationale duurzaamheidsprijs

Havenbedrijf Amsterdam wint op de IAPH World Ports Conference in Los Angeles de zilveren IAPH Port Environment Award 2013. Volgens de jury behoort het havenbedrijf tot de wereldwijde top van duurzame zeehavens. Havenbedrijf Amsterdam dankt de prijs aan het verstrekken van € 4 miljoen subsidie voor haalbaarheidsstudies en pilotprojecten die bijdragen aan de duurzame ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied.

29 MEI

Lucht rond Amsterdamse haven schoner

De lucht rond de Amsterdamse haven is in 2012 schoner geworden. Dit blijkt uit de jaarlijkse luchtkwaliteitsmeting op de vijf meetstations in en rond het havengebied (Westpoort). De metingen van onder andere fijnstof, stikstofoxiden, zwavel en benzeen geven aan dat de luchtkwaliteit voldoet aan de Europese normen.

11 JUNI

Treinshuttle van Amsterdamse haven naar Berlijn

Vanuit het havengebied start een nieuwe, reguliere container treinverbinding naar Berlijn. Een minimumvolume is gegarandeerd door regelmatige cacao transporten van Cargill, dat een groot deel van haar cacao in Berlijn verwerkt.

2 JULI

Geen stank bij ontgassen schepen in haven

In de Amsterdamse haven is een succesvolle proef gehouden met een nieuw systeem om schepen veilig en milieuvriendelijk te ontgassen, zonder dat er stank of milieu-overlast ontstaat. De Amsterdamse haven loopt graag voorop in het ontwikkelen van overslagtechnieken die het milieu en de leefomgeving van de haven ten goede komen.

4 JULI

Gemeenteraad Amsterdam stelt Transformatiestrategie HavenStad vast

De gemeente Amsterdam besluit onder meer dat de woningbouw rondom de haven, met name in en rondom de Sloterdijken (Teleport), kan worden ontwikkeld. Pas in 2025 zal een besluit worden genomen over een mogelijke transformatie van de havengebieden in de Coen- en Vlothaven. De gemeente wil met de bedrijven in dit gebied in gesprek gaan om hen duidelijkheid en toekomstperspectief te bieden.

17 JULI

Bijzondere ceremonie voor de zeesluis bij IJmuiden

Twee cruiseschepen van het Italiaanse MSC Cruises, met ongeveer 4800 passagiers en 2000 bemanningsleden, ontmoeten elkaar bij hun vertrek naar de volgende bestemming. De havens van Amsterdam en IJmuiden zijn populaire cruisehavens. De cruisesector is goed voor circa € 90 miljoen omzet in de Amsterdamse regio. Elk schip brengt tussen de €350.000 en € 600.000 omzet met zich mee.

1 SEPTEMBER

Handelsmissie naar India

In het kader van het landenbeleid organiseert het Havenbedrijf Amsterdam samen met Indiase partner Samsara een commerciële missie naar India met een delegatie van Amsterdamse lucht- en zeehavenbedrijven, de Douane Regio Amsterdam en de NFIA (Netherlands Foreign Investment Agency). Op de landelijke Maritieme en Logistieke Award (MALA) uitreiking ontving Havenbedrijf Amsterdam een award voor de bilaterale relatie tussen India en het havenbedrijf.

23 SEPTEMBER

Vaststelling Visie Noordzeekanaalgebied 2040

De Provincie Noord-Holland stelt de Visie NZKG 2040 vast. Al eerder waren de vijf gemeenten Amsterdam, Zaandam, Velsen, Beverwijk en Haarlemmerliede & Spaarnwoude akkoord. Deze visie bepaalt de ruimtelijk-economische opgaven voor de regio tot aan 2040. De vaststelling biedt Havenbedrijf Amsterdam belangrijke voorwaarden voor verdere groei, met name de aanpassing van de geluidruimte in het havengebied.

23 SEPTEMBER

Opening nieuwe fabriek Chemtura Netherlands BV

Multinational Chemtura opent de nieuwe fabriek in de haven, waar in volcontinue dienst gewerkt wordt aan het product Synton, een basisproduct voor de productie van zeer hoogwaardige smeermiddelen, die onder andere worden toegepast bij windturbines.

25 SEPTEMBER

Vernieuwde app voor actuele informatie over scheepvaartverkeer

Havenbedrijf Amsterdam introduceert een vernieuwde haven-app. In de app is informatie beschikbaar over actuele vertrektijden en sluispassages, de scheepsagent, de grootte, het type en de ligplaats. De app is zowel voor iOS als Android beschikbaar.

12 NOVEMBER

Ketenakkoord Kunststofkringloop

Havenbedrijf Amsterdam ondertekent samen met een vijftigtal andere partijen tijdens de Innovatie-Estafette in de RAI te Amsterdam het ketenakkoord Kunststofkringloop. De Divisie Havenmeester draagt bij door tijdens inspecties het scheiden van plastic afval aan boord te promoten.

18 NOVEMBER

Structurele samenwerking met AEB en Waternet

Afval Energie Bedrijf (AEB), Waternet en het Havenbedrijf Amsterdam sluiten een samenwerkingsovereenkomst. De drie partijen richten zich op projecten die bijdragen aan een duurzame, circulaire economie en zoeken hierbij samenwerking met kennisinstellingen en andere bedrijven.

27 NOVEMBER

Abonnement voor afgifte scheepsbedrijfsafval

Vanaf 1 november dragen binnenvaartschippers zelf de kosten voor de afgifte van overig scheepsbedrijfsafval, waaronder huisvuil en niet-oliehoudend klein gevaarlijk afval (KGA). Schippers kunnen langs de rijksvaarwegen alleen nog afval afgeven als zij een abonnement hebben afgesloten bij de SAB Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten. Havenbedrijf Amsterdam sluit zich aan bij dit beleid.

**18 DECEMBER***Tarieven voor 2014 vastgesteld na marktconsultatie*

De haventarieven voor 2014 stijgen met 1% ten opzichte van 2013. Dat besluit Havenbedrijf Amsterdam na een zorgvuldige marktconsultatie van het havenbedrijfsleven onder leiding van de Amsterdamse ondernemersvereniging ORAM. Daarnaast wordt het overslagtarief voor boord-boordoverslag afgeschaft en wordt de frequentiekorting voor lijndiensten uitgebreid, waardoor het voor rederijen aantrekkelijker wordt om met meer schepen Amsterdam aan te lopen.

**19 DECEMBER***Amsterdamse haven opent tanklocatie voor LNG*

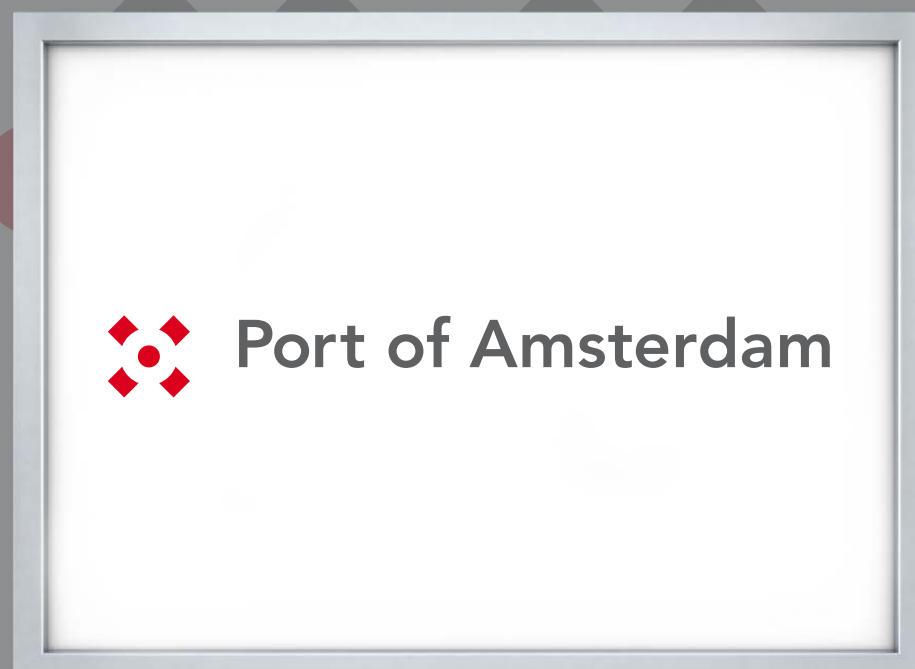
Zeeschepen en binnenvaartschepen kunnen LNG (liquefied natural gas) bunkeren in de haven van Amsterdam. De vraag naar LNG is nog klein, maar bunkergelegenheid is een van de voorwaarden om groei mogelijk te maken.

**EIND 2013***Recordoverslag in Amsterdamse haven en Noordzeekanaalgebied*

De totale overslag in de Amsterdamse haven komt in 2013 uit op een record van 78,5 miljoen ton (+2%). Vooral de segmenten agribulk (+19%) en kolen (+14%) dragen sterk bij. De overslag van 17,7 miljoen ton kolen is een record voor de haven. Voor het hele Noordzeekanaalgebied stijgt de overslag naar ruim 95 miljoen ton (+1%).

De oudste afbeeldingen van het Amsterdamse wapen zijn te vinden op textielloodjes van ca. 1330-1360. Op het oudst bekende zegel van de stad, uit 1347, komen de kruisen niet voor. Daarop zien we een schip als symbool van de handel. In 1419 zien we de drie kruisen voor het eerst op een stadszegel: als vlag aan boord van het schip. De oudste afbeeldingen van de wapens van Ouder- en Nieuwer-Amstel dateren uit de 17de eeuw.

Met de verzelfstandiging van Havenbedrijf Amsterdam is het beeldmerk van de Andreaskruizen losgelaten, en vervangen door een nieuw eigen beeldmerk. De elementen van de Stijl van Amsterdam zijn overleefd maar op een andere manier toegepast. Het nieuwe beeldmerk is opgebouwd uit een kruis en een cirkel en refereert daarmee nog steeds naar de binding met de stad Amsterdam. Het nieuwe logo prijkt onder meer op de website, bij de verkeerstoren en het sluisleidingcentrum bij het sluisencomplex in IJmuiden, op de patrouillevaartuigen en op de bewegwijzering in het havengebied.



4 De markt

WE ZIJN DE 4^{TE} HAVEN(REGIO) VAN EUROPA, AMSTERDAM IS EEN ENERGIEHAVEN VAN WERELDFORMAAT MAAR OOK LEIDEND IN AGRIBULK, CACAO EN CRUISE.

CLUSTERMANAGER MARLEEN VAN DE KERKHOF

4 De markt

Havenbedrijf Amsterdam positioneert zich in de markt met vijf clusters: Energy, Agribulk, Minerals & Recycling, General Cargo & Logistics (inclusief Food), Maritime Services & Real Estate en Cruise. Per cluster streven we ernaar om onze klanten zo goed mogelijk in staat te stellen groei te realiseren in overslag en via vestiging. Daarnaast streven we per cluster naar versterking van hoogwaardige economische bedrijvigheid en naar een positieve milieu- en maatschappelijke impact binnen en buiten de havenregio.

4.1 Overslagvolume en economische waarde

In de zeehavens van Amsterdam, IJmuiden, Beverwijk en Zaanstad gezamenlijk werd een recordoverslag van 95,8 miljoen ton goederen gerealiseerd, 1,5% meer dan in 2012. Vooral de segmenten agribulk en kolen droegen sterk bij. De import steeg met 2,1% naar 66,2 miljoen ton. De export steeg met 0,3% tot 29,6 miljoen ton.

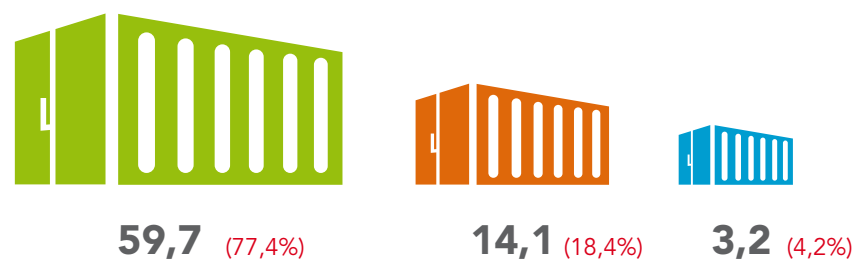
De totale overslag van de Amsterdamse haven steeg van 77,1 miljoen ton tot 78,5 miljoen ton (+2%). In IJmuiden daalde de overslag licht tot 16,8 miljoen ton (-0,6%). In Beverwijk steeg de overslag tot 255.000 ton (+6,6%) en in Zaanstad tot 180.000 (+46,8%).

Maritime Services & Real Estate en Cruise

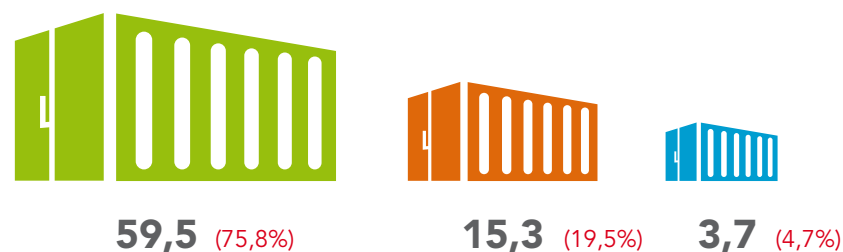
De netto-uitgifte van terreinen binnen dit cluster was 6,5 hectare ten opzichte van 3 hectare in 2012.

Overslag in miljoenen tonnen

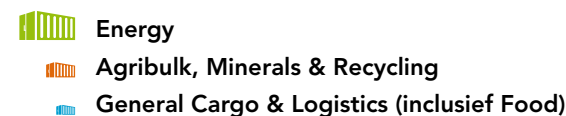
Energy, Agribulk, Minerals & Recycling en General Cargo & Logistics



2012 totaal **77,1 ton**



2013 totaal **78,5 ton**



KLIK OP
DE LINK!
 

 DIRECTE
TOEGEVOEGDE
WAARDE

 € 3,5
miljard

 INDIRECTE
TOEGEVOEGDE
WAARDE

 € 2,5
miljard

 DIRECTE
WERK-
GELEGENHEID
IN FTE'S

34.309

 INDIRECTE
WERK-
GELEGENHEID
IN FTE'S

24.766

Bron: Havenmonitor 2012

In de Minervahaven is 1,5 hectare grond uitgegeven aan onder meer Theater Amsterdam. Er is ruim 1 hectare aan waterpercelen voor nautisch ondersteunende bedrijven uitgegeven. Naast de teruggekochte **grondpositie aan de Hemweg**, is 1 hectare grond uitgegeven aan Heren2.

Economische waarde

De meeste recente cijfers over de waarde voor de Nederlandse economie van de Nederlandse zeehavens hebben betrekking op 2012. In dat jaar werd in het Noordzeekanaalgebied 15,4% van de directe toegevoegde waarde en 20,3% van de directe werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens gerealiseerd.

4.2 Marktaandelen

De haven van Amsterdam concurreert met de havens in de Hamburg-Le Havre-range (Noordwest-Europa). De zeehavens in de Amsterdamse havenregio hadden hierin eind 2013 een marktaandeel van 8,1%, ten opzichte van 8,0% eind 2012. Daarmee bestendigde de Amsterdamse havenregio de vierde plaats na Rotterdam, Antwerpen en Hamburg. Deze havens concurreren in veel segmenten, maar hebben ook ieder hun eigen specialisaties. Amsterdam is de grootste benzinehaven ter wereld, heeft sterke posities in cacao, cruise, kolen, agribulk en recycling, en richt zich vooral op de noord-zuidroutes. Rotterdam richt zich vooral op goederen die met de allergrootste schepen worden vervoerd zoals ruwe olie, stookolie, ijzererts en containers, veelal op de grote oost-westroutes.

Jaarverslag 2013

Marktaandeel havenregio Amsterdam

2012

2013

OLIEPRODUCTEN

21,0%



18,7%



AGRIBULK

25,1%

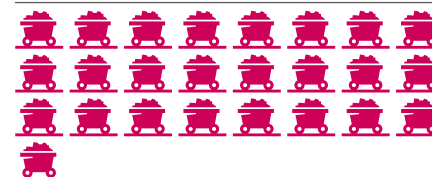


26,2%

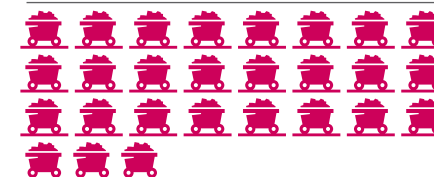


KOLEN

25,1%



27,6%



CONTAINERS, RORO EN STUKGOED

1,7%



1,6%



De haven van Antwerpen heeft een sterk chemisch cluster en een groot aandeel in de Europese kustvaartmarkt. De haven van Hamburg heeft een groot aandeel in de containermarkt en heeft een sterk netwerk aan achterlandverbindingen per spoor.

4.3 Commercieel beleid

Partnerships die de clusters versterken

Havenbedrijf Amsterdam wil haar klanten beter van dienst zijn door hen beter te leren kennen. Intensiever contact over sector- en bedrijfsspecifieke ontwikkelingen is dan essentieel. Per cluster beschikt Havenbedrijf Amsterdam over specialisten op het gebied van salesmanagement, accountmanagement en marketing die de taal van de klant spreken. Zij richten zich niet alleen op onze klanten, maar ook op agenten, rederijen, dienstverleners, verladers, verwerkers en toeleveranciers. We zoeken naar praktische oplossingen en naar nieuwe vormen van samenwerking tussen deze partijen. Bij het aantrekken van bedrijven in onze havenregio zijn we selectief. We trekken bedrijven aan die hoogwaardige activiteiten ontwikkelen en die goed aansluiten op de activiteiten van al aanwezige bedrijven. We bieden maatwerk, bijvoorbeeld door gerichte gebiedsontwikkeling en liniebeleid, waardoor het juiste bedrijf op de juiste plek komt, en door een bijdrage te leveren aan de **achterlandlogistiek**.

KLIK OP
DE LINK!



Prijsbeleid

Het prijsbeleid van Havenbedrijf Amsterdam is erop gericht de concurrentiepositie te behouden en te versterken. In 2013 vond de besluitvorming plaats over de tarieven voor 2014. De zeehavengeldtarieven voor 2014 stijgen per saldo met 1%. De prijsstijging kwam tot stand na overleg met de Amsterdamse ondernemersvereniging ORAM en het havenbedrijfsleven. De stijging bleef beperkt in verband met de nog steeds uitdagende marktomstandigheden voor de meeste goederenstromen en de prijsontwikkeling bij concurrenten.

Landenbeleid

Havenbedrijf Amsterdam vernieuwde in 2013 haar landenbeleid, dat is gericht op het genereren van ladingstromen naar de Amsterdamse havenregio uit bepaalde landen en/of regio's. Als eerste focusland werd gekozen voor India. We werken daarbij samen met Samsara, een Indiase agent die zich richt op de lokale marketing en de opbouw van een netwerk. Samen met Samsara, het havenbedrijfsleven, de douane, en lokale vertegenwoordigers van lucht- en zeehavenbedrijven organiseerde Havenbedrijf Amsterdam in september een commerciële handelsmissie. Bij de vier matchmaking events in New Delhi, Chennai en Mumbai was de wederzijdse belangstelling groot. In 2014 selecteren we een tweede focusland.

Marketing

Havenbedrijf Amsterdam verricht marketing op drie niveaus: per marktcluster, regionaal en clusteroverschrijdend met partners, en internationaal via landenbeleid. Per cluster vonden samen met klanten uit de haven diverse activiteiten plaats, waaronder beursbezoeken en matchmakingevents.

Op regionaal niveau werkten we samen met partners aan een goede positionering van de haven. Een voorbeeld is de propositieontwikkeling en het vermarkten van de zeehavens Amsterdam en IJmuiden voor off shore wind. Met regionale partners, zoals de Amsterdam Airport Area en gemeente Zaanstad, werken we samen bij het aantrekken van nieuwe vestigingen, waaronder maritieme dienstverleners in de Metropoolregio Amsterdam die de clusters versterken. Binnen de Amsterdam Economic Board werken we vooral vanuit het cluster Logistiek samen met partners aan de positionering van de Metropoolregio Amsterdam. Voor de internationale acquisitie wordt samengewerkt met Amsterdam in Business van Economische zaken, NFIA en lokale partners in desbetreffende landen.

4.4 Klanttevredenheid

Uit ons klanttevredenheidsonderzoek van 2012 bleek dat klanten ons zien als een goede sparringpartner en dat ze zich welkom voelen in de haven. Ook vonden zij dat het beheer van het gebied en de nautische dienstverlening op orde zijn. Het tevredenheidscijfer steeg van 6,4 naar 6,8.



Verbeterpunten die naar voren kwamen waren: versterken van het gastheerschap, het optreden als zakenpartner en het sneller afhandelen van verzoeken.

Eind 2013 werd een nieuw, verbeterd onderzoek naar klanttevredenheid gestart. Hierdoor kunnen we beter monitoren hoe onze klanten het commerciële beleid, gericht op clusterversterking en partnerships, en het vestigingsklimaat beleven, en beter bijsturen.

4.5 Ontwikkelingen per cluster

4.5.1 Energy

Amsterdam is een sterke energiehaven. We zijn de grootste benzinehaven van de wereld en de nummer twee van Europa in kolen. In 2013 maakten energiegrondstoffen en -producten 76% uit van de totale overslag in de havenregio. Een groot aantal van de gevestigde bedrijven op onze terreinen is actief in deze sector. De toegevoegde waarde voor Amsterdam en omgeving is daarmee groot. Havenbedrijf Amsterdam wil verder groeien in traditionele brandstoffen, met betere benutting van bestaande capaciteit en terreinen, maar zonder nieuwe vestigingen voor traditionele brandstofopslag.

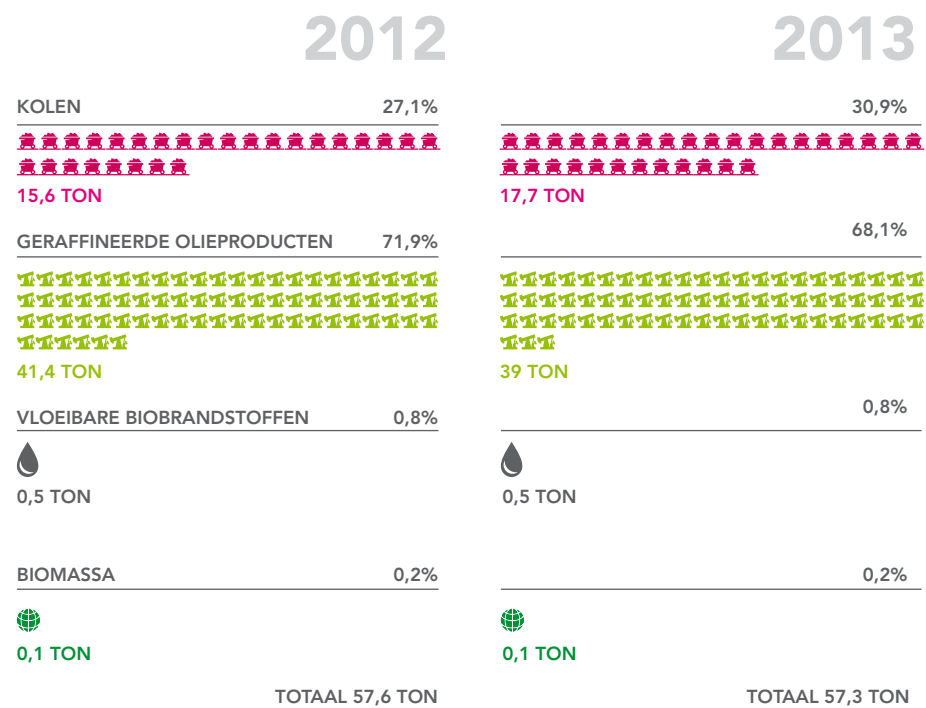
Groene ladingstromen, met name biobrandstoffen en biomassa, willen we bevorderen, evenals industrie die zich richt op recycling en opwerking van organische materialen tot biobrandstoffen of hoogwaardige biochemische producten. Havenbedrijf Amsterdam voert een proactief en selectief vestigings- en stimuleringsbeleid om synergie, innovatie en hoogwaardige productie in deze groene industrie te realiseren.

Kolen

De overslag van kolen steeg van 15,6 miljoen ton naar 17,7 miljoen ton, een record. Het verbruik van kolen in Noord-West Europa voor elektriciteitsproductie nam toe door kostprijsvoordelen ten opzichte van gas. De import steeg vooral door het sluiten van Europese mijnen en de lagere

kolenprijzen onder invloed van het grote aanbod uit de VS als gevolg van de opkomst van schaliegas. Ook het sluiten van kernenergiecentrales in Duitsland speelde een rol. Het merendeel, circa 70%, van de kolen bestaat uit energiekolen voor elektriciteitsopwekking. De rest bestaat uit kolen voor de staalindustrie en voor een klein deel uit kolen voor gespecialiseerde toepassingen, zoals de cement-, glas- en siliciumindustrie.

Aandeel in cluster energy



In Amsterdam worden de kolen bij een aantal bedrijven gemengd, gewassen, gezeefd en/of veredeld. Circa 80% van de geïmporteerde kolen gaat per binnenschip naar Duitsland en circa 5% via zee naar onder andere het Verenigd Koninkrijk, Scandinavië en Polen. Van de overige 15% blijft het meeste in Nederland.

De kolenterminals in onze haven hebben de afgelopen jaren geïnvesteerd in maatregelen om de stofproductie te beperken. Zo werd bij Rietlanden, het lopende-bandsysteem overdekt en werd een nieuw stofmonitorsysteem in gebruik genomen.

Geraffineerde olieproducten en (bio)chemie

De overslag van olieproducten, met name benzine, diesel en kerosine, daalde licht van 41,1 miljoen ton naar 38,6 miljoen ton, nog altijd 49% van de totale jaarlijkse overslag in de Amsterdamse havenregio. Amsterdam is de grootste benzinehaven ter wereld.

De daling werd mede veroorzaakt door toegenomen capaciteit in de havens van Rotterdam, Vlissingen en Antwerpen, wat leidde tot scherpere prijsconcurrentie. Havenbedrijf Amsterdam houdt rekening met voortgaande groei in geraffineerde olieproducten. We blijven investeren in het optimaliseren van de capaciteit, onder meer door het benutten van kleine restpercelen die grenzen aan de terminals.

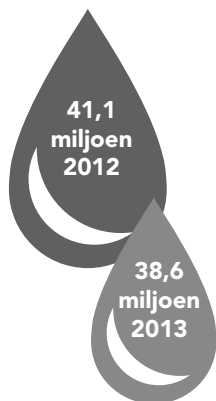
De import van de geraffineerde olieproducten daalde met 8,6%, de export daalde met 3,9%. Een groot deel van de olieproducten komt uit Rusland, Engeland en Rotterdam,

wordt opgeslagen en in veel gevallen gemengd. De export gaat deels naar het Europese achterland en deels naar de VS, West-Afrika en andere overzeese bestemmingen. Schiphol krijgt ongeveer de helft van alle benodigde kerosine binnen via een 16 kilometer lange ondergrondse pijpleiding tussen Oiltanking Amsterdam en Schiphol. De overslag van (bio)chemieproducten steeg van 1,5 miljoen ton naar 1,8 miljoen ton. In heel Europa heeft de chemie-industrie het moeilijk. Deze energie-intensieve industrie ondervindt concurrentienadeel van de veel lagere gasprijzen in de VS door de schaliegaswinning daar. De kleinschalige chemiebedrijven in onze havenregio richten zich op de bewerking van oliegerelateerde halffabrikaten, waardoor de hoge gasprijzen een beperkte impact hebben. De eindproducten zijn met name additieven voor brandstoffen, motorolie en andere olie-eindproducten.

De biochemie biedt een beperkt groeipotentieel als het gaat om zeevracht, maar de importstromen vanuit opkomende landen kunnen toenemen en hoogwaardige technologie biedt synergiemogelijkheden voor recycling en bio-energie. Bij enkele bedrijven in deze sector vond in 2013 capaciteitsuitbreiding plaats.

Vloeibare biobrandstoffen

De overslag van vloeibare biobrandstoffen stabiliseerde op ongeveer 500.000 ton. Vloeibare biobrandstoffen, met name biodiesel en bio-ethanol, worden geproduceerd uit landbouwgewassen of organisch afval en worden gebruikt voor verbrandingsmotoren.



De doelstelling van de Europese Unie is dat in 2020 10% van de brandstof in het vervoer van biologische afkomst is. De twee in de Amsterdamse havenregio gevestigde biobrandstofbedrijven zien daarom goede groeimogelijkheden. De Simadan Groep kondigde in 2013 aan te investeren in een nieuwe biodieselfabriek. Het bedrijf produceert tweede-generatiebiodiesel, die geheel gebaseerd is op recycling van organisch afval en dus niet leidt tot ontbossing of ten koste gaat van de voedselproductie. De productiecapaciteit wordt door de nieuwe fabriek met 150.000 ton per jaar vergroot. Daarnaast wordt geïnvesteerd in een Glycerine-distillatiefabriek met een productiecapaciteit van 50.000 ton bio-glycerine voor de farmaceutische industrie.

Deze nieuwe fabriek van de Simadan Groep maakt deel uit van Greenmills, een van de grootste ecologische industriële complexen van Europa op een terrein van 12 hectare. Havenbedrijf Amsterdam kijkt samen met het bedrijf naar mogelijkheden om meer transport over water tot stand te brengen. Een nieuwe kade met pier maakt de verwachte groei in overslag mogelijk. In 2013 werd een nieuwe hal geopend speciaal voor de recycling van voedingsmiddelen waarvan de uiterste verkoopdatum is verstreken. Alle binnenkomende organische afvalstoffen worden omgezet in biodiesel, opgewerkt tot hoogwaardige bio-grondstoffen of ingezet als groene energie. Vanuit dit complex worden ook kringlopen met andere bedrijven gesloten, waardoor in het havengebied een sterk cluster rond bio-energie en recycling ontstaat.

Biomassa

De overslag van droge biomassa bleef nagenoeg gelijk, rond de 100.000 ton. De biomassa die in Amsterdam wordt aangevoerd bestaat vooral uit houtsnippers afkomstig uit afstervende bossen en restproducten uit houtproductie in de VS en Canada. In de markt voor biomassa was sprake van een afwachtende houding door energieproducenten. De effecten van het Energieakkoord zijn licht positief voor biomassa. De groeivoorzichten voor de langere termijn zijn goed. Biomassa draagt op een betaalbare wijze bij aan verlaging van de CO₂-uitstoot door de bijstook in kolencentrales. Behalve voor energieproductie kan biomassa ook ingezet worden voor de productie van hoogwaardigere producten zoals bioplastics.

Vooruitzichten Energy

Voorlopig blijven aardgas, kolen en olie nog belangrijk in de energiemix. De vraag naar kolen vanuit Duitsland neemt toe. De sluiting van mijnen en de uitfasering van nucleaire energie in Duitsland en de lage kostprijs van kolen ten opzichte van gas dragen daaraan bij. De totale opslagcapaciteit in de Hamburg-Le Havre-range voor energiekolen is echter ook toegenomen, onder andere door lagere import van kolen voor de staalindustrie. Dit zal leiden tot meer concurrentie. Per saldo verwachten we een lichte groei van de overslag in kolen.

De raffinagecapaciteit in West-Europa wordt geleidelijk afgebouwd, wat op termijn een positieve invloed heeft op de import van olieproducten. Daar staat tegenover dat de concurrentie van met name Rotterdam en Antwerpen in deze sector zal toenemen door recente capaciteitsuitbreidingen. Per saldo verwachten we de komende jaren lichte groei in de overslag van olieproducten.

Voor de biomassa- en biobrandstoffenmarkt verwachten we in 2014 een lichte groei in overslag. Het groeipotentieel wordt vooral door regelgeving bepaald. De impact hiervan is in 2014 beperkt. In ons havengebied zal de productiecapaciteit van bio-energie toenemen door recente investeringen en door nieuwe, innovatieve samenwerkingsvormen in recycling. Vanuit de Amsterdam Economic Board startte in 2013 het project Biobased Connections dat met behulp van subsidie van de Provincie Noord-Holland de activiteiten en de samenwerking op het gebied van de biobased economie binnen de Metropoolregio Amsterdam wil aanjagen.

4.5.2 Agribulk, Minerals & Recycling

In 2013 maakte het cluster Agribulk, Minerals & Recycling 20,4% uit van de totale overslag in de havenregio van Amsterdam. Alle overgeslagen lading in dit cluster betreft droge bulk. In de havenregio vonden in 2012 en 2013 forse investeringen plaats in innovatieve bewerking van agrarische grondstoffen. Op het gebied van recycling ontstonden nieuwe, vaak innovatieve samenwerkingsvormen tussen bedrijven die bijdragen aan een circulaire economie.

Agribulk

De overslag van droge agribulk steeg van 7,0 miljoen ton naar 8,5 miljoen ton. De stijging was vooral te danken aan sterke groei van de graanoverslag bij overslagbedrijf IGMA. Circa 80% van de aangevoerde agribulk bestaat uit grondstoffen voor de diervoedingsindustrie. De grondstoffen voor voedingsingrediënten voor menselijke consumptie zijn vooral sojabonen en oliezaden. Op het Amsterdamse haventerrein investeerde Cargill in 2012 en 2013 fors in innovatieve perscapaciteit voor sojabonen en overige soorten oliehoudende zaden. Een deel van de ruwe olie wordt verder geraffineerd en het restmateriaal wordt benut voor samengestelde diervoeding.






Bouwgrondstoffen

De overslag van bouwgrondstoffen daalde van 4,8 miljoen ton naar 4,6 miljoen ton, vooral door de malaise in de bouwsector. Tot vorig jaar zorgden enkele grote projecten in de regio, met name de tweede Coentunnel, de Noord-Zuidlijn van de metro en de Westrandweg, nog voor compensatie. Eind 2013 werd in de Carel Reynierszhaven gestart met de bouw van een nieuwe betonfabriek voor Albeton, dat nu nog gevestigd is in het oostelijk havengebied.

Industriële mineralen

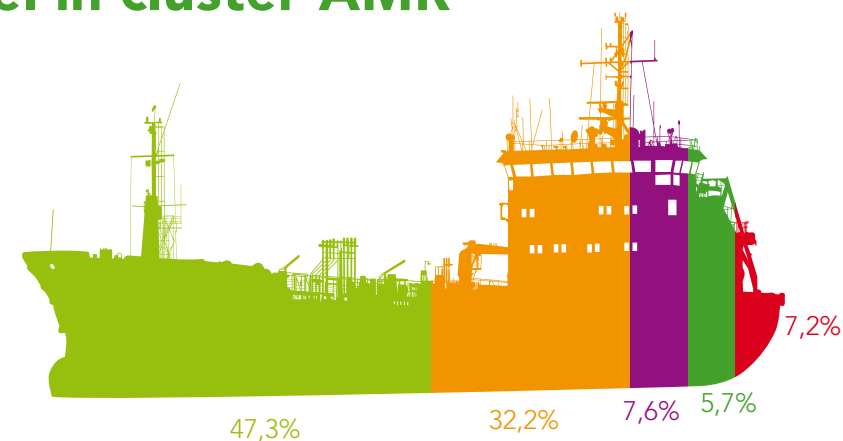
De overslag in industriële mineralen steeg van 1,1 miljoen ton naar 1,4 miljoen ton. Deze mineralen zijn gesteenten die economisch waardevol zijn door industriële toepassingen, bijvoorbeeld als vulmiddel in plastics, verf of papier. Na de forse groei in 2012 groeide deze sector in 2013 nog sterker.

Overslag in miljoenen tonnen

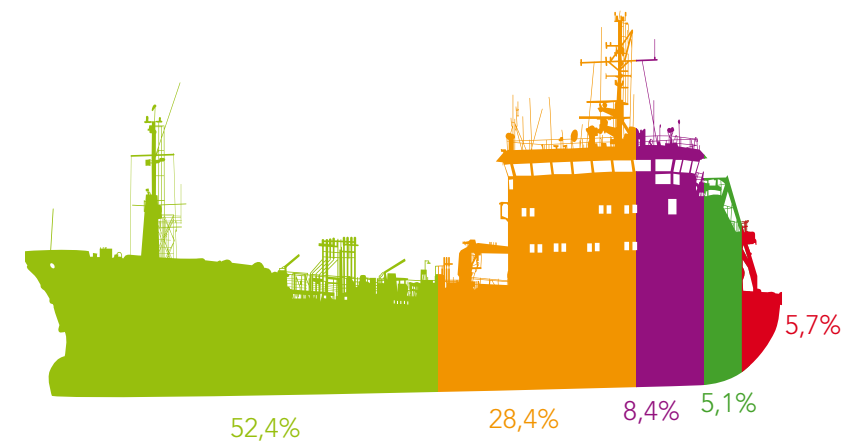
	2012	2013
 Agribulk	7,0	8,5
 Bouwgrondstoffen	4,8	4,6
 Industriële mineralen	1,1	1,4
 Recycling	0,9	0,8
 Overige, i.h.b. kunstmest	1,1	0,9
Totaal	14,9	16,2

Aandeel in cluster AMR

2012



2013





In de Amsterdamse havenregio zijn vijftien bedrijven actief in de bewerking van mineralen. Circa de helft van de ingevoerde zeelading wordt verwerkt in deze regio en vervolgens voor de helft afgezet in de directe nabijheid van Amsterdam. Alle overige mineralen worden, deels bewerkt en deels onbewerkt, vervoerd naar het achterland. De stijging van de overslag is voor een groot deel te danken aan de uitbreiding van de productiecapaciteit van Mondo Minerals, dat in 2014 opnieuw de capaciteit verhoogt.

Recycling

De overslag in materialen voor recycling daalde van 0,9 miljoen ton naar 0,8 miljoen ton. De daling houdt verband met de teruglopende staalproductie in Europa en de lage schrootprijzen. Veel bedrijven houden hun schroot vast tot de prijzen weer gaan stijgen. In de zomer van 2013 tekende het Duitse Alba Scrap BV een contract voor het gebruik van

2,5 hectare terrein en 190 meter kade aan de Vlothavenpier voor op- en overslag van restmetalen.

In de Amsterdamse havenregio is een aantal bedrijven gevestigd voor de scheiding, bewerking en verbranding van huisafval. Na inzameling, scheiding en verwerking, wordt een groot deel verder vervoerd per binnenvaartschip. In 2013 nam de overgeslagen zeelading in bulk en containers fors toe door import uit het Verenigd Koninkrijk, waar de storttarieven sterk stegen onder invloed van EU-wetgeving. De afgelopen jaren realiseerden Waternet en AEB Amsterdam de productie van 11 miljoen m³ biogas uit de rioolwaterzuiveringsinstallatie Westpoort. Daarmee werd een WKK (warmte-kracht-koppeling) voorzien van groen gas en kon het bedrijf Orangegas bio-CNG (compressed natural gas) leveren aan vuilniswagens, vrachtwagens en personenauto's. Waternet, AEB en Havenbedrijf Amsterdam startten een haalbaarheidsstudie naar de mogelijkheid om bio-LNG te produceren uit biogas. Daarnaast onderzoeken de drie partijen in hoeverre bio-LNG een aanvulling kan zijn op de verwachte toename van de vraag naar LNG vanwege de strengere milieuregelgeving voor de scheepvaart.

Eind 2013 sloten AEB, Waternet en Havenbedrijf Amsterdam een overeenkomst gericht op structurele samenwerking om een circulaire economie te bevorderen. Ook wordt samenwerking met kennisinstellingen en andere bedrijven gezocht.

Kunstmest

De overslag in overige ladingstromen binnen Agribulk, Minerals & Recycling bestaat vooral uit kunstmest. De overslag hiervan daalde van 1,1 miljoen ton naar 0,9 miljoen ton.

ICL Fertilizers, een grote kunstmestproducent in de Coenhaven, en Waternet startten in 2013, een project om lokale fosfaathoudende reststromen te gebruiken als grondstof voor kunstmestproductie. Daarnaast is ICL Fertilizers van plan om te investeren in uitbreiding van de productiecapaciteit.

Vooruitzichten Agribulk, Minerals & Recycling

Wij verwachten onze sterke marktpositie in agribulk te kunnen continueren. Aan de dalende trend in bouwgrondstoffen kan in de loop van 2014 een einde komen, maar het moment van de ommekeer is moeilijk te voorspellen. Concessies voor grindwinning aan land en bij rivieren zijn steeds moeilijker te krijgen, waardoor grind steeds vaker op de zeebodem en steenslag uit groeves overzee moet worden gewonnen. Dit beïnvloedt de overslag positief. De overslag en bewerking in industriële mineralen neemt naar verwachting toe. De overslag in schroot neemt toe door de activiteiten van het in 2013 gevestigde Alba. De vraag naar achterlandvervoer per trein zal toenemen, vooral voor agribulk.

4.5.3 General Cargo & Logistics

De overslag van lading die vervoerd wordt als stukgoed, via ro-roschepen, in containers of als projectlading, steeg van

Overslag in miljoenen tonnen



Cargo & Logistics (inclusief food)

2012

3,3 miljoen ton
4,3% aandeel in
totale overslag

2013

3,7 miljoen ton
4,7% aandeel in
totale overslag

3,3 miljoen ton tot 3,7 miljoen ton. De economische crisis leidde in sommige goederenstromen tot forse krimp. Daarnaast was er scherpe concurrentie, tussen havens onderling en tussen de overslagbedrijven in de verschillende havens.

Afval in containers uit het Verenigd Koninkrijk droeg positief bij. Import van afval biedt goede groeimogelijkheden en draagt bij aan versterking van ons bedrijvencluster in de circulaire economie. In 2013 is Norske Skog gestart met een nieuw ladingpakket. Het grootste deel bestaat uit newsprint-papier dat aangevoerd wordt via kustvaart. Vanuit Amsterdam wordt het ladingpakket via containers afgevoerd per binnenvaart naar Rotterdam en Antwerpen voor de bestemmingen naar Azië en Midden-Oosten.

Het overige gedeelte bestaat uit oud papier dat wordt aangeleverd in Amsterdam en als retourlading terug gaat naar Noorwegen om als grondstof gebruikt te worden als newsprintpapier.

Om in stukgoed- en containeroverslag te groeien richten we ons vooral op de nichemarkten (noord-zuidroutes) en maatwerkoplossingen voor klanten. De belangrijkste ladingstromen in General Cargo & Logistics zijn food, papier en pulp, staal, non-ferro, automotive, afval in containers en overige stukgoederen. Daarmee vervullen we een aanvullende rol ten opzichte van de grotere West-Europese containerhavens. Ook maken verschillende logistieke dienstverleners in het gebied onderdeel uit van het cluster.

Voor bijzondere logistieke projecten werkt Havenbedrijf Amsterdam samen met partners. Vooral de groeiende markt voor windmolenparken op de Noordzee biedt kansen. Samen met de partners in Amsterdam IJmuiden Offshore Port (AYOP) ontwikkelde Havenbedrijf Amsterdam een nieuw logistiek concept voor slim ruimtegebruik voor en achter de sluizen en daarop aansluitende logistiek.

De onderdelen die nodig zijn voor de bouw van windturbines komen vaak uit verschillende delen van Europa bij elkaar. De transport- en overslagfaciliteiten vragen om bijzondere expertise waarin Havenbedrijf Amsterdam zich samen met haar partners in het Noordzeekanaalgebied kan onderscheiden.

Food

Deze producten worden hoofdzakelijk aangevoerd in containerschepen en daarom is 'Food' opgenomen in het cluster General Cargo & Logistics. Het gaat hierbij met name om cacao (Zaanstad), verse en diepgevroren vis (IJmuiden), pootaardappelen (Beverwijk/Velsen-Noord), koffie, thee, noten, sappen, oliehoudende zaden, vetten en veevoeders (Amsterdam). Amsterdam is de grootste importhaven voor cacao ter wereld. 13 procent van de mondiale verwerking vindt plaats in de regio, grotendeels in Zaanstad. De overslag in cacao bleef nagenoeg stabiel op 700.000 ton. Tevens is Amsterdam een strategische opslagplaats voor cacao en worden er veel halffabricaten zoals boter en poeder verhandeld.

Vooruitzichten General Cargo & Logistics

General cargo is een groeiende markt en Havenbedrijf Amsterdam heeft voldoende capaciteit om hiervan te profiteren. Daarvoor moeten we wel, in nauwe samenwerking met bestaande overslagbedrijven, meer schaalgrootte creëren. Het verzelfstandigde AEB Amsterdam kan meer afvalstromen aantrekken, wat leidt tot zowel meer containers als meer bulkgoed. Havenbedrijf Amsterdam spant zich in de doorvoer naar het achterland te verbeteren via bestaande en nieuwe treinshuttles, met name naar Coevorden (afval), Berlijn en Milaan. Ladingstromen van en naar India, Zuid-Amerika en Afrika kunnen bijdragen aan groei. Ook de kustvaart van en naar Rusland en Scandinavië biedt groeimogelijkheden. De export van gebruikte en nieuwe auto's kan verder toenemen.

Real Estate



Netto terreinuitgifte

2012: 3 hectare

2013: 6,5 hectare

In 2014 streven we naar een certificering als loshaven door de London Metal Exchange (LME), wat de aanvoer van metalen een impuls kan geven.

Twee grote overslagterminals hebben de afgelopen jaren weinig bijgedragen aan de overslagvolumes door tegenslagen. Havenbedrijf Amsterdam werkt samen met deze bedrijven aan oplossingen, waardoor zij in de loop van 2014 hopelijk weer kunnen groeien.

De overslag en verwerking van cacao blijft een stabiele factor, maar ook koffie is interessant voor de havenregio. Havenbedrijf Amsterdam streeft naar een certificering door ICE, InterContinental Exchange, de wereldwijde energie- en grondstoffenbeurs. Met een certificering voor koffie, wordt de Amsterdamse haven interessanter als koffie-importhaven. Koffie, thee en noten bieden groeipotentieel.

4.5.4 Maritime Services & Real Estate

Het cluster Maritime Services & Real Estate richt zich op logistiek vastgoed, creatieve industrie, distributiebedrijven en maritieme servicebedrijven. Havenbedrijf Amsterdam zoekt daarbij steeds naar de beste locatie om samenwerking met de overige clusters en efficiency in transport te bevorderen. Het klantenbestand loopt uiteen van grote handels- en distributiebedrijven tot kleinschalige mkb-bedrijven. We willen beheerst groeien door intensiever terreingebruik zonder de omgeving overlast te bezorgen.

De netto-uitgifte van terreinen bedroeg 6,5 hectare, dit was 3,5 hectare meer dan in 2012. De leegstand steeg licht van 8,5% naar 9%, mede door toegenomen faillissementen in de mkb-sector.

Stadhaven Minerva

Met de herontwikkeling van Stadhaven Minerva realiseren we meerdere doelstellingen. Dit gebied fungeert als hoogwaardige bufferzone tussen de havenactiviteiten en de woningen van de Spaarndammerbuurt. De hoefijzervorm van dit gebied en de hoogbouw beperken de mogelijke geluidsoverlast van de activiteiten in de naburige Coenen Vlothaven. Het gebied is een gewilde locatie voor bedrijven in de sectoren mode, design en entertainment. De havenfunctie blijft in tact met wacht- en ligplaatsen voor schepen met ondersteunende nautische functies.

In 2013 werd in Stadhaven Minerva 1,5 hectare aan nieuw terrein uitgegeven, zodat nu circa 60% van de beschikbare terreinen in dit gebied is uitgegeven.

Met openluchtevenementen maken we het gebied aantrekkelijk en bekender voor de inwoners van Amsterdam. Een bijzondere uitbreiding betrof Theater Amsterdam aan de Danzigerkade, dat in het voorjaar van 2014 start met de musical *Anne*, gebaseerd op het leven van Anne Frank. De theaterhal van 4.200 m² biedt plaats aan 1.100 bezoekers en is voorzien van de modernste theatertechnieken.

Atlaspark

Het Atlaspark richt zich op grootschalige distributiebedrijven, logistieke dienstverleners en industrie. Deze locatie is vooral interessant voor bedrijven die zowel scheepvaart- als luchtvrachtverkeer nodig hebben. De toegankelijkheid werd in 2013 verbeterd door de nieuwe Westrandweg (A5). Desondanks konden geen nieuwe uitgiftes gerealiseerd worden. Havenbedrijf Amsterdam richt zich op het verkrijgen van een BREEAM- gebiedscertificaat om aantrekkelijker te worden voor duurzame bedrijven.

Hoogtij

Havenbedrijf Amsterdam richt zich ook op terreinuitgifte in Hoogtij, een terrein van 27 hectare aan de noordkant van de Amsterdamse haven en direct aan het Noordzeekanaal. In 2013 vonden geen uitgiftes plaats.



Vooruitzichten Maritime Services & Real Estate

Het streven is om in 2014 6 hectare nieuw terrein uit te geven in het havengebied, waarvan 4 hectare op het Atlaspark. Een fors deel kan waarschijnlijk via uitbreiding bij bestaande klanten gerealiseerd worden. Hoewel economisch herstel in een aantal sectoren waarschijnlijk is, zal het aantal faillissementen onder mkb-bedrijven naar verwachting toenemen. Bij ons vestigingsbeleid blijven we ons richten op verticale ketenintegratie en synergie door ketens aan elkaar te koppelen en van elkaar te laten profiteren.

We organiseren in regionale samenwerking een internationale promotie om maritieme zakelijke dienstverleners aan te trekken. De combinatie van een sterk logistiek cluster en zakelijke dienstverlening maakt de Metropoolregio Amsterdam aantrekkelijk voor deze doelgroep. Zo verbinden we de logistieke west-as met de financieel zakelijke dienstverlening aan de zuid-as van Amsterdam.

4.5.5 Cruise

Amsterdam is een aantrekkelijke cruisehaven. Voor het eerst in jaren daalde in 2013 het aantal bezoeken van zee cruiseschepen aan Amsterdam, van 144 naar 137. Twaalf aanmeldingen moesten geannuleerd worden, met name door harde wind. Harde wind in combinatie met de beperkte afmetingen van de Noordersluis leidt tot een relatief hoog annuleringsrisico.

De markt voor zee cruises is de afgelopen jaren gegroeid, vooral in het lagere segment. Het gaat dan vaak om reders met zeer grote schepen die sterk op kosten sturen. Dat is niet altijd in het voordeel van Havenbedrijf Amsterdam. Daar staat tegenover dat de kleinere schepen vaak luxer zijn en de passagiers van deze schepen meer geld besteden in de stad. In vergelijking met de zeehavengelden voor vrachtschepen is de economische waarde voor Havenbedrijf Amsterdam beperkt. Aanlopen van zee cruise- en riviercruiseschepen bieden met name veel economische waarde voor de stad Amsterdam en de regio. De omzet loopt uiteen van € 350.000 tot € 600.000 per schip. Daar vallen de werkzaamheden van de nautische dienstverleners onder en de bestedingen van passagiers en bemanning in de regio. De sector staat voor ruim 1100 banen en naar schatting 90 miljoen euro omzet in de Amsterdamse regio. De meeste passagiers van de schepen die voor IJmuiden kiezen komen alsnog naar Amsterdam.

In IJmuiden daalde het aantal zee cruiseschepen van 43 naar 39. Het aantal riviercruiseschepen steeg van 1382 naar

1483. De riviercruisemarkt groeit sterk. De afgelopen vier jaar steeg het aantal riviercruiseschepen met 50%. Amsterdam heeft hierin een sterke positie door de ligging aan het eind of begin van de route en door de goede verbinding met Schiphol. De route loopt meestal naar of vanaf Basel of Budapest. Een trend is dat de schepen luxer en groter worden, tot maximaal 135 meter.

Havenbedrijf Amsterdam werkt binnen Amsterdam Cruise Port (ACP) samen met andere havens om de NZKG-regio met promotionele activiteiten nog beter op de cruisekaart te zetten, bijvoorbeeld door gezamenlijke beursdeelname aan vakbeurzen.

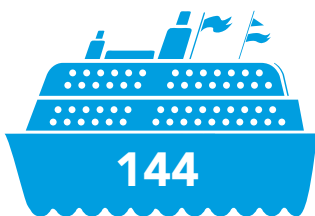
Vooruitzichten Cruise

Amsterdam heeft een zeer sterke positie in de zee cruise. Na jarenlange groei zien we nu een stabilisatie in het aantal aanlopen. Kostenbewustzijn bij rederijen en de trend naar grotere schepen zetten het aantal aanlopen in Amsterdam onder druk. Dit maakt de vervroeging van de komst van de nieuwe grotere zeesluis tot bittere noodzaak.

Havenbedrijf Amsterdam zet nu vooral in op behoud van bestaande klanten en probeert waar mogelijk nieuwe klanten aan Amsterdam te binden. In 2015 worden strengere milieueisen van kracht voor cruiseschepen die in de Noordzee en in de Baltische zee varen, die duurdere brandstof noodzakelijk maken. De milieueisen in het Middellandse Zeegebied blijven vooralsnog achter, waardoor de concurrentiepositie van onze regio mogelijk verslechtert. De groei in de riviercruisemarkt houdt aan.

Cruiseschepen in Amsterdam en Noordzeekanaalgebied (NZKG)

2012

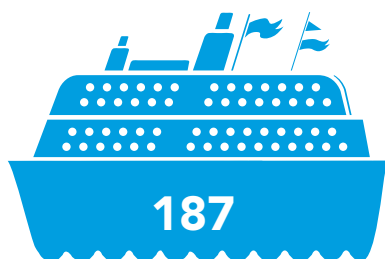


Zee-cruiseschepen Amsterdam

289.757



Zee-cruise-passagiers Amsterdam



Zee-cruiseschepen NZKG

355.274



Zee-cruise-passagiers NZKG



Rivier-cruiseschepen Amsterdam

321.781



Rivier-cruise-passagiers Amsterdam

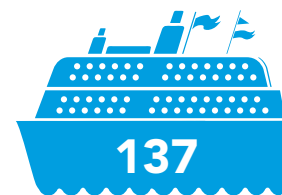
TOTAAL

1.928 SCHEPEN

TOTAAL

1.203.494 PASSAGIERS

2013

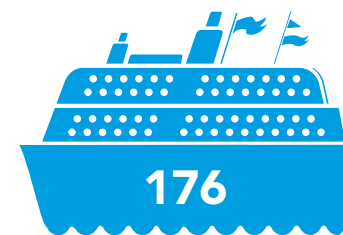


Zee-cruiseschepen Amsterdam

276.212



Zee-cruise-passagiers Amsterdam

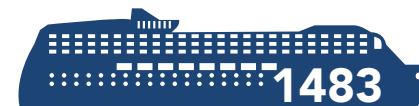


Zee-cruiseschepen NZKG

343.669



Zee-cruise-passagiers NZKG



Rivier-cruiseschepen Amsterdam

355.687



Rivier-cruise-passagiers Amsterdam

TOTAAL

2.043 SCHEPEN

TOTAAL

1.242.509 PASSAGIERS

Het aantal riviercruiseschepen en het aantal passagiers stijgt naar verwachting in 2014 naar ruim 1600 aanlopen en ruim 375.000 passagiers.

4.6 Internationale projecten

Havenbedrijf Amsterdam ontwikkelt ook commerciële activiteiten waarbij zij haar kennis van havenontwikkeling en –management internationaal kan benutten. Deze activiteiten zijn gericht op het versterken van partnerships met bestaande klanten om hun internationale expansie te ondersteunen. In dat kader voerden we in 2013 een studie uit naar kadeverbetering in de haven van Cotonou (Benin) en deden we een onderzoek naar logistieke knelpunten in de havens en het achterland van Ghana.



Marokko heeft een zeer ambitieuze maritieme strategie voor het ontwikkelen van havens en cruise terminals. Havenbedrijf Amsterdam onderzoekt, in samenwerking met de Marokkaanse havens, welke rol het bedrijf kan spelen bij het implementeren van die strategie.

Ook in Zuid-Afrika onderzoekt Havenbedrijf Amsterdam de mogelijkheid om een actieve rol te spelen als partner van de havenautoriteiten. Er staan de komende jaren grote ontwikkelingen in de planning op gebied van de uitbreiding van havens en de ontwikkeling van Industrial Development Zones. Havenbedrijf Amsterdam doet daarnaast mee aan een tender voor de ontwikkeling en management van cruise terminals in Durban en Kaapstad.

4.7 New business

In 2013 heeft Havenbedrijf Amsterdam een aantal projecten opgestart op het gebied van new business. Met new business richt Havenbedrijf Amsterdam zich op nieuwe inkomstenbronnen, naast de bestaande inkomstenbronnen van huur/erfpacht en (zee)havengeld. De haalbaarheidsonderzoeken zijn gericht op innovatie en duurzaamheid. Ze vallen binnen gebieden waar Havenbedrijf Amsterdam al sterk in is en waarin zij kennis en expertise heeft, zoals de circulaire en bio economie, energie(transitie), logistieke vernieuwing en veiligheid en toezicht.



Tot halverwege de 19de eeuw had Amsterdam een open havenfront. Met een kraanboom bij de Grote Scheepskraan op het Kamperhoofd, werden masten op schepen geplaatst en zware goederen gelaad en gelost. Op het Bickerseiland stond er ook één, een kleinere voor het lossen van zand en stenen. Het lossen van schepen was tijdrovend werk en vaak was het wachten op een volgende lading. Terwijl de lossers zwoegden, hadden de zeelieden alle gelegenheid de interessante plekken van de stad te bezoeken.



Op- en overslag verloopt tegenwoordig veel sneller. De gemiddelde Dynamische Turn Around Time (D-TAT) bedraagt tegenwoordig 6 uur en 11 minuten. De prestaties van het Amsterdamse havenbedrijfsleven hebben in 2013 met een overslag van ruim 95 miljoen ton in de havenregio, zelfs geleid tot een recordoverslag.

5 De havenregio

VOOR DUURZAME GROEI IN DE HAVEN WERKEN WE MET PARTNERS SAMEN AAN OPTIMALE BEREIKBAARHEID, RUIMTEBENUTTING, DUURZAME EN INNOVATIEVE OPLOSSINGEN, ACHTERLANDVERBINDINGEN EN EEN AANTREKKELIJK VESTIGINGSKLIMAAT VOOR BEDRIJVEN.

OPERATIONEEL DIRECTEUR KOEN OVERTOOM

5 De havenregio

Havenbedrijf Amsterdam wil op een verantwoorde manier groeien. Dat vraagt om een goede bereikbaarheid van de haven, een efficiënte benutting van de beschikbare ruimte, duurzame en innovatieve oplossingen, goede achterlandverbindingen en een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven. We houden rekening met belangen van omwonenden en willen de omgeving aantrekkelijk maken voor recreanten en toeristen. Om dat te bereiken werken we zoveel mogelijk samen met onze partners, in de Amsterdamse haven, het Noordzeekanaalgebied en in de Metropoolregio Amsterdam.

5.1 Bereikbaarheid

Zeeschepen worden groter, en die trend houdt voorlopig aan. Voor een toenemend aantal zeevrachterschepen is de huidige Noordersluis in IJmuiden al te klein of te riskant bij harde wind. Ook voor de ontvangst van overige schepen is het cruciaal dat de komende jaren een nieuwe, grotere sluis gerealiseerd wordt. In 2009 hebben het Rijk, Provincie Noord-Holland en gemeente Amsterdam een convenant ondertekend, waarin zij besloten tot een planstudie naar de nieuwe grote zeesluis.

In 2012 is na diverse onderzoeken door de convenantpartners de voorkeursvariant bepaald, waarna fase 2 van de planstudie (2012-2014) is gestart. Onder

leiding van Rijkswaterstaat en de Provincie Noord-Holland werd in 2013 gewerkt aan de aantal planologische procedures: een Provinciaal InpassingsPlan (PIP) met een MilieuEffectRapportage (MER).

Voor de bereikbaarheid van de Amsterdamse haven, is het ook belangrijk om de huidige lichtercapaciteit uit te breiden. De capaciteit vóór de sluis is momenteel te beperkt om de steeds groter wordende schepen met bulkkladingen efficiënt en voldoende te kunnen lichten. Havenbedrijf Amsterdam is in dialoog met de gemeente Velsen en de Milieudienst IJmond over de uitbreiding van de lichtercapaciteit.

5.2 Ruimtebenutting en -ontwikkeling

5.2.1 Noordzeekanaalgebied en Metropoolregio Amsterdam

Intensief en duurzaam ruimte gebruik is een van de speerpunten van Havenbedrijf Amsterdam. De vaststelling van de Visie NZKG 2040 in 2013 door Provinciale Staten van Noord-Holland en de gemeenten Velsen, Zaanstad, Beverwijk, Amsterdam en Haarlemmerliede & Spaarnwoude is een belangrijke ondersteuning voor dit beleid. De Visie NZKG 2040 geeft aan hoe het Noordzeekanaalgebied een positieve bijdrage kan leveren aan het versterken van de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam door beschikbare ruimte goed te verdelen over wonen, werken/haven en recreëren.

Met de visie is een mijlpaal bereikt in de regionale samenwerking door een gezamenlijke visie en ambitie voor het hele Noordzeekanaalgebied te formuleren. In dit kader is bestuurlijke overeenstemming bereikt over de wijziging van de geluidzone Westpoort. De zone wordt aan westelijke zijde vergroot en aan de oostelijke zijde deels teruggelegd.

5.2.2 Intensief ruimtegebruik

Havenbedrijf Amsterdam nam verschillende initiatieven om terreinen intensiever te benutten. Zo zijn er terreinen teruggenomen om deze aan nieuwe klanten uit te kunnen geven. Verder is er begonnen met de herstructurering van de Carel Reiniershaven en tevens het gehele Petroleumhavengebied. Die herstructurering leidt tot een betere veilige openbare ruimte, maar bovenal tot beter uitgeefbare kavel en meer uitgeefbare ruimte. Er is sprake van intensiever ruimtegebruik doordat de overslag is gestegen van 5,94 ton/m² in 2012 naar 6,10 ton/m² in 2013.

Havenbedrijf Amsterdam kocht een grondpositie van 5,6 hectare aan de Nieuwe Hemweg terug van woningbouwcorporatie Stadgenoot. Het terrein dreigde te verpauperen doordat Stadgenoot tevergeefs wachtte op mogelijkheden voor woningbouw. Door de terugkoop door Havenbedrijf Amsterdam kan dit gebied nu volgens de oorspronkelijke, bedrijfsmatige bestemming ontwikkeld worden. Op het terrein komen mkb- en stadsondersteunende bedrijven.



5.2.4 Duurzame en innovatieve oplossingen

Samenwerking binnen AEB en ALB

De Amsterdam Economic Board (AEB) stimuleert innovatie en samenwerking tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid om duurzame economische groei in de Metropoolregio Amsterdam te realiseren. Het cluster logistiek is een van de zeven clusters die als pijler van de economie van de regio zijn aangemerkt. Binnen de AEB fungeert de Amsterdam Logistics Board (ALB) als netwerktafel die richting geeft aan de gezamenlijke

strategie en vraagstukken agendeert. De CEO van het havenbedrijf is voorzitter van de ALB. De ALB streeft ernaar om het vestigingsklimaat en de concurrentiepositie van Amsterdam als logistiek knooppunt hoog op de agenda van politiek en bedrijfsleven, regionaal en nationaal te zetten maar levert ook een bijdrage aan het formuleren en implementeren van deze visie. In 2013 is een mijlpaal bereikt door een organisatiemodel op te zetten met afspraken over gezamenlijke visie/missie, strategie en een heldere rolverdeling tussen de verschillende partijen die in de cluster actief zijn.

Verbetering luchtkwaliteit

Havenbedrijf Amsterdam streeft naar optimale luchtkwaliteit in de havenregio. In de afgelopen jaren werd hier al veel vooruitgang mee geboekt. De meeste recente cijfers uit 2012 wijzen opnieuw op verbetering. Dat bleek uit de jaarlijkse luchtkwaliteitsmeting op de vijf meetstations in en rond het Amsterdams havengebied. De waarden van onder andere fijnstof, stikstofoxiden, benzeen, en met name zwavel, verbeterden. De verbetering is deels een gevolg van betere achtergrondwaarden, die bepaald worden door factoren die geen verband houden met haven- en industriële activiteiten in de regio.

De lagere zwavelwaarde is vooral te danken aan schonere scheepvaart. Havenbedrijf Amsterdam stimuleert schonere scheepvaart op verschillende manieren. Op basis van de Environmental Shipping Index-regeling (ESI) krijgen schonere schepen een korting op het zeehavengeld.

Deze neemt toe naarmate een schip in een schonere categorie valt. In 2013 was het totaal aan ESI-kortingen ruim € 60.000. Eind 2013 werd de ESI-database, met milieu-informatie over aangemelde schepen, gekoppeld met de zeehavengelddatabase, zodat de ESI-korting automatisch aan de klanten wordt toegekend. Eveneens van belang voor het realiseren van een betere luchtkwaliteit is walstroom. De afgelopen jaren werd € 3 miljoen geïnvesteerd in de aanleg van 180 walstroomkasten, zodat schepen veel minder vaak hun dieselmotoren hoeven te laten draaien voor het opwekken van elektriciteit. Bij gebruik van walstroom is er geen stank en uitstoot van fijnstof.

Voor enkele bedrijven in het Coen- en Vlothavengebied is een convenant van kracht waarbij overheid en bedrijfsleven, waaronder Havenbedrijf Amsterdam, samenwerken om de leefbaarheid van omwonenden te verhogen met behulp van een stimuleringsfonds. Binnen dit kader verving Eggerding, gespecialiseerd in industriële mineralen, in 2013 de stoffilters op haar tien maalsystemen. Het naburige Cargill en ICL Fertilizers namen op basis van dit convenant al eerder bovenwettelijke maatregelen om de leefbaarheid voor omwonenden te verbeteren.

Eind 2013 installeerde Havenbedrijf Amsterdam een tijdelijke voorziening voor LNG-bunkering voor binnenvaartschepen. LNG leidt tot 80% minder uitstoot van fijnstof en tot 20% minder CO₂-uitstoot. De installatie vond plaats in het kader van een Green Deal tussen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, het bedrijfsleven en de Nederlandse handelshavens.

Het aantal binnenvaartschepen dat op LNG vaart is nog klein, maar voldoende bunkerplaatsen zijn een van de voorwaarden voor groei. Havenbedrijf Amsterdam trad toe tot het Nationaal LNG Platform, dat het gebruik van LNG als milieuvriendelijke brandstof in brede zin wil bevorderen.

Ook de havenbedrijven dragen bij aan een betere luchtkwaliteit. Sinds 2010 hebben alle olieterminals dampverwerkingsinstallaties. Deze bovenwettelijke maatregel voorkomt dat benzinedamp vervliegt en zorgt voor een sterke beperking van de geuroverlast. In 2013 werd een succesvolle proef gehouden met een mobiele dampretourinstallatie voor de overslag van het ene naar het andere schip. Dit gesloten systeem voert via snelle condensatie vluchtige stoffen af die in tanks van zeeschepen en lichters na lossing overblijven.

Uit de meest recente gegevens van de GGD blijkt dat het aantal meldingen van geuroverlast in het Noordzeekanaalgebied in 2012 was afgenomen tot 155. Er is sprake van een dalende trend.

Externe veiligheid

Intensief en economisch gebruik van de beschikbare ruimte in ons havengebied vraagt soms om bijzondere oplossingen, onder meer op het gebied van externe veiligheid. Door aangescherpte landelijke veiligheidsregelgeving enkele jaren geleden was bij de Amerikahaven een saneringssituatie ontstaan. Havenbedrijf Amsterdam voerde samen met de betrokken bedrijven en overheidsinstanties een

intensieve dialoog om tot een zowel veilige als economisch acceptabele oplossing te komen. Dit resulteerde in een veiligheidscontour voor het betrokken gebied.

5.2.5 Transformatie Haven-Stad

In juli 2013 stelde de gemeenteraad de Transformatiestrategie Haven-Stad vast. Deze beschrijft de geleidelijke transformatie van het Haven-Stad-gebied, onder meer door woningbouw te realiseren in de gebieden rondom de haven-terreinen, zoals Sloterdijk. Voor de haven-terreinen is transformatie naar woonwerkgebied voorlopig niet aan de orde. De gemeenteraad heeft een motie unaniem aangenomen waarin het College wordt gevraagd te inventariseren welke gevolgen de geleidelijke transformatiestrategie heeft voor de bedrijven in het gebied en met welke maatregelen de onzekerheid zou kunnen worden gemitigeerd. Dit heeft ertoe geleid dat het college onder voorwaarden heeft ingestemd met de verlenging van het erfpachtcontract voor ICL Fertilizers tot 2044.

Bestaande afspraken blijven van kracht. In 2025 neemt het college een besluit over de toekomst van het gebied. Tussen nu en 2029 kan het havenbedrijf de terreinen blijven exploiteren en nieuwe contracten uitgeven. In overleg met de gemeente zijn ook langere uitgiftes mogelijk.

5.2.6 Lobby voor meer windenergie

Het vermogen van windmolens in het havengebied bleef stabiel op 65 megawatt door een tijdelijke stop op de uitgifte van vergunningen bij de Provincie Noord-Holland in verband met horizonvervuiling.

KLIK OP
DE LINK!

KLIK OP
DE LINK!

Havenbedrijf Amsterdam wil invulling geven aan de **Windvisie Westpoort** en meer windenergie opwekken in de havenregio en lobbyt voor een uitzondering op de stop voor het Noordzeekanaalgebied. Volgens een recent **onderzoeksrapport** 'Zoeklocaties windmolens Noordzeekanaalgebied' is het havengebied een geschikte locatie voor het plaatsen van meer windmolens.

5.2.7 Aantrekkelijk voor toerisme en recreatie

De Visie Noordzeekanaalgebied 2040 ondersteunt een aantrekkelijke omgeving voor het hele Noordzeekanaalgebied. De visie voorziet in recreatieve ontsluiting van bestaande groengebieden en het verweven van groen in woon- en werkgebieden.



Havenbedrijf Amsterdam verzorgt sinds 2009 in de zomermaanden rondvaarten in het havengebied om de haven onder leiding van een gids te presenteren aan het publiek. Speciaal voor fietsers zijn er vier bewegwijzerde routes door de haven, ieder met een eigen karakter en voorzien van informatieborden op markante punten. De fietsers maken hierbij onder andere kennis met **Stadhaven Minerva**, dat zich ontwikkelt tot een sfeervol overgangsgedebied tussen de stad en de haven.

KLIK OP
DE LINK!

5.3 Verbindingen met het achterland

5.3.1 Focus op meer inter- en synchronodaal goederenvervoer

De Amsterdamse haven is al honderden jaren een belangrijk internationaal logistiek knooppunt, mede door de unieke binnenvaartverbindingen naar het achterland. Van dat natuurlijke voordeel willen we optimaal gebruik blijven maken. Daarnaast streven we samen met onze partners naar betere intermodale transportmogelijkheden om de knooppuntfunctie verder te versterken. Economische waarde voor onze klanten en duurzaamheid gaan daarbij hand in hand.

We streven naar een verkleining van het vervoersaandeel via de weg ten gunste van binnenvaart en trein. Vervoer per binnenvaartschip scheelt tientallen tot honderden vrachtwagenritten, afhankelijk van het type, iedere goederentrein scheelt 40 tot 60 vrachtwagenritten.

GOEDERENTREINEN

VAN OF NAAR HET NOORDZEEKANAALGEBIED



2012: 4.650 treinen 2013: 5.700 treinen (+23%)

Volgens CBS-gegevens, uit 2012, steeg het vervoerde ladingvolume van en naar het Noordzeekanaalgebied per binnenvaartschip in 2012 van 56% naar 60%. Het ladingvolume via wegvervoer daalde van 40% naar 36%. Het ladingvolume per trein bleef stabiel op 4%.

5.3.2 Toename treintransporten

Het belang van treintransporten neemt toe. Ten eerste kan vervoer per spoor een goedkoper en milieuvriendelijk alternatief voor wegvervoer zijn. Daarnaast kan treintransport een strategisch alternatief zijn voor binnenvaart, bijvoorbeeld om minder afhankelijk te zijn van waterstanden.

Volgens de meest recente gegevens van het CBS werd in 2012 4 miljoen ton per spoor van of naar het Noordzeekanaalgebied vervoerd. Ruim de helft van het vervoer per spoor had als herkomst of bestemming Duitsland, met name

Nordrhein-Westfalen, Saarland en Niedersachsen. 16% van het vervoer per spoor had als herkomst of bestemming België, 12% had een binnenlandse herkomst of bestemming en 4% had als herkomst of bestemming Frankrijk. Het vervoer per spoor van of naar het Noordzeekanaalgebied betreft vooral cokes en steenkool (34%), metalen (26%) en ruwe mineralen zoals zand en grind (23%).

In 2013 steeg het aantal goederentreinen van of naar het Noordzeekanaalgebied van 4.650 naar 5.700 treinen (+23%) volgens interne gegevens van ProRail. In juni 2013 startte een nieuwe containertreinverbinding naar Berlijn. Ook werden in 2013 voorbereidingen getroffen voor een nieuwe treinshuttle tussen Amsterdam en Milaan.

5.3.3 Betere bereikbaarheid over de weg

De goede wegverbindingen met het Amsterdams havengebied dragen bij aan de sterke knooppuntfunctie, vooral voor de afzet in Nederland. De opening van de Westrandweg in 2013 was een belangrijke verbetering. In de loop van 2014, na voltooiing van de renovatie van de eerste Coentunnel, zullen de beide Coentunnels de verbinding met (vooral) het Nederlandse achterland verder verbeteren.

5.4 Vestigingsklimaat

Belangrijke vestigingsfactoren voor veel bedrijven zijn: een sterke **knooppuntfunctie**, efficiënte douane- en vergunningprocedures, de airport-seaport combinatie,

KLIK OP
DE LINK!



veiligheid, aandacht voor duurzame ontwikkeling, een goede bereikbaarheid voor personeel, een prettige werkomgeving en voldoende beschikbare en gekwalificeerde arbeidskrachten.

5.4.1 Efficiënte douane en -vergunningprocedures

Havenbedrijf Amsterdam heeft in 2013 geholpen om het bestaande DGVS (Documentloos Goederen Volg Systeem) op Schiphol te verbreden naar de Amsterdamse haven voor bedrijven die luchtvracht afhandelen. DGVS is vervolgens overgegaan in het bestaande Europese vergunningensysteem (Domproc), waardoor Schiphol voldoet aan standaardisatie eisen binnen Europa. Daarmee krijgen havenbedrijven de kans om met hun bestaande vergunningen te participeren in de papierloze afhandeling van luchtvrachtstromen.

5.4.2 Aandacht voor duurzame ontwikkeling

Het tijdig verkrijgen van (milieu)vergunningen is voor bedrijven essentieel om in te kunnen spelen op nieuwe kansen in de markt en zich verder te ontwikkelen. Handhaving, toezicht en vergunningverlening op het gebied van milieu en veiligheid zijn sinds begin 2013 in de NZKG-regio gebundeld in Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied en de Milieudienst IJmond.

5.4.3 Bereikbaarheid voor personeel

Voor de mensen die in de haven werken is het gebied goed bereikbaar per auto. Recente verbeteringen in het [wegennet](#) dragen daaraan bij. Voor veel internationaal opererende

bedrijven is de nabijheid van Schiphol een groot voordeel. Voor medewerkers die met het openbaar vervoer reizen, is er de Westpoortbus, een besloten busdienst die dagelijks circa 375 mensen snel van en naar station Sloterdijk brengt. De Westpoortbus is een initiatief van ondernemersvereniging ORAM, Havenbedrijf Amsterdam en 22 deelnemende bedrijven, verenigd in Stichting Westpoort Bereikbaar.

5.4.4 Beheer infrastructuur en openbare ruimte

Havenbedrijf Amsterdam startte een programma voor een efficiënter en bedrijfsmatiger beheer en onderhoud van de eigen openbare ruimte en infrastructuur. Door het inzetten van prestatieovereenkomsten, is de haven het gehele jaar gegarandeerd in de juiste conditie. Moderne communicatieapparatuur bij toezichthouders draagt zorg voor actieve opdrachtnemers en een optimale kwaliteit tegen een lage kostprijs. Havenbedrijf Amsterdam heeft in het kader van de verantwoording als NV, dezelfde kwaliteitsafspraken gemaakt met Gemeente Amsterdam. In samenwerking met de Gemeente Amsterdam wordt het havengebied ieder kwartaal op dezelfde kwaliteitsnormen gemonitord.

Een veilige, schone en goed onderhouden openbare ruimte draagt bij aan prettige werkomgeving. Havenbedrijf Amsterdam verzorgt zelf de publieke taak van het beheer en onderhoud in Westpoort, dat met 2.600 hectare het grootste aaneengesloten bedrijventerrein van Nederland is. Havenbedrijf Amsterdam regisseert en coördineert het beheer.

KLIK OP
DE LINK!



De uitvoering van het werkdomein “schoon” is onder meer uitbesteed aan werk- en leerbedrijf Pantar op basis van een prestatiecontract. Pantar biedt werk en begeleiding aan mensen met een achterstand op de arbeidsmarkt. In 2013 waren via Pantar circa 50 mensen, in deeltijd en in ploegendiensten, aan het werk voor Havenbedrijf Amsterdam.



Havenbedrijf Amsterdam heeft in 2013 haar activiteiten op het gebied van biodiversiteit in de haven gebundeld in een programma dat wordt ondersteund door een subsidie van het Ministerie van Economische Zaken. In het kader van het programma zijn honderden planten en diersoorten geïncorporeerd en wordt biodiversiteit geïncorporeerd in de MVO-strategie van Havenbedrijf

Amsterdam. De doelstelling is om bij intensiever ruimtegebruik de biodiversiteit die bij deze nulmeting werd aangetroffen, te behouden. We bereikten dat voorzieningen in de openbare ruimte, zoals poelen, sloten en bermen, op de juiste plek en op de juiste manier aangelegd. Ook soorten die kritische eisen stellen aan hun leefomgeving, zoals de rugstreepad en zeldzame orchideeën, kunnen zich hierdoor handhaven.

In 2013 is een pilot gestart aan de Siciliëweg om het groeiareaal van de orchidee te vergroten in combinatie met toename van de waterberging. In het tijdelijke natuurgebied

is voor het eerst de zeldzame blauwvleugelsprinkhaan aangetroffen.

In de buurt van Ruigoord is in 2013 de aanleg van de Eendekooi grotendeels afgerond. De aanleg vindt plaats met jongeren van De Herstelling waarmee we ook een maatschappelijke invulling geven bij dit project.

5.4.5 Arbeidsmarkt en scholing

Voor bedrijven in het havengebied is voldoende aanbod van gekwalificeerd personeel van groot belang. Havenbedrijf Amsterdam draagt op verschillende manieren bij aan een goed functionerende arbeidsmarkt, vooral door scholieren en studenten kennis te laten maken met de boeiende werkomgeving die de haven biedt.

In 2013 werd de website www.werkenindehaven.nl verbeterd. Bezoekers vinden nu gemakkelijker informatie over werk in de Amsterdamse haven, opleidingen en mogelijke werkgevers. Havenbedrijf Amsterdam werkt sinds 2012 samen met Watertalent, een online carrière- en loopbaanplatform voor de regio Amsterdam-IJmond. Het doel is het imago van de havenregio en de daar gevestigde industrie te verbeteren bij scholieren, studenten en (young-)professionals. Het platform verbindt talenten, onderwijsinstellingen en werkgevers. Eind 2013 waren circa 20 bedrijven aangesloten. De meest bekeken vacatures waren die van ladinginspecteur, logistiek operator, verladingsoperator, commercieel medewerker en accountmanager.

KLIK OP
DE LINK!



De afgelopen jaren streefde Havenbedrijf Amsterdam via het Haven College, een zelfstandige stichting, naar een beter functionerende arbeidsmarkt voor het havengebied. Dit concept is bij de bedrijven onvoldoende aangeslagen, mede door de economische crisis. Het Haven College bouwt daarom haar bemiddelende rol af en onderzoekt nieuwe samenwerkingsmogelijkheden.

Het Scheepvaartmuseum koppelt jaarlijks een educatief programma aan de tentoonstelling Haven 24/7 voor onderbouwklassen van het voortgezet onderwijs. Na een bezoek aan de tentoonstelling maken de leerlingen hun promotiefilmpje voor de haven. Aan het einde van het schooljaar wordt door de jury, die is samengesteld uit medewerkers van Het Scheepvaartmuseum en Havenbedrijf Amsterdam, het winnende filmpje gekozen. De winnaars maken een rondvlucht met een helikopter over de havenregio. In 2013 wonnen drie leerlingen van het Berkhoff College uit Amsterdam.





Het Noordzeekanaalgebied heeft de grootste benzinehaven ter wereld en de tweede kolenhaven van Europa. Van de overslag in de havens is maar liefst 64% energie gerelateerd. Toch neemt dit overgrote deel van de totale overslag maar een derde van de beschikbare ruimte in beslag. Havenbedrijf Amsterdam investeert ook in nieuwe energievormen, bijvoorbeeld in bio-energie. En draagt bij aan initiatieven voor circulaire economie. Momenteel staan er 37 windmolens in het havengebied. 20 molens hebben een vermogen van 660 KW, 17 molens hebben een vermogen van 3 MW. De totale capaciteit is ruim 64 MW, waarmee ruim 40.000 huishoudens van energie kunnen worden voorzien.

6 Divisie Havenmeester

KORT VOOR DE VERZELFSTANDING IS HET HAVENMEESTERCONVENANT ONDERTEKEND, WAARMEE DE VERANTWOORDELIJKHEID VOOR EEN VEILIGE, VLOTTE EN MILIEUVERANTWOORDE AFWIKKELING VAN HET SCHEEPVAARTVERKEER IS BELEGD BIJ DE DIRECTEUR CENTRAAL NAUTISCH BEHEER/ HAVENMEESTER VAN AMSTERDAM.

(RIJKS)HAVENMEESTER JANINE VAN OOSTEN

6 Divisie Havenmeester

Vanuit Havenbedrijf Amsterdam voert de (Rijks)havenmeester van Amsterdam publieke taken uit namens verschillende mandaatgevers: het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat, het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied en de gemeente Amsterdam.

De havenmeester is de bevoegde havenautoriteit in het Amsterdams havengebied en is verantwoordelijk voor het bevorderen van een effectieve, veilige, milieuverantwoorde en efficiënte afhandeling van het scheepvaartverkeer en het bewaren van de nautische en maritieme orde en veiligheid. De veiligheid betreft nautische veiligheid, transportveiligheid, milieuveiligheid en havenveiligheid bij havenfaciliteiten en risicovolle objecten.

6.1 Veranderingen bij de verzelfstandiging

Tot 1 april 2013 was de Nautische Sector, als onderdeel van het gemeentelijke havenbedrijf, in alle opzichten een publieke dienst. Bij de verzelfstandiging van het havenbedrijf werd Havenbedrijf Amsterdam een overheids-NV. Een overheids-NV kan de bevoegdheid krijgen om publieke taken uit te voeren, maar dan moeten deze wel duidelijk gescheiden worden van de private taken. Om die reden werd een havenmeesterconvenant getekend, waarin alle bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de nieuwe Divisie Havenmeester opnieuw werden vastgelegd. De

(Rijks)havenmeester legt aan de directie van Havenbedrijf Amsterdam verantwoording af over de financiering van de havenmeesteractiviteiten, die plaats vindt vanuit Havenbedrijf Amsterdam. Over de operatie en het beleid wordt verantwoording afgelegd aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat, het bestuur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied en het college van de gemeente Amsterdam.

De (Rijks)havenmeester kreeg bij de verzelfstandiging van het havenbedrijf de verantwoordelijkheid voor het gehele verkeersmanagement in het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB). Voorheen was deze taak bij Rijkswaterstaat belegd. Het CNB is een samenwerkingsverband tussen de vier Noordzeekanaalgemeenten Amsterdam, Beverwijk, Velsen en Zaanstad. Het CNB is op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen ingesteld voor het beheersgebied gelegen vanaf 12 zeemijlen uit de kust tot aan de Oranjesluis in Amsterdam, inclusief de havenbekkens die uitkomen op de tussenliggende wateren. Het CNB heeft tot taak het bevorderen van een veilige, vlotte en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer in dit gebied.

Bij de operationele activiteiten van de Divisie Havenmeester vond een forse herstructurering plaats onder de noemer 'Samen zijn wij de Havenmeester'. De afdelingen Verkeersleiding in IJmuiden en Toezicht, Milieu en Veiligheid in Amsterdam werden hierbij geïntegreerd. Hier waren 150 medewerkers bij betrokken.

Voor de bezoekende schepen betekent dit dat er nu één aanspreekpunt is bij alle onderdelen van de scheepsafhandeling. Voor de Divisie Havenmeester betekent dit een directere en efficiënter aansturing van de organisatie. De beleidsvorming en de administratieve organisatie werden eveneens aangepast, om een betere afstemming met en verantwoording aan mandaatgevers en stakeholders mogelijk te maken. Sinds begin 2013 wordt ieder kwartaal een rapportage gepubliceerd over de publieke nautisch-beheertaken.

6.2 Veiligheid

De (Rijks)Havenmeester houdt toezicht op en handhaaft de nautische orde en wetgeving op het gebied van veiligheid, milieu en havenbeveiliging. Ook draagt de Havenmeester bij in de incidentpreventie en -bestrijding op het water in het gehele CNB-gebied en op het land in Westpoort. De (Rijks)Havenmeester brengt daarnaast de veiligheidspartners in het CNB-gebied bij elkaar via een regelmatig Directeurenoverleg Veiligheid Noordzeekanaalgebied. Het doel is een gemeenschappelijke focus op veiligheid in de regio. Samen met de commandant van de Brandweer Amsterdam – Amstelland werd in 2013 het initiatief genomen voor een nieuwe veiligheidsstructuur in havengebied Westpoort op basis van meer samenwerking en afstemming.

6.2.1 Nautische veiligheid

De infrastructuur in het Noordzeekanaalgebied en de



afhandeling van het scheepvaartverkeer is erop ingericht de kans op ongevallen zo klein mogelijk te houden. Het aantal scheepsbewegingen bleef nagenoeg stabiel op een kleine 18.000 en het aantal zeescheepsbezoeken daalde van 7690 naar 7596, maar de gemiddelde grootte van de schepen nam toe. Hiermee blijft het CNB-gebied een druk vaargebied.

De Divisie Havenmeester registreert en analyseert de jaarlijkse ongevallen om mogelijke knelpunten te identificeren en aan te kunnen pakken. Het aantal nautische ongevallen steeg van 46 naar 68, waarvan er zes significant waren, ten opzichte van acht in 2012. In lijn met landelijke uitgangspunten is een ongeval significant als sprake is van: dodelijke of zwaargewonde slachtoffers,

grote vaarweg-, scheeps-, lading- of milieuschade of als er een volledige stremming is geweest van een uur of langer. Ten opzichte van 2012 nam vooral het aantal ongevallen door aan de grond of in de kant lopen en door hinderlijke waterbewegingen toe. In 2013 liepen relatief veel pleziervaartuigen aan de grond bij de Silodam in het IJ. Naar aanleiding hiervan zijn extra boeien gelegd. Vaargedrag in de pleziervaart is een significante risicofactor. Samen met andere organisaties neemt de Divisie Havenmeester deel in het project Varen doe je Samen om het veiligheidsbewustzijn in de pleziervaart te vergroten.

Nieuw verkeersstelsel voor aanlooproutes

Met ingang van augustus 2013 werd een nieuw verkeersstelsel ingevoerd voor de aanlooproutes vanaf de Noordzee. In het nieuwe stelsel zijn de ingaande en uitgaande routes gescheiden ter bevordering van de veiligheid.

6.2.2 Transportveiligheid

Vloeibaar aardgas (LNG) is veelbelovend als alternatieve scheepsbrandstof, zowel voor de zeevaart als de binnenvaart. De Divisie Havenmeester deed samen met haar regionale veiligheidspartners onderzoek naar de nautische en externe veiligheid van het bunkeren van LNG-aangedreven schepen. In 2013 werd een LNG-bunkerstation geopend in het [havengebied](#).

6.2.3 Milieuveiligheid

De (Rijks)Havenmeester heeft namens het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de lokale overheden diverse

bevoegdheden om toezicht te houden op milieuwet- en regelgeving. De uitgangspunten en de hieraan gekoppelde inspecties zijn vastgelegd in het landelijk Toezichtplan Vervoer over Water. Deze worden vertaald naar de regio. Voor een efficiënt en effectief toezicht, met beperkte administratieve lasten, worden inspecties afgestemd op die van andere toezichthouders.

Havenafvalstoffenplan

Op 1 januari 2014 werd de tariefstructuur (milieuheffingen en -vergoedingen voor zeeschepen) van het Havenafvalstoffenplan in de regio Noordzeekanaalgebied herzien. Onder voorzitterschap van Amsterdam bereikten de havens van Amsterdam, Antwerpen, Rotterdam, Zeeland Seaports, Gent en Zeebrugge eind 2013 overeenstemming over een uniforme en transparante tariefstructuur. Voor onze klanten geeft dit meer duidelijkheid. In het nieuwe tariefsysteem zijn de heffingen voor milieuvriendelijke schepen verlaagd. De inzameling van scheepsafval nam de afgelopen jaren sterk toe, van 24.800 m³ in 2008 naar 36.500 m³ (+ 6,7%) in 2013.

Environmental Ship Index (ESI)

Havenbedrijf Amsterdam was nauw betrokken bij de ontwikkeling van de [Environmental Ship Index](#) van het World Ports Climate Initiative (WPCI). In 2013 startte de Divisie Havenmeester met het uitvoeren van audits aan boord van zeeschepen om te controleren of de door de rederij aangeleverde data voor de bepaling van de ESI-score overeenkomt met de data aan boord van het schip. Op deze wijze controleren we of de kortingen terecht uitgekeerd worden.

INZAMELING SCHEEPSAFVAL



24.800 m³



34.200 m³



36.500 m³

KLIK OP
DE LINK!



KLIK OP
DE LINK!



6.2.4 Havenbeveiliging

De beveiliging van risicovolle objecten tegen terrorisme in zeehavens is in Nederland geregeld via de Havenbeveiligingswet. In opdracht van het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB) ziet de Divisie Havenmeester toe op de naleving door havenfaciliteiten in de CNB-gemeenten. In 2013 werden 26 van de 100 havenfaciliteiten getoetst aan de Europese richtlijnen en gecertificeerd. Ook het naleven van beveiligingsplannen werd getoetst. In 2013 vonden 150 inspecties plaats, met als speerpunt de wettelijke oefenverplichting van havenfaciliteiten.

6.2.5 Nieuw vaar- en vlootplan

In 2013 werden twee nieuwe patrouilleschepen in de vaart genomen op basis van een nieuw vaar- en vlootplan. In volgorde van urgentie zetten we de schepen in voor incidentbestrijding, toezicht en handhaving en mobiele verkeersbegeleiding. De nieuwe schepen zijn milieuvriendelijker, kleiner en inzetbaar voor meer verschillende doeleinden dan de oude schepen.

De schepen hebben schonere motoren, verbruiken 17% minder brandstof en stoten dus minder CO₂ en fijnstof uit. Dankzij folie tegen de aangroei van algen op het onderwaterschip zijn milieuvriendelijke coatings niet meer nodig. Dit draagt ook bij aan minder brandstofgebruik. De afgelopen vijf jaar heeft het havenbedrijf ruim € 1 miljoen in deze maatregelen geïnvesteerd. Door het verplaatsen van de vaste afloslocatie voor de patrouillevaartuigen van het



centrum naar de haven, op tien kilometer afstand, wordt veel vaartijd voor aflossingen bespaard. Deze investering, van € 300.000, bespaart 30.000 liter brandstof per jaar. Met de brandweer maakten we nieuwe afspraken over het blussen van langdurige brand in de haven. In verband hiermee is een blusponton aangeschaft.

6.2.6 Incidentbestrijding

Het Amsterdam Mutual Aid System (AMAS) is een samenwerkingsverband tussen private partijen. Het doel is om gebruik te maken van elkaars middelen en kennis voor de bestrijding van incidenten op de bedrijventerreinen. De Divisie Havenmeester is in 2013 gestart om de samenwerking met AMAS te formaliseren voor de bestrijding van branden.

6.3 Efficiënt scheepvaartverkeer

De Divisie Havenmeester spant zich in voor een optimaal bereikbare haven door het vlot en veilig afhandelen en begeleiden van de scheepvaart. We begeleiden schepen op afstand door hen te volgen, te informeren, te adviseren en indien nodig te instrueren. Onze multifunctionele patrouillevaartuigen kunnen in het hele beheersgebied indien nodig snel ter plaatse zijn.

6.3.1 Scheepvaartafhandeling

We meten de tijd die schepen vanaf 150 meter lengte gemiddeld nodig hebben om vanaf de grens van het Noordzeekanaalgebied bij hun aanlegplaats te komen en vice versa in een zogenoemde Dynamische Turn Around Time (D-TAT). De overslag- en ligtijd wordt uitgesloten bij deze berekening. De gemiddelde D-TAT bedroeg in 2013 6 uur en 11 minuten, nagenoeg gelijk aan die van 2012. De D-TAT is voor de Divisie Havenmeester een instrument om de doorstroom op de hoofdtransportas te monitoren en zo nodig te verbeteren.

De sluispassage kan van grote invloed zijn op de vlotheid van de scheepvaartafhandeling. Het sluisencomplex in IJmuiden bestaat uit vier sluisen. Het totaal aantal geschutte schepen daalde van 43.069 naar 41.916. De druk op de grootste sluis, de Noordersluis, nam echter toe, door de toename van het aantal grotere schepen. In 2013 startte de Divisie Havenmeester een onderzoek naar mogelijkheden om de sluiscapaciteit efficiënter te benutten. Dit onderzoek wordt naar verwachting in de tweede helft van 2014 afgerond.

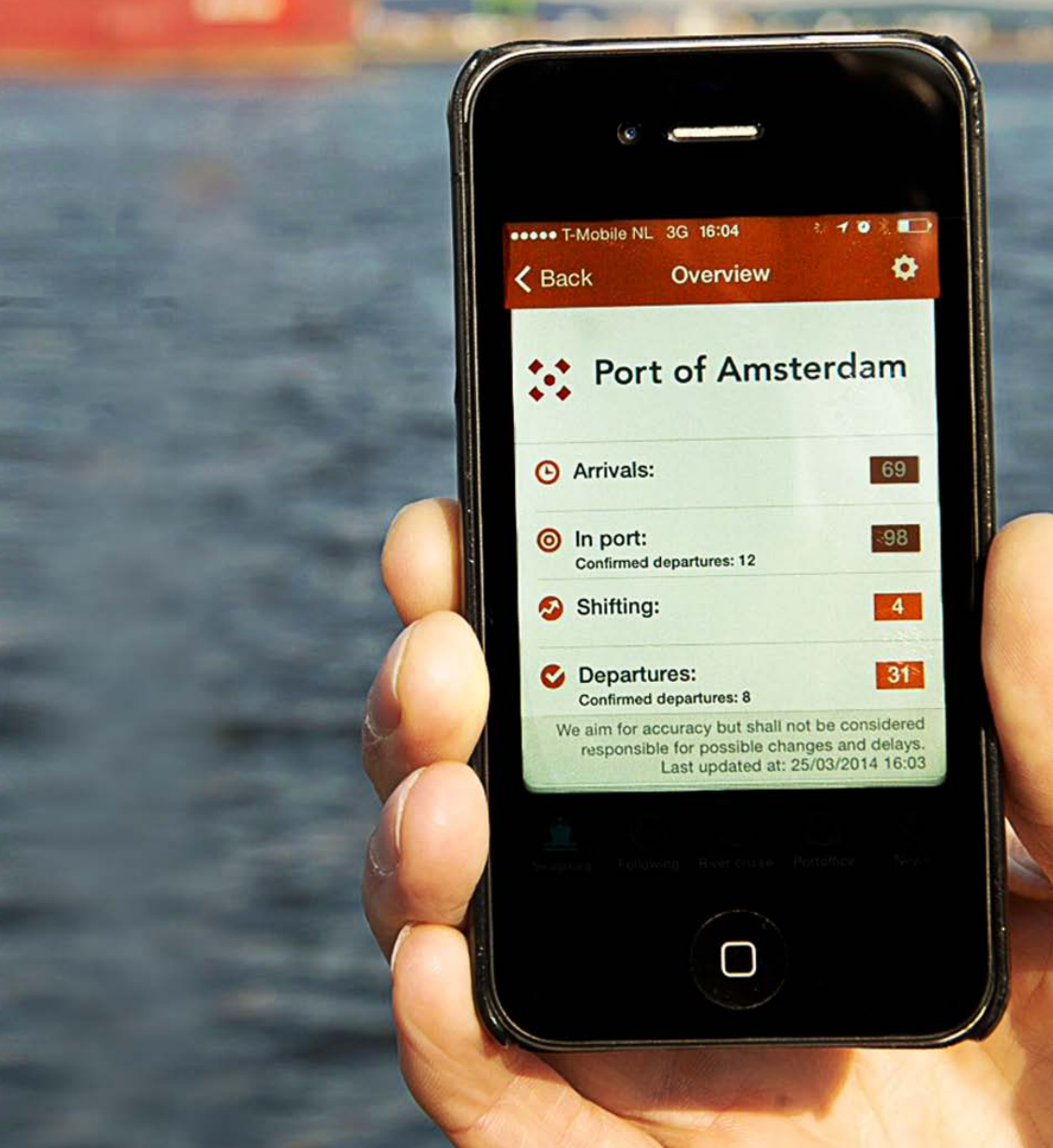
6.3.2 Nautische informatievoorziening

Bij de afhandeling van de scheepvaart is het van groot belang dat de juiste informatie over regelgeving snel beschikbaar en uitwisselbaar is. In 2013 nam de Divisie Havenmeester met de inspectiemodule HaMIS (Havenmeester Management Informatie Systeem) het eerste deel van een nieuw informatiesysteem in gebruik. De havens van Amsterdam en Rotterdam hanteren nu hetzelfde systeem, waardoor ook harmonisatie van regelgeving gemakkelijker tot stand komt.





Tot de aanleg van het Noordhollandsch Kanaal in de 19de eeuw konden grote schepen de Amsterdamse haven maar moeizaam bereiken. Vooral de ondiepten bij het eiland Pampus waren lastig te passeren. De bekendste uitvinding om langs de gevreesde ondiepten te komen, was het 'scheepskameel'. Dit waren kisten die werden gevuld met water en aan een schip vastgemaakt. Als het water vervolgens uit de kisten werd gepompt, kwam het schip omhoog en kon een schuit het langs Pampus trekken.



Ondiepten zijn al lang verleden tijd. Sinds begin jaren negentig volgen we in het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB) schepen op hun reis vanaf 12 mijl voor de koppen van de havenhoofden in IJmuiden (inclusief IJ-geul 24 mijl) tot aan de Oranjesluizen in Amsterdam en de daarop uitkomende havenbekken. Dat doen we via gps tracking, apps met havenGISkaarten en moderne radars. Met sensoren meten we onder andere gassen, temperaturen en fijnstof en sturen indien nodig adequaat bij.

7 Ons bedrijf

SAMEN, GEDREVEN, MET RESPECT EN VERANTWOORDELIJKHEID WERKEN WE MET 358 MEDEWERKERS AAN GROEI.

HOOFD PERSONEEL & ORGANISATIE BRAHIM KISSANE

7 Ons bedrijf

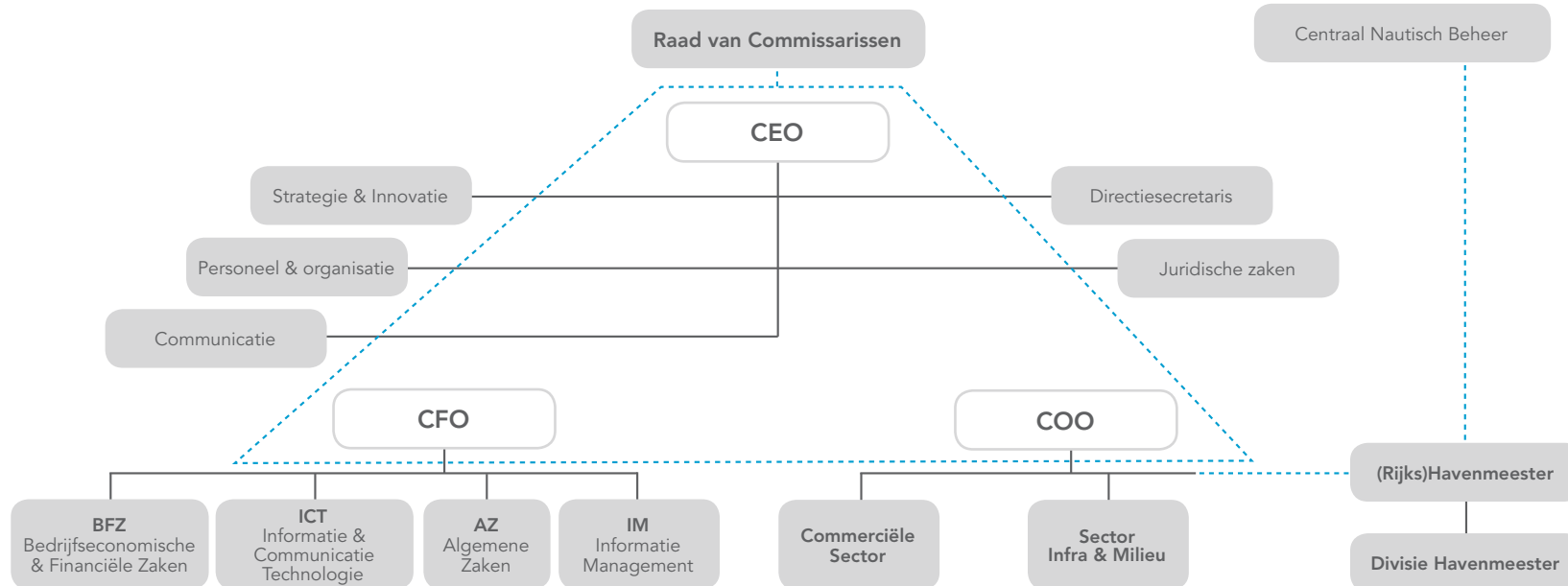
7.1 Onze medewerkers

Havenbedrijf Amsterdam heeft een ambitieuze strategie voor groei in overslag en in toegevoegde waarde en voor een duurzame ontwikkeling van het havengebied. Daarbij willen we het scheepvaartverkeer vlot, veilig en milieuverantwoord afwikkelen, op een efficiënte en klantgerichte manier. Dat lukt ons alleen met betrokken en professionele medewerkers. Vanuit onze kernwaarden, samen, gedreven, respect en verantwoordelijkheid, werken onze medewerkers aan het realiseren van de groeistrategie.

7.1.2 Nieuwe organisatiestructuur

De verzelfstandiging van ons havenbedrijf op 1 april 2013 stelde nieuwe eisen aan de organisatie. In de nieuwe organisatie is de rapportage aan de directie verdeeld over drie directieleden: de President-directeur (CEO), de Operationeel Directeur (COO) en de Financieel Directeur (CFO). Met een duidelijker onderscheid in verantwoordelijkheden neemt de doelgerichtheid van de organisatie toe. Verder werden in 2013 de organisatie van de **Divisie Havenmeester** en de **commerciële organisatie** aangepast. Ook deze veranderingen dragen bij aan meer doelgerichtheid in de organisatie en minder managementlagen. De nieuwe structuur van de organisatie is als volgt:

KLIK OP
DE LINKS!



De verzelfstandiging in 2013 markeert niet alleen voor het bedrijf maar ook voor de medewerkers een belangrijk overgangspunt. De nieuwe kansen, mogelijkheden en verantwoordelijkheden zijn er niet alleen voor het bedrijf maar ook voor onze medewerkers. Op onze medewerkersdag, 28 februari 2013, hebben we met elkaar stil gestaan bij onze ambities.

Om onze missie en kernwaarden op een structurele manier bespreekbaar te houden en te verbinden met het dagelijkse werk ontwikkelde de afdeling P&O een interne dialoogcyclus.

7.1.3 Duurzame inzetbaarheid en vitaliteit

Duurzame inzetbaarheid vraagt om vitaliteit en gezondheid, opleiding en ontwikkeling en loopbaanplanning van medewerkers. Medewerkers zijn zelf verantwoordelijk voor hun eigen inzetbaarheid, zodat ze ook in de toekomst voldoende bij kunnen dragen aan het totaalresultaat van de organisatie.

Havenbedrijf Amsterdam heeft een succesvol verzuimbeleid. Het ziekteverzuim daalde de afgelopen jaren al van 5% in 2010 naar 4,1% in 2012. In 2013 daalde het ziekteverzuim opnieuw, naar 3,6%.

Vitaliteit en sportiviteit staan hoog in het vaandel. In 2013 is voor de eerste maal de haventriathlon georganiseerd door en voor medewerkers van het havenbedrijf.

Opleiding en ontwikkeling

Havenbedrijf Amsterdam biedt haar medewerkers uitgebreide mogelijkheden voor ontwikkeling. Naast het functionerings- en beoordelingsgesprek vindt sinds 2013 ook een jaarlijks gesprek over persoonlijke jaardoelen plaats. Nautische opleidingen en trainingen verzorgt Havenbedrijf Amsterdam zelf. Daarbij wordt gebruik gemaakt van eigen voorzieningen, zoals een verkeersdienstsimulator. De opleidingen van Havenbedrijf Amsterdam zijn officieel erkend. Het gaat met name om de opleiding Verkeersleider (Vessel Traffic Service), de training Radiocommunicatie voor varende en sluispersoneel, en de training Loodsen op afstand (LOA).

7.1.4 Aantrekkelijke werkgever

Havenbedrijf Amsterdam biedt haar medewerkers goede arbeidsvoorwaarden en een uitdagende werkomgeving op het gebied van commercie, infrastructuur en scheepvaart. De diversiteit van functies en medewerkers is groot. Havenbedrijf Amsterdam is een open en informele organisatie. Onze medewerkers identificeren zich vaak sterk met het bedrijf, mede doordat we actieve deelname van medewerkers aan de besluitvorming stimuleren. De gemiddelde leeftijd is hoog: 46 jaar.

Met een aantal instellingen, waaronder Hogeschool van Amsterdam, Vrije Universiteit, TU Delft en ROC's in de omgeving, hebben we nauwe banden. Havenbedrijf Amsterdam biedt jaarlijks aan circa tien stagiaires de mogelijkheid om praktijkervaring op te doen.

De resultaten van het tweejaarlijkse medewerkers-tevredenheidsonderzoek geven een beeld van de tevredenheid, betrokkenheid en vitaliteit van de medewerkers. Het onderzoek geeft ook inzicht in de samenwerking en efficiëntie binnen de organisatie. In 2012/2013 scoorden we een 7,6 op een schaal van 1 tot 10. Verbeterpunten waren toen: de samenwerking tussen afdelingen en een duidelijke strategie en richting voor de organisatie.

7.1.5 Maatschappelijke bijdrage

Voor het beheer en onderhoud van de openbare ruimte in Westpoort werkt Havenbedrijf Amsterdam samen met **Pantar** dat werk en begeleiding biedt aan mensen met een achterstand op de arbeidsmarkt.

Havenbedrijf Amsterdam werkt sinds 2007 samen met de Stichting Emma at Work, een uitzendbureau voor jongeren met een chronische ziekte of lichamelijke beperking. In 2013 werkten zes jongeren via Emma at Work bij ons bedrijf.

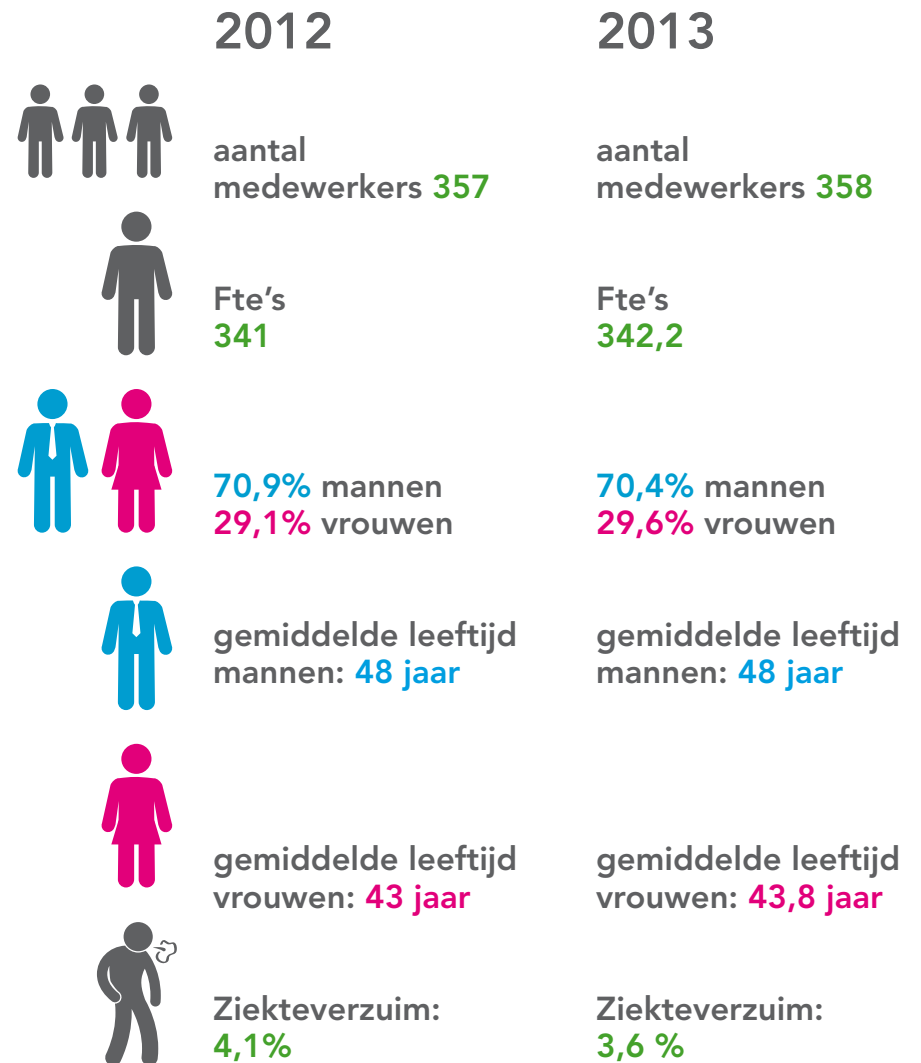
In september 2013 reed een medewerkersteam de Duchenne Heroes, een zware mountainbiketocht van 700 kilometer over onverharde wegen in België, Frankrijk, Duitsland en Nederland. Ze zamelden daarmee € 35.000 in voor onderzoek naar medicijnen tegen de ziekte van Duchenne, een dodelijke spierziekte. Sponsors kwamen vooral uit het havengebied.

Twaalf medewerkers zwommen mee in de Amsterdam City Swim waarmee zij € 5.000 inzamelden voor Stichting ALS.

KLIK OP
DE LINK!



7.1.6 Kerncijfers Personeel & Organisatie



7.1.7 Medezeggenschap

De ondernemingsraad (OR) vult de medezeggenschap van onze medewerkers in. De OR wil een constructieve en positieve maar ook kritische gesprekspartner zijn van de directie. De OR vergadert ten minste eenmaal per maand met de directie en is samen met de directie vertegenwoordigd in verschillende werkgroepen om besluitvorming voor te bereiden, bijvoorbeeld over duurzaam personeelsbeleid. Een aantal commissies bereidt de besluitvorming in de OR-vergaderingen voor. Naast een commissie Strategie kent de OR nu ook de commissies Personeel & Organisatie en Communicatie.

In februari 2013 vonden verkiezingen plaats voor de eerste OR van het verzelfstandigde havenbedrijf. De nieuwe OR bestaat uit negen leden en negen plaatsvervangende leden. De OR adviseerde over de transitie van de Nautische Sector naar Divisie Havenmeester. Ook boog de OR zich over de reorganisatie van de Commerciële Sector. Overige adviezen betroffen onder meer: de verhuizing van een deel van Divisie Havenmeester naar de Capriweg, het ziekteverzuimbeleid, het beleid voor medische keuringen en de organisatie van de secretariële ondersteuning. Eind 2013 besprak de directie met de OR en de raad van commissarissen de algemene gang van zaken in het bedrijf.

Sinds de verzelfstandiging heeft het havenbedrijf een raad van commissarissen. Twee van de zes commissarissen zijn mede benoemd op voorpraak van de OR. Met de mede door de OR benoemde commissarissen bespreekt de OR tweemaal per jaar de gang van zaken in het bedrijf.

7.2 Corporate governance

7.2.1 Organisatiestructuur

Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een niet-beursgenoteerde naamloze vennootschap met een gemitigeerd (verlicht) structuurregime. Een element hiervan is dat de bestuurders, op voordracht van de raad van commissarissen, benoemd worden door de algemene vergadering. De algemene vergadering en de ondernemingsraad hebben aanbevelingsrechten met betrekking tot de voordracht van leden voor de raad van commissarissen.

De governancestructuur van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is gebaseerd op Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek, de Statuten en de interne reglementen. De gemeente Amsterdam is enig aandeelhouder. De aandeelhouder oefent invloed uit door middel van de algemene vergadering. De goedkeuring van de algemene vergadering is onder andere vereist voor de strategische langetermijnvisie voor de haven.

7.2.2 Directie

De statutaire directie bestond in 2013 uit drie personen. De leden van de directie zijn collectief verantwoordelijk voor het bestuur van de vennootschap en de algemene gang van zaken van de onderneming van de vennootschap. De directie bestaat uit een President-directeur (CEO), een Operationeel directeur (COO) en een Financieel directeur (CFO). De werkzaamheden zijn in onderling overleg tussen de leden verdeeld, met goedkeuring van de raad van commissarissen. De interne aangelegenheden van de directie zijn vastgelegd in een directiereglement.

7.2.3 Raad van commissarissen

De raad van commissarissen bestaat uit een door de algemene vergadering vast te stellen aantal van ten minste drie en ten hoogste zeven leden. Van 1 april tot 1 juni 2013 bestond de raad uit zes leden, vanaf 1 juni tot het eind van het jaar uit vijf, met één vacature. De raad van commissarissen houdt toezicht op het bestuur van de vennootschap en de met haar verbonden onderneming en staat de directie met raad terzijde. De interne aangelegenheden van de raad van commissarissen zijn vastgelegd in een RvC-reglement.

De raad van commissarissen kent drie subcommissies: de Auditcommissie, de Benoemingscommissie en de Bezoldigingscommissie. Elke commissie is samengesteld uit twee leden. De commissies vergaderen zelfstandig en doen op onderdelen het voorbereidende werk voor de raad van commissarissen.

7.3 Risicomanagement

Het Planning en Control Systeem zorgt voor monitoring en bijsturing van de bedrijfsvoering. Een Risico Management Systeem gebaseerd op het COSO-model maakt hiervan deel uit. Uitgangspunt hierbij is dat Havenbedrijf Amsterdam zich terughoudend opstelt bij het nemen van risico's.

Het risicomanagement maakt integraal onderdeel uit van de organisatie van het havenbedrijf, waardoor de identificatie, vastlegging, rapportage en beheersing van de risico's zijn

geïntegreerd in de bedrijfsvoering. De externe accountant toetst in het kader van de jaarrekening de interne beheersing en adviseert daar waar nodig maatregelen ter verbetering. Rapportage vindt mede plaats aan de auditcommissie van de raad van commissarissen. De directie van het havenbedrijf is uiteindelijk verantwoordelijk voor het risicobeheersings- en controlesysteem en houdt toezicht op de naleving van de relevante wet- en regelgeving. Zij staat daarbij onder toezicht van de raad van commissarissen. Onderstaand volgt een toelichting op de strategische, operationele en financiële risico's die de onderneming onderkent.

Strategische risicobeheersing

De onderkende strategische risico's en de preventieve of repressieve beheersmaatregelen zijn opgenomen in de risico-inventarisatie van het havenbedrijf. De raad van commissarissen heeft met instemming kennisgenomen van deze inventarisatie. De belangrijkste strategische risico's zijn:

- **Marktrisico's**, waardoor de behoefte aan haventerreinen en/of het aanbod van goederenstromen in de regio Amsterdam kan afnemen. Belangrijke risico's in deze categorie zijn mondiale verschuivingen van goederenstromen en het wegvallen van draagvlak voor havengebonden activiteiten in de regio Amsterdam.
- **Matchingrisico's**, waardoor de vraag vanuit de markt niet (meer) aansluit op de door Havenbedrijf Amsterdam aangeboden infrastructuur. Een belangrijk risico in deze categorie betreft de zeesluis. De huidige zeesluis is kwetsbaar door ouderdom en de breedte is ontoereikend voor een belangrijk deel van het huidige scheepvaartverkeer.

Momenteel is de huidige sluis al dé belemmerende voor containerschepen voor een aantal nieuwe cruise-, kolen en olieschepen. Het risico dat schepen door de conditie en afmetingen van de huidige sluis vaker (moeten) kiezen voor andere havens dan die van Amsterdam neemt toe.

Operationele risicobeheersing

Operationele risicobeheersing heeft in het bijzonder betrekking op de activiteiten van de Divisie Havenmeester. In dit kader rapporteert de (Rijks)havenmeester onafhankelijk en rechtstreeks aan de Minister van Infrastructuur en Milieu, de directeur-generaal Rijkswaterstaat, de gemeente Amsterdam en het Centraal Nautisch Beheer (CNB) over de ontwikkelingen in de vlotheid, de veiligheid en de milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer op basis van indicatoren. De mandaatgevers krijgen op basis van kwartaalrapportages nautisch en financieel inzicht in de kwaliteit van de uitoefening van de havenmeesterbevoegdheden zoals neergelegd in het Havenmeesterconvenant Amsterdam.

Financiële risicobeheersing

Een adequate voorspelling van de investeringen en daarmee samenhangende financieringsbehoefte is van belang om effectief liquiditeitenmanagement te voeren. Een onjuiste inschatting van de financieringsbehoefte kan leiden tot onnodige kapitaalslasten of het niet (tijdig) beschikbaar hebben van financiële middelen. Havenbedrijf Amsterdam hanteert een terughoudend beleid ten aanzien van financiële instrumenten en derivaten. Periodiek komt de Treasury Commissie bijeen om de ontwikkelingen te bespreken aan

de hand van het beleid en de beheersmaatregelen zoals die zijn vastgelegd in het Treasury Statuut. De Treasury Commissie rapporteert periodiek aan de auditcommissie van de raad van commissarissen. De raad van commissarissen stelt jaarlijks het Treasury Beleidsplan vast en keurt het jaarlijkse Treasury Verslag goed.

7.4 Managementverklaring

Wij hebben geen onafhankelijk onderzoek laten uitvoeren naar de kwaliteit van het risico- en controlesysteem. Wel heeft de externe accountant in het kader van de jaarrekeningcontrole onderdelen van de administratieve organisatie en maatregelen van interne beheersing onderzocht. Deze werkzaamheden waren alleen gericht op de controle die nodig was om een goedkeurende verklaring bij de jaarrekening af te kunnen geven. De werkzaamheden en de goedkeurende verklaring omvatten dus niet alle zaken die bij een specifiek onderzoek naar de kwaliteit van het risico- en controlesysteem zouden kunnen worden betrokken.

Jaarlijks rapporteert de externe accountant in de managementletter over de kwaliteit van de interne beheersorganisatie. Evenals in voorgaande jaren voldoet de organisatie in 2013 aan de daaraan gestelde eisen. Aanbevelingen tot verbetering van de beheersorganisatie zijn opgevolgd.

7.5 Financieel overzicht

7.5.1 Grondslagen jaarrekening

De omvorming van Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam (GHA) tot Havenbedrijf.

Amsterdam N.V. (Havenbedrijf Amsterdam) per 1 januari 2013 heeft tot gevolg dat de cijfers in de jaarrekening van Havenbedrijf Amsterdam per ultimo 2013 niet vergelijkbaar zijn met die van GHA per ultimo 2012. Voor GHA golden de voorschriften in het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten, 2003. Op Havenbedrijf Amsterdam zijn Titel 9 Boek 2 Burgerlijk Wetboek (BW), jaarrekeningrecht en de Richtlijnen voor de jaarverslaggeving (RJ) van toepassing. De mutaties die voortvloeien uit de van toepassing zijnde verslaggevingsregels zijn verwerkt in de openingsbalans per 1 januari 2013. De openingsbalans is opgenomen in de jaarrekening.

De winst- en verliesrekening over 2012 is pro forma opgenomen. Voor de vergelijkbaarheid zijn deze cijfers op onderdelen aangepast aan de verslaggevingsregels zoals die met ingang van 2013 van toepassing zijn. Ook resultaat-effecten die het gevolg zijn van wijzigingen in de financiering van Havenbedrijf Amsterdam zijn verwerkt in de cijfers over 2012.

Omdat bij gelegenheid van de inbreng de financiële relatie met de gemeente (rekening courant, belegde gelden, langlopende schulden) ingrijpend is gewijzigd en een aantal afrekeningen plaats vond, wordt geen vergelijkend kasstroomoverzicht over 2012 gepresenteerd.

7.5.2 Openingsbalans

Bij de oprichting heeft Havenbedrijf Amsterdam N.V. het economisch eigendom van de haventerreinen 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 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 'Gronden en terreinen in erfpacht verkregen' met agio als tegenhanger op de balans. Havenbedrijf Amsterdam schrijft het verkregen erfpacht voor de haventerreinen af in 50 jaar.

De verkrijgingsprijs van de activa die de gemeente Amsterdam heeft ingebracht in Havenbedrijf Amsterdam is gelijk aan de boekwaarde volgens de administratie van de haven als onderdeel van de gemeente. De ingebrachte boekwaarde is de verkrijgingsprijs voor de NV. De cumulatieve aanschafwaarden en afschrijvingen zijn gesaldeerd waardoor volledig afgeschreven activa niet meer zichtbaar zijn, omdat de inbrengprijs de nieuwe verkrijgingsprijs vormt.

7.5.3 Fiscale aspecten

Havenbedrijf Amsterdam kreeg bij de verzelfstandiging een vrijstelling van kapitaals- en overdrachtsbelasting. De activiteiten van Havenbedrijf Amsterdam zijn vrijgesteld van vennootschapsbelasting.

7.5.4 Omzet en resultaat

Het resultaat van Havenbedrijf Amsterdam bedroeg in 2013 € 50,1 miljoen, 8% meer dan het pro forma GHA-resultaat over 2012 van € 46,4 miljoen. De belangrijkste oorzaken worden hieronder kort toegelicht.

Bedrijfsopbrengsten

De bedrijfsopbrengsten stegen van € 139 miljoen naar € 143 miljoen (+ 3%). De opbrengsten uit havengelden stegen met € 0,8 miljoen door de stijging van de overslag. De contractopbrengsten stegen met € 2,3 miljoen door gronduitgiften en contractuele prijsindexaties.

Bedrijfsresultaat		62
Afschrijvingen en mutatie voorzieningen	15	
Mutatie in werkkapitaal:	8	
	<hr/>	
Kasstroom uit bedrijfsactiviteiten		85
Ontvangen/betaalde interest	(-6)	
	<hr/>	
Kasstroom uit operationele activiteiten		79
Investerings:	(-11)	
Desinvesteringen:	3	
	<hr/>	
Kasstroom uit investeringsactiviteiten		(-8)
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		(-22)
	<hr/> <hr/>	
Saldo Kasstroom		49

Bedrijfslasten

De personeelslasten daalden van € 29 miljoen naar € 28,7 miljoen (- 1%) door een lagere personele bezetting en lagere uitgaven aan de inhuur van personeel. In 2013 zijn, als gevolg van natuurlijk verloop, vacatures ontstaan die in 2014 worden ingevuld.

De afschrijvingen stegen van € 25,9 miljoen naar € 27,5 miljoen (+ 6%), onder meer door de afschrijvingen op de voor een periode van 50 jaar afgekochte erfpacht op grond, die door de gemeente Amsterdam werd ingebracht.

De overige bedrijfslasten daalden van € 26,2 miljoen naar € 25,2 miljoen (- 4%), met name door een lagere dotatie aan de voorziening voor dubieuze debiteuren en door het vervallen van de DIHA-subsidieregeling.

7.5.5 Kasstroomoverzicht

De kasstroom uit normale bedrijfsactiviteiten bleef vrijwel constant. Het investeringsniveau was in 2013 lager dan gebruikelijk, vooral door een beperktere investeringsbehoefte bij de bedrijven in het havengebied en door gunstige aanbestedingsresultaten. De investeringen bedroegen € 11 miljoen. Per saldo werd voor € 22 miljoen afgelost op de leningenportefeuille en nam de liquiditeitspositie met € 49 miljoen toe.

² De winst- en verliesrekening over 2012 is pro forma opgenomen. Voor de vergelijkbaarheid zijn deze cijfers op onderdelen aangepast aan de verslaggevingsregels zoals die met ingang van 2013 van toepassing zijn. Ook resultaat-effecten die het gevolg zijn van wijzigingen in de financiering van Havenbedrijf Amsterdam zijn verwerkt in de cijfers over 2012.

7.5.6 Financiering

Gemeente Amsterdam verstrekke Havenbedrijf Amsterdam bij de verzelfstandiging een lening van € 147,1 miljoen, met een looptijd van drie jaar, van 1 april 2013 tot 1 april 2016. De jaarlijks verschuldigde rente over de lening bedraagt 5,01%. Er gelden voor deze periode geen aflossingsverplichtingen en er kan boetevrij worden afgelost. Per 23 december 2013 loste Havenbedrijf Amsterdam € 22,125 miljoen boetevrij vervroegd af.

Havenbedrijf Amsterdam heeft naast deze lening de beschikking over een kredietfaciliteit bij de gemeente Amsterdam van € 50 miljoen. Het gezamenlijk doel van gemeente Amsterdam en Havenbedrijf Amsterdam is om deze lening in 2016 te herfinancieren door middel van het afsluiten van een lening bij (een) marktpartij(en). Hierbij geldt de afspraak dat gemeente Amsterdam de lening verlengt indien herfinanciering via marktpartijen in 2016 niet mogelijk blijkt.



Winst- en verliesrekening

(Bedragen x € mln.)

	2013	2012 pro forma	
Havengelden	56,3	55,5	102%
Contractopbrengsten	75,0	72,2	104%
Overige bedrijfsopbrengsten	12,0	11,6	104%
Som der bedrijfsopbrengsten	143,3	139,2	103%
Personeelslasten	-28,7	-29,0	99%
Afschrijvingen op im/materiële vaste activa	-27,5	-25,9	106%
Overige bedrijfslasten	-25,2	-26,2	96%
Som der bedrijfslasten	-81,4	-81,1	100%
Bedrijfsresultaat	61,9	58,2	106%
Financiële baten en lasten	-12,0	-11,8	102%
Resultaat deelnemingen	0,2	0,0	-
RESULTAAT	50,1	46,4	108%



In de 13e eeuw werden in Amsterdam dijken langs de Zuiderzee en het IJ aangelegd. In de monding van de Amstel werd de dam aangelegd waar Amsterdam zijn naam aan ontleent. Deze basis van een handelsnederzetting groeide met minder dan 3000 inwoners uiteindelijk uit tot de machtige handelsstad Amsterdam. Het stukje rivier buitengaats, het Damrak, was het begin van de Amsterdamse haven. Inmiddels – 9 eeuwen verder - biedt de Amsterdamse havenregio werk aan bijna 60.000 mensen.

8 Bericht Raad van Commissarissen

HAVENBEDRIJF AMSTERDAM HEEFT OP ZELFVERZEKERDE WIJZE DE TRANSITIE VAN GEMEENTELIJKE DIENST
NAAR VERZELFSTANDIGD HAVENBEDRIJF MET SUCCES DOORGEVOERD.
VOORZITTER RAAD VAN COMMISSARISSEN RENÉ SMIT

8 Bericht van de Raad van Commissarissen

2013 is voor de Raad van Commissarissen een enerverend en boeiend eerste jaar geweest. Op 1 april is het gemeentelijk havenbedrijf verzelfstandigd tot overheids-NV. Het beoogde effect hiervan is dat Havenbedrijf Amsterdam N.V. beter in staat is de internationale concurrentiepositie te verstevigen en op een vernieuwende manier samenwerking kan zoeken en ondernemen. Havenbedrijf Amsterdam wil de havenregio versterken door duurzaam te groeien en te zorgen voor financiële en maatschappelijke waarde. Door samenwerking kunnen lusten en lasten van de haven in de regio evenwichtig worden verdeeld.

Het eerste jaar kenmerkte zich door het zoeken naar een nieuwe positie ten opzichte van de gemeente Amsterdam, tevens enig aandeelhouder, de regio en het havenbedrijfsleven. Door de Noordzeekanaalgemeenten en de provincie Noord-Holland is in 2013 een belangrijk succes geboekt door de vaststelling van de Visie Noordzeekanaalgebied 2040. Bij de totstandkoming hiervan was ook het havenbedrijf betrokken en de vaststelling van de Visie biedt belangrijke voorwaarden voor verdere groei, vooral waar het gaat om aanpassing van geluidruimte in het havengebied.

De verzelfstandiging en de ontwikkelingen in de wereld om ons heen hebben de directie van Havenbedrijf Amsterdam doen inzien dat een herformulering van de koers van de haven en het havenbedrijf geboden is. Er is in 2013 hard

gewerkt aan visie en strategie. Voor de lange termijn zijn de lijnen uitgezet in de 'Havenvisie 2030: Port of Amsterdam, Port of partnerships'. In een tweetal werksessies hebben Raad en directie de havenvisie met elkaar besproken. In 2014 wordt de nieuwe koers van de haven ter beoordeling en goedkeuring voorgelegd aan de aandeelhouder en kan de Havenvisie 2030 door de directie worden vastgesteld.

De cijfers over 2013 wijzen er op dat de Amsterdamse haven de crisis goed heeft weten te doorstaan. Ten opzichte van 2012 is er sprake van een stijging van de overslag. Omzet en winst hebben zich in 2013 eveneens gunstig ontwikkeld, al is een vergelijking met voorgaande jaren niet scherp te maken doordat met ingang van 2013 onder meer RJ verslaggeving van toepassing is en de financiering van het bedrijf is gewijzigd.

Om haven en havenbedrijfsleven te leren kennen brengt de Raad ook werkbezoeken. Zo zijn het sluiscomplex en de nautische verkeersleiding in IJmuiden bezocht en worden bezoeken aan bedrijven gebracht. Informatief waren ook de terugkerende presentaties van medewerkers over thema's waarmee zij in hun werk dagelijks te maken hebben.

Personele aangelegenheden

Met ingang van 1 juli 2013 is Klaas Westdijk teruggetreden als commissaris en voorzitter. René Smit is tot 1 januari 2014 opgetreden als waarnemend voorzitter, waarna hij met ingang van het nieuwe jaar door de aandeelhouder is benoemd tot voorzitter. Door het vertrek van Klaas Westdijk is er één vacature.

Commissies

In december 2012 is door het College van Burgemeester en Wethouders een Raad van Advies benoemd bij de gemeentelijke dienst Haven Amsterdam. Deze Raad van Advies is vanaf de officiële oprichting van Havenbedrijf Amsterdam N.V. in dezelfde samenstelling verder gegaan als Raad van Commissarissen. De Raad van Commissarissen had vanaf de start op 6 maart 2013 zes leden. Van 1 juli tot en met 31 december waren dat er vijf. De Raad kende in 2013 de volgende drie commissies:

Auditcommissie

De leden van de Auditcommissie zijn Ingrid Doerga (Vz.) en Dook van de Boer. De Auditcommissie is in 2013 vier keer bij elkaar gekomen. De Auditcommissie bereidt de taken van de RvC voor die liggen op het terrein van het houden van toezicht en controle op, en het adviseren van de directie omtrent de opzet en de werking van de interne risicobeheersing- en controlesystemen, het financiële verslaggevingsproces en de naleving van de wet- en regelgeving. In 2013 zijn door de commissie onder meer de volgende onderwerpen behandeld: inventarisatie risicomangement, selectieproces nieuwe externe accountant, kwartaalrapportages, (meerjaren)begroting, Treasuryverslag, de managementletter van de accountant naar aanleiding van de interim-controle. Voorts zijn in de commissie voorstellen voor concrete vervangings- en uitbreidingsinvesteringen besproken en is de commissie door de directie meegenomen in de ontwikkelingen op het gebied van potentiële investeringen in new business.

Bezoldigingscommissie

De leden van de Bezoldigingscommissie zijn Willemijn Maas (Vz.) en Jeroen de Haas. De commissie heeft in 2013 vooral gewerkt aan het opstellen van het beloningsbeleid voor de directie. Dit beloningsbeleid is op 5 december 2013 vastgesteld door de aandeelhouder.

Benoemingscommissie

De leden van de Benoemingscommissie zijn René Smit (voorzitter) en Klaas Westdijk (tot 1 juli 2013). Ingrid Doerga heeft na het vertrek van Klaas Westdijk deze positie tot en met 31 december waargenomen. In de tweede helft van 2013 is onder verantwoordelijkheid van de Benoemingscommissie de procedure voor de werving van een nieuwe voorzitter opgestart. De commissie heeft zicht doen bijstaan door een search bureau en heeft met verschillende kandidaten gesproken.

Vergaderingen en overige activiteiten

In 2013 is één keer vergaderd door de Raad van Advies en zes keer door de Raad van Commissarissen. De vergaderingen worden gehouden in aanwezigheid van de statutaire directie.

Op 5 december heeft de eerste Algemene Vergadering van aandeelhouders plaatsgevonden. De wethouder Haven, Freek Ossel, was namens het College van Burgemeester en Wethouders gemachtigd om de aandeelhouder, de gemeente Amsterdam, te vertegenwoordigen.

Wethouders Carolien Gehrels (Deelnemingen) en Freek Ossel waren op 19 december te gast bij een vergadering van de Raad van Commissarissen.

De leden van de Raad hebben ten aanzien van de Ondernemingsraad besproken dat de voorzitter en vice voorzitter afwisselend aanwezig zijn bij de zgn. 'artikel 24 vergaderingen'. De overige leden wonen bij toerbeurt een overlegvergadering van Ondernemingsraad en directie bij.

Dankwoord

De Raad van Commissarissen bedankt directie en medewerkers van Havenbedrijf Amsterdam voor getoonde inzet en bereikte resultaten en complimenteert hen voor de zelfverzekerde wijze waarop de transitie van gemeentelijke dienst naar verzelfstandigd havenbedrijf is doorgevoerd.

Bijzondere dank gaat uit naar Klaas Westdijk, die als kwartiermaker en eerste voorzitter van de Raad van Commissarissen een belangrijk aandeel heeft gehad in het voorbereidende werk met betrekking tot samenstelling en werkwijze van de Raad. De samenwerking met Klaas Westdijk heeft helaas maar kort mogen duren, per 1 juli 2013 is hij om persoonlijke redenen teruggetreden als voorzitter en commissaris.

Amsterdam, 7 april 2014

Raad van Commissarissen

René Smit (voorzitter)

Dook van den Boer

Ingrid Doerga

Jeroen de Haas

Willemijn Maas



9 Jaarrekening

MET EEN OVERSLAG VAN RUIM 95 MILJOEN TON IN DE HAVENREGIO IS EEN NIEUW RECORD BEREIKT.

FINANCIËEL DIRECTEUR ED NIEUWENHUIZEN

9 Jaarrekening

Inhoud

A. Balans 2013	79
B. Winst- en verliesrekening 2013	80
C. Kasstroomoverzicht 2013	81
D. Toelichting op de jaarrekening	82
E. Grondslagen voor de waardering van activa en passiva	84
F. Grondslagen voor de bepaling van het resultaat	88
G. Toelichting op de balans	90
1. Immateriële vaste activa	90
2. Materiële vaste activa	91
3. Financiële vaste activa	93
4. Vorderingen	94
5. Liquide middelen	95
6. Eigen vermogen	96
7. Voorzieningen	97
8. Langlopende schulden	99
9. Kortlopende schulden en overlopende passiva	100
10. Niet in de balans opgenomen verplichtingen	101
Convenant Houthavens	101
Ruigoord	101
Transformatie gebied	101
Bodemsaneringen	102
Afkoop bestemming slibvelden	102
Overige langlopende verplichtingen	102
H. Toelichting op de winst- en verliesrekening	102
11. Som der bedrijfsopbrengsten	102
12. Lonen, salarissen en sociale lasten	102
13. Overige bedrijfslasten	104
14. Financiële baten en lasten	104
15. Resultaat deelnemingen	105
16. Bezoldiging bestuurders en commissarissen	106
17. Verbonden partijen	107
18. Toelichting accountantskosten	108
I. Overige gegevens	107
19. Statutaire regeling winstbestemming	107
20. Voorstel winstbestemming	107
21. Gebeurtenissen na balansdatum	107
22. Controleverklaring van de onafhankelijke accountant	108

A. Balans 2013

Voor resultaatbestemming

Bedragen in €

REF.	31 december 2013	1 januari 2013
Vaste activa		
Immateriële vaste activa	1 7.358.487	5.230.656
Materiële vaste activa	2 520.116.788	538.681.931
Financiële vaste activa	3 14.314.965	14.789.500
	541.790.240	558.702.087
Vlottende activa		
Vorderingen	4 31.807.356	36.665.548
Liquide middelen	5 64.568.688	15.429.448
	96.376.044	52.094.996
Totaal Activa	<u>638.166.284</u>	<u>610.797.083</u>
Eigen vermogen	6	
Geplaatst aandelenkapitaal	45.000	45.000
Agio	300.584.972	300.584.972
Wettelijke en statutaire reserves	-	-
Overige reserves	4.813.992	4.813.992
Niet verdeelde winst	50.133.139	-
	355.577.103	305.443.964
Vorzieningen	7 13.814.147	17.485.491
Langlopende schulden	8 208.336.034	230.807.514
Kortlopende schulden	9 60.439.000	57.060.114
	282.589.181	305.353.119
	<u>638.166.284</u>	<u>610.797.083</u>

B. Winst- en verliesrekening 2013

(Bedragen in €)

	REF.	<u>31 december 2013</u>
Netto-omzet	11	131.302.118
Overige bedrijfsopbrengsten	11	<u>12.027.587</u>
Som der bedrijfsopbrengsten		143.329.704
Lonen, salarissen en sociale lasten	12	(28.656.644)
Afschrijvingen op im/materiële vaste activa	1&2	(27.530.264)
Overige bedrijfslasten	13	<u>(25.223.924)</u>
Som der bedrijfslasten		<u>(81.410.832)</u>
Bedrijfsresultaat		61.918.872
Financiële baten en lasten	14	(11.985.824)
Resultaat deelnemingen		<u>200.091</u>
RESULTAAT		<u><u>50.133.139</u></u>

C. Kasstroomoverzicht 2013

Bedragen in €	REF.	2013		
Bedrijfsresultaat		61.918.872		Kasstroom vóór financiering
Aanpassingen voor:				71.352.660
Afschrijvingen	1+2	25.303.067		Mutatie rekening-courantschuld kredietinstellingen
Mutatie voorzieningen	7	(4.176.807)		-
Afkoop erfpacht	8	(6.361.791)		Ontvangsten uit aandelenuitgifte
Mutatie financiële vaste activa	3	375.376		-
		15.139.845		Aflossingen op langlopende schulden
				8 (22.213.420)
				Betaalde dividenden
				-
				Kasstroom uit financieringsactiviteiten
				(22.213.420)
				SALDO KASSTROOM
				49.139.240
Mutatie in werkkapitaal:				
Kortlopende vorderingen	4	4.858.192		Geldmiddelen begin boekjaar
Vorraden		-		5 15.429.448
Kortlopende schulden	9	3.378.886		Geldmiddelen eind boekjaar
		8.237.078		5 64.568.688
				Mutatie geld middelen
				49.139.240
Kasstroom uit bedrijfsactiviteiten		85.295.795		
Ontvangen interest	14	1.609.940		
Betaalde interest	14	(7.174.604)		
		(5.564.664)		
Kasstroom uit operationele activiteiten		79.731.131		
Investeringen:				
Investeringen in immateriële vaste activa	1	(3.524.568)		
Investeringen in materiële vaste activa	2	(7.568.385)		
		(11.092.952)		
Desinvesteringen:				
Immateriële vaste activa		66.336		
Materiële vaste activa		2.160.862		
Aflossingen op langlopende vorderingen	3	487.283		
		2.714.481		
Kasstroom uit investeringsactiviteiten		(8.378.471)		

D. Toelichting op de jaarrekening

Voor een beschrijving van de belangrijkste activiteiten van Havenbedrijf Amsterdam N.V. (de vennootschap) wordt verwezen naar het verslag.

Oprichting vennootschap

Per 1 april 2013 werd Havenbedrijf Amsterdam N.V. opgericht en de tot die datum door het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam gedreven onderneming ingebracht in de N.V.

Bij de oprichting heeft de vennootschap het economisch eigendom van de haventerreinen 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 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 'Gronden en terreinen in erfpacht verkregen' met agio als tegenhanger op de balans. De gemeente Amsterdam is enig aandeelhouder.

Structuurregime

Het verlichte structuur regime voor naamloze vennootschappen is van toepassing op de vennootschap.

Aandeelhouder

De aandelen worden gehouden door gemeente Amsterdam (100%).

Vergelijkende cijfers

De entiteit Havenbedrijf Amsterdam N.V. komt voort uit het gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam. Aangezien de onderneming per 1 januari 2013 voor rekening en risico is gekomen van Havenbedrijf Amsterdam N.V., zijn op de balans de vergelijkende cijfers van de openingsbalans opgenomen.

Grondslagen voor de opstelling van de jaarrekening

De jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 BW en de bepalingen in de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving, zoals opgesteld door de Raad voor de Jaarverslaggeving. De waardering van activa en passiva en de bepaling van het resultaat vinden plaats op basis van historische kosten. Tenzij bij de desbetreffende grondslag voor de specifieke balanspost anders wordt vermeld, worden de activa en passiva gewaardeerd volgens het kostprijsmodel.

Consolidatie

De vennootschap heeft enkele belangen in deelnemingen waarvan de gezamenlijke betekenis verwaarloosbaar is. De geconsolideerde jaarrekening is derhalve niet opgesteld. Voor een overzicht van de deelnemingen wordt verwezen naar het overzicht 'Verbonden partijen'.

Schattingen voor het opstellen van de jaarrekening
De leiding van de vennootschap maakt voor de volgende jaarrekeningposten schattingen om tot een getrouwe waardering te komen overeenkomstig de waarderingsgrondslagen. Indien in latere jaren een aanpassing van de schattingen noodzakelijk is, worden de effecten hiervan in dat jaar of de relevante toekomstige perioden opgenomen.

- **Gebruiksduur en restwaarde van materiële vaste activa**
De vennootschap beoordeelt jaarlijks de verwachte resterende gebruiksduur en de restwaarde. Indien noodzakelijk worden afschrijvingen hierop in het boekjaar en toekomstige jaren aangepast.
- **Voorzieningen**
De vennootschap beoordeelt jaarlijks de uitgangspunten van de berekeningen van de voorzieningen voor personeelsregelingen en overige voorzieningen, waaronder de voorziening bodemsanering.

Verslaggevingsvaluta en vreemde valuta's

Deze jaarrekening is opgesteld in Euro's. Bedragen zijn weergegeven in Euro's, tenzij anders is vermeld. Vorderingen, schulden en verplichtingen in vreemde valuta's worden omgerekend tegen de koers per balansdatum. Transacties in vreemde valuta's in het boekjaar worden verwerkt tegen de koers van de transactiedatum. Deze koersverschillen worden opgenomen in de winst-en-verliesrekening.

Saldering

Saldering van vorderingen en schulden vindt uitsluitend plaats als het juridisch mogelijk is en het stellige voornemen bestaat om het saldo als zodanig of beide posten simultaan af te wikkelen.

Kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de indirecte methode. Betaalde en ontvangen interest en ontvangen dividenden zijn opgenomen onder de kasstroom uit operationele activiteiten. Betaalde dividenden worden opgenomen onder de kasstroom uit financieringsactiviteiten.

E. Grondslagen voor de waardering van activa en passiva

Activa

Bijzondere waardevermindering 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 kasstroomgenererende eenheid waartoe het actief behoort. Van een bijzondere waardevermindering is sprake als de boekwaarde van een actief of de kasstroomgenererende 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.

Materiële vaste activa

De materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs, verminderd met cumulatieve afschrijvingen en indien van toepassing met bijzondere waardeverminderingen. De afschrijvingen worden gebaseerd op de geschatte economische levensduur en worden berekend op basis van een vast percentage van de verkrijgingsprijs, rekening houdend met een eventuele restwaarde. Er wordt afgeschreven vanaf het moment van ingebruikneming.

Op terreinen in eigendom en op materiële vaste activa in aanbouw wordt niet afgeschreven.

De materiële vaste activa waarvan de vennootschap op basis van een financiële leaseovereenkomst het economische eigendom verkregen heeft, worden geactiveerd. De uit de financiële leaseovereenkomst voortkomende verplichting wordt als schuld verantwoord. De in de toekomstige leasetermijnen begrepen interest wordt gedurende de looptijd van de financiële leaseovereenkomst ten laste van het resultaat gebracht.

Periodiek groot onderhoud wordt volgens de componentenbenadering geactiveerd. Hierbij worden de totale uitgaven toegewezen aan de samenstellende delen.

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

Deelnemingen

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

Deelnemingen waarin geen invloed van betekenis op het zakelijke en financiële beleid wordt uitgeoefend, worden gewaardeerd op verkrijgingsprijs en indien van toepassing onder aftrek van bijzondere waardeverminderingen.

Derivaten

Er zijn door Havenbedrijf Amsterdam in 2013 geen derivatencontracten afgesloten.

Vorraden

Havenbedrijf Amsterdam waardeert geen voorraden op de balans, aangezien de waarde van de voorraden ten opzichte van de totale balanswaarde zeer klein is en per balansdatum nauwelijks fluctueert. De voorraden betreffen hoofdzakelijk reserveonderdelen en verbruiksmaterialen voor de vaartuigen en technische installaties.

Vorderingen

De vorderingen, inclusief vorderingen op debiteuren, worden

bij eerste verwerking opgenomen tegen de reële waarde en vervolgens gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs. De geamortiseerde kostprijs wordt bepaald via de effectieve rentemethode verminderd met eventuele afboekingen (of voorzieningen voor oninbaarheid). In deze berekening wordt rekening gehouden met de reële waarde bij verkrijging en transactiekosten die onderdeel uitmaken van de effectieve rentevoet.

Liquide middelen

De liquide middelen worden gewaardeerd tegen de nominale waarde.

Passiva

Voorziengen

Voorziengen worden gevormd voor in rechte afdwingbare of feitelijke verplichtingen die op de balansdatum bestaan waarbij het waarschijnlijk is dat een uitstroom van middelen noodzakelijk is en waarvan de omvang op betrouwbare wijze is te schatten. Indien van toepassing worden voorzieningen opgenomen tegen contante waarde.

Pensioenen en overige personeelsregelingen

De werknemers van de vennootschap nemen deel aan de bedrijfstakpensioenregeling van het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP). De 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.

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.

De dekkingsgraad van het ABP op 31.01.2014 was 105,4%. In deze stand van de dekkingsgraad is de beëindiging van de verlaging (per 01.04.2014) verwerkt.

Overige langlopende personeelsbeloningen verbonden aan het beloningspakket, zoals beloningen wegens jubilea, tijdelijk verlof en dergelijke, met een langlopend karakter waarbij sprake is van opbouw van rechten worden ook in de balans opgenomen in een voorziening. De opgenomen verplichting is de beste schatting van de bedragen die noodzakelijk zijn om de desbetreffende verplichtingen per balansdatum af te wikkelen.

Ontslagvergoedingen worden verwerkt indien aantoonbaar sprake is van een verplichting tot beëindiging van dienstverbanden met werknemers.

Langlopende schulden

Onder de langlopende schulden worden schulden opgenomen met een resterende looptijd van meer dan één jaar.

Langlopende leningen

Opgenomen rentedragende leningen en schulden worden gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs.

Afkoop Erfpacht

Voor huurders van terreinen bestaat de mogelijkheid om erfpachtcontracten tegen contante waarde af te kopen. De ontvangen afkoopsommen zijn opgenomen onder de langlopende schulden. Het deel van de vooruit ontvangen erfpachtvergoedingen dat betrekking heeft op 2014 is opgenomen onder de kortlopende schulden. Jaarlijks wordt de rente over het uitstaande saldo toegevoegd en worden de bij het betreffende boekjaar behorende opbrengsten ten gunste van de contractopbrengsten gebracht.

Lease overeenkomsten

Op grond van de economische realiteit op het tijdstip van het aangaan van een contract wordt beoordeeld of de overeenkomst een lease bevat. Een contract wordt aangemerkt als lease overeenkomst indien de nakoming van de overeenkomst afhankelijk is van het gebruik van een specifiek actief of de overeenkomst het recht van het gebruik van een specifiek actief omvat. Onderscheid wordt gemaakt naar financiële en operationele lease.

- Activa die worden gefinancierd door middel van financiële leasing worden geactiveerd in de balans op het tijdstip van het aangaan van het leasecontract tegen de reële waarde van het actief of de lagere contante waarde van de minimale leasetermijnen. De te betalen leasetermijnen worden op annuïtaire wijze verdeeld in een aflossings- en een rentecomponent, gebaseerd op een vast rentepercentage. De leaseverplichtingen worden exclusief de rentevergoeding opgenomen onder de langlopende schulden. De rentecomponent als onderdeel van de leasetermijnen wordt verantwoord in de winst- en verliesrekening. De relevante activa worden afgeschreven over de economische levensduur.
- 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 regelingen.



F. Grondslagen voor de bepaling van het resultaat

Algemene waarderingsgrondslagen

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 voor het opmaken van de jaarrekening bekend zijn geworden.

Opbrengstverantwoording

Onder netto-omzet wordt verstaan de opbrengst van de in het boekjaar verleende diensten onder aftrek van kortingen en de over de omzet geheven belastingen. Opbrengsten van diensten worden opgenomen naar rato van de mate waarin de diensten zijn geleverd, gebaseerd op de tot balansdatum in het kader van de dienstverlening gemaakte kosten in verhouding tot de geschatte kosten van de totaal te verrichten dienstverlening. De kostprijs van deze diensten wordt aan dezelfde periode toegerekend.

Kosten

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

voldaan aan de voorwaarde voor het opnemen van de voorziening.

Exploitatiesubsidies

Exploitatiesubsidies worden ten gunste van de winst- en verliesrekening gebracht in het jaar waarin de gesubsidieerde uitgaven zijn verantwoord.

Afschrijvingen

De afschrijvingen op materiele vaste activa worden gebaseerd op de verkrijgings- of vervaardigingsprijs. Op terreinen en op materiële activa in aanbouw wordt niet afgeschreven. Afschrijvingen vinden plaats volgens de lineaire methode op basis van de verwachte economische levensduur.

Aandeel in het resultaat van niet-geconsolideerde ondernemingen

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 grondslagen voor waardering en resultaatbepaling van Havenbedrijf Amsterdam. Bij deelnemingen waarin geen invloed van betekenis op het zakelijke en financiële beleid wordt uitgeoefend, wordt het dividend als resultaat aangemerkt. Verwerking hiervan vindt plaats onder de financiële baten en lasten.

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

Alle aandelen van de vennootschap worden gehouden door de gemeente Amsterdam. Op grond van artikel 2 lid 3 en 7 van de Wet op de vennootschapsbelasting zijn de (huidige) activiteiten daardoor vrijgesteld van heffing van vennootschapsbelasting.



G. Toelichting op de balans

1. Immateriële vaste activa

	Concessies, vergunningen en intellectuele eigendommen	Activa in aanbouw	Totaal
Inbreng per 1 januari 2013	5.230.656	-	5.230.656
Boekwaarde per 1 januari 2013	5.230.656	-	5.230.656
Investeringen	3.405.368	119.200	3.524.568
Afschrijvingen	(1.330.401)	-	(1.330.401)
Desinvesteringen	(66.336)	-	(66.336)
	2.008.630	119.200	2.127.830
Cumulatieve aanschafwaarde	8.569.688	119.200	8.688.888
Cumulatieve afschrijvingen	(1.330.401)	-	(1.330.401)
Boekwaarde per 31 december 2013	7.239.287	119.200	7.358.487
Afschrijvingspercentages	10-33%		

De immateriële vaste activa betreffen investeringen in nieuwe ICT applicaties en het van Rijkswaterstaat verkregen gebruiksrecht op de Walradarvoorzieningen voor de periode 2013 – 2022.

2. Materiële vaste activa

	Gronden en terreinen in erfpacht verkregen	Grond- en weg- werken	Waterwerken	Overige materiële vaste activa	Activa in aanbouw	Totaal
Inbreng per 1 januari 2013	300.584.972	70.538.057	126.389.636	41.169.265	-	538.681.931
Boekwaarde	300.584.972	70.538.057	126.389.636	41.169.265	-	538.681.931
Mutaties 2013						
Bruto Investerings	-	1.941.649	1.181.875	1.206.439	3.763.156	8.093.120
Desinvesteringen	68.069	-	-	(2.228.931)	-	(2.160.862)
Bijdragen derden	-	(323.081)	-	(134.657)	(66.997)	(524.735)
Afschrijvingen	(6.013.061)	(5.902.474)	(5.099.396)	(6.957.734)	-	(23.972.665)
	(5.944.992)	(4.283.906)	(3.917.521)	(8.114.882)	3.696.159	(18.565.142)
Cumulatieve aanschafwaarde	300.653.041	72.156.625	127.571.512	40.012.116	3.696.159	544.089.454
Cumulatieve afschrijvingen	(6.013.061)	(5.902.474)	(5.099.396)	(6.957.734)	-	(23.972.665)
Boekwaarde per 31 dec. 2013	294.639.980	66.254.151	122.472.115	33.054.383	3.696.159	520.116.788
Afschrijvingspercentages	2%	2,5- 10%	2 - 10%	5 - 20%		

Gronden en terreinen in erfpacht verkregen

Bij de oprichting heeft de vennootschap het economisch eigendom van de haventerreinen verkregen. De gemeente Amsterdam bezit het juridische eigendom van de haventerreinen.

De erfpachtovereenkomst voldoet aan de definitie van een leaseovereenkomst in de Nederlandse verslaggevingsstandaarden en in het bijzonder aan de definities zoals gesteld in de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving RJ 292, Leasing. Op basis van de leaseovereenkomst worden niet nagevoeg alle economische voordelen en risico's verbonden aan het eigendom van de grond aan Havenbedrijf Amsterdam overgedragen (eigendom van de grond gaat niet over naar Havenbedrijf Amsterdam aan het einde van de leaseperiode) en daarom kwalificeert de erfpachtovereenkomst als een operationele lease.

De jaarlijkse canonbetalingen in het eerste tijdvak van 50 jaar worden geacht te zijn afgekocht, zoals bepaald tussen de gemeente en het havenbedrijf (Akte van inbreng, artikel 6.3). 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 grond" met agio als tegenhanger op de balans.

Havenbedrijf Amsterdam schrijft het verkregen erfpacht voor de haventerreinen af in 50 jaar.

De verkrijgingsprijs van de activa die de gemeente Amsterdam heeft ingebracht in Havenbedrijf Amsterdam is gelijk aan de boekwaarde volgens de administratie van de haven als onderdeel van de gemeente. De ingebrachte boekwaarde is de verkrijgingsprijs voor de NV. De cumulatieve aanschafwaarden en afschrijvingen zijn gesaldeerd waardoor volledig afgeschreven activa niet meer zichtbaar zijn, omdat de inbrengprijs de nieuwe verkrijgingsprijs vormt.

Investerings

De investeringen omvatten met name groot onderhoud van de infrastructuur en investeringen in de vaartuigen van de Divisie Havenmeester.

Desinvesteringen

De desinvesteringen betreffen de buiten gebruik stelling van twee vaartuigen.

3. Financiële vaste activa

	Halum BV	Hallum Cruise BV	Vorderingen op participanten en op mij-en waarin wordt deelgenomen	Overige vorderingen	Totaal
Inbreng per 1 januari 2013	2.764.851	2.157.815	6.963.851	2.902.983	14.789.500
Boekwaarde	2.764.851	2.157.815	6.963.851	2.902.983	14.789.500
Mutaties 2013					
Verstekte leningen	-	-	-	-	-
Aflossingen	-	-	-	(487.283)	(487.283)
Rente	-	-	-	188.034	188.034
Waardeverminderingen	-	-	(375.376)	-	(375.376)
Terugnemingen waardeverminderingen	-	-	-	-	-
Aandeel resultaat deelnemingen met invloed van betekenis	(55.000)	255.091	-	-	200.091
Dividend overige deelnemingen	-	-	-	-	-
Boekwaarde per 31 december 2013	2.709.851	2.412.906	6.588.475	2.603.733	14.314.965

Naast Hallum BV en Hallum Cruise heeft Havenbedrijf Amsterdam ook een deelneming in Regionale Ontwikkelingsmaatschappij B.V. (RON BV). Deze deelneming was per 01.01.2013 op nul gewaardeerd en in deze waardering hebben zich gedurende 2013 geen mutaties voorgedaan.

Op basis van de voorlopige jaarrekening van RON BV heeft Havenbedrijf Amsterdam NV de waardering van de lening aan RON naar beneden bijgesteld.

Voor een overzicht van de deelnemingen wordt [verwezen naar](#) het overzicht verbonden partijen.

4. Vorderingen

	<u>31 december 2013</u>	<u>1 januari 2013</u>
Rekening-courant deelneming	-	13.492
Handelsvorderingen	26.648.805	28.063.462
Overlopende activa	<u>5.158.551</u>	<u>8.588.595</u>
	<u>31.807.356</u>	<u>36.665.548</u>

De handelsvorderingen zijn opgenomen onder aftrek van een voorziening voor dubieuze debiteuren ad € 3,2 mln. Van de handelsvorderingen heeft € 15,7 mln. betrekking op de gefactureerde erfpachtcontracten 2014. De belangrijkste posten onder de overlopende activa zijn nog te factureren opbrengsten waaronder zeehavengeld (€ 0,7 mln.) en nog te ontvangen binnenhavengeld (€ 1,6 mln.)

5. Liquide middelen

	<u>31 december 2013</u>	<u>1 januari 2013</u>
Banktegoeden	64.568.688	15.429.448
	<u>64.568.688</u>	<u>15.429.448</u>

Van de banktegoeden is € 1,5 mln. niet vrij opneembaar in verband met een bankgarantie ten behoeve van de afdracht pensioenpremies aan ABP.

6. Eigen vermogen

	Geplaatst kapitaal	Agio	Wettelijke en statutaire reserves	Overige reserves	Niet verdeelde winsten	Totaal
Inbreng per 1 januari 2013	45.000	300.584.972	-	4.813.992	-	305.443.964
Resultaat boekjaar	-	-	-	-	50.133.139	50.133.139
Gestort aandelenkapitaal	-	-	-	-	-	-
Reserve omrekeningsverschillen	-	-	-	-	-	-
Wettelijke reserve deelnemingen	-	-	-	-	-	-
Totaal mutaties	-	-	-	-	50.133.139	50.133.139
Stand per 31 december 2013	45.000	300.584.972	-	4.813.992	50.133.139	355.577.103

Aandelenkapitaal

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.

Agio reserve

Bij de oprichting heeft de vennootschap het economisch eigendom van de haventerreinen 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 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 'Gronden en terreinen in erfpacht verkregen' met agio als tegenhanger op de balans.

7. Voorzieningen

	Personeels- voorzieningen	Sanerings- verplichtingen	Verplichting voor stort-locaties	Overige Voorzieningen	Totaal
Inbreng per 1 januari 2013	<u>3.135.955</u>	<u>11.483.496</u>	<u>1.756.040</u>	<u>1.110.000</u>	<u>17.485.491</u>
Dotaties	227.737	1.143.416	-	-	1.371.153
Onttrekkingen	(295.197)	(1.320.336)	(1.307.265)	(215.900)	(3.138.699)
Vrijval	(662.554)	(403.832)	(448.775)	(894.100)	(2.409.261)
Toerekening rente	60.375	445.088	-	-	505.463
Boekwaarde per 31 december 2013	<u>2.466.315</u>	<u>11.347.832</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>13.814.147</u>

Personeelsvoorzieningen

Voorzieningen zijn getroffen in verband met voormalig personeel, jubilea en overige uitgestelde beloningen.

	<u>31 december 2013</u>	<u>1 januari 2013</u>
Voormalig personeel	864.350	1.267.020
Jubileum uitkering	83.471	74.641
Overige uitgestelde beloningen	1.518.494	1.794.294
Totaal	<u>2.466.315</u>	<u>3.135.955</u>

Voorziening voor saneringsverplichtingen

De voorziening voor toekomstige bodemsanering heeft betrekking op door Havenbedrijf Amsterdam geaccepteerde restvervuiling bij huur- of erfpachtcontractbeëindiging van terreinen en wordt gevormd door hiermee samenhangende ontvangen afkoopsommen. De aard van deze voorziening is langlopend.

De afkoop wordt berekend op basis van de contante waarde van de verwachte saneringsuitgaven op de betreffende locatie(s). Aan de voorziening wordt jaarlijks rente toegevoegd.

Voor bodemvervuiling van de overige terreinen is in de jaarrekening geen voorziening opgenomen. Eventuele sanering van deze terreinen zal doorgaans op zeer lange termijn plaatsvinden. Vanwege voortschrijdende technologische ontwikkelingen alsmede wijzigingen in wet- en regelgeving is de omvang van de bijbehorende toekomstige saneringsuitgaven op dit moment slechts met grote onzekerheden in te schatten. Voorts geldt dat in de standaard contractbepalingen van Havenbedrijf Amsterdam bij verhuur dan wel uitgifte in (onder)erfpacht is opgenomen dat de bodem bij beëindiging van het contract in oorspronkelijke staat aan Havenbedrijf Amsterdam dient te worden opgeleverd. De verwachting is dan ook dat toekomstige saneringsuitgaven in belangrijke mate verhaald kunnen worden op de vervuiler.

Verplichting voor baggerstortlocaties

In 2014 zal Havenbedrijf Amsterdam met gemeente Amsterdam en provincie Noord-Holland in overleg treden over de verantwoordelijkheden ten aanzien van de nazorg van de bagger stortlocatie Amerikahaven. Het provinciale beleid heeft als uitgangspunt dat de nazorg voor stortlocaties uitsluitend bij publieke overheden wordt belegd. Het door Havenbedrijf Amsterdam, conform de voorschriften van de provincie Noord-Holland, opgebouwde doelvermogen (€ 1,3 mln.) heeft in dit kader niet meer het karakter van een voorziening maar van een kortlopende verplichting en is in deze jaarrekening daarom dusdanig gerubriceerd.

Overige voorzieningen

In 2013 zijn de voorzieningen voor eventuele verplichtingen aan derden in verband met de milieucontouren vrijgevallen.

8. Langlopende schulden

	Aflossing 1-5 jaar	Aflossing > 5 jaar	31 december 2013 Totaal	1 januari 2013 Totaal
Lening gemeente Amsterdam	125.000.000	0	125.000.000	147.124.000
Leningportefeuille	125.000.000	0	125.000.000	147.124.000
Vooruit ontvangen erfpacht	6.315.720	75.356.882	81.672.602	81.930.662
Financiële leaseverplichtingen	0	0	0	0
Overige langlopende schulden	1.663.431	0	1.663.431	1.752.852
Overige langlopende schulden	7.979.152	75.356.882	83.336.034	83.683.514
TOTAAL	132.979.152	75.356.882	208.336.034	230.807.514

Lening gemeente Amsterdam

De lening van gemeente Amsterdam heeft een looptijd van 3 jaar (1 april 2013 – 1 april 2016). Er gelden voor deze periode geen aflossingsverplichtingen en er kan boetevrij worden afgelost.

De jaarlijks verschuldigde rente over de lening bedraagt 5,01%.

Per 23.12.2013 is door Havenbedrijf Amsterdam € 22,125 mln. boetevrij vervroegd afgelost.

Kredietfaciliteit

Havenbedrijf Amsterdam heeft naast deze lening de beschikking over een kredietfaciliteit bij de gemeente Amsterdam van € 50 mln.

Financiële instrumenten

Havenbedrijf Amsterdam heeft geen financiële instrumenten ingezet.

Vooruitontvangen erfpacht

Dit betreft de door klanten afgekochte erfpachtvergoedingen. Het deel van de vooruit ontvangen erfpachtvergoedingen dat betrekking heeft op 2014 (€ 7,1 mln.) is opgenomen onder de kortlopende schulden.

Overige langlopende schulden

In de post overige langlopende schulden zijn de ontvangen bijdragen van derden aan de uitvoering van het Convenant Houthavens en de ontvangen waarborgsommen (huurcontracten) opgenomen.

9. Kortlopende schulden en overlopende passiva

	<u>31 december 2013</u>	<u>1 januari 2013</u>
Handelscrediteuren	7.820.494	4.705.916
Belastingen en premies sociale verzekeringen	3.183.801	1.148.294
Pensioenen	379.565	370.092
Vooruitontvangen contractopbrengsten	35.608.882	35.438.852
Overige schulden en overlopende passiva	<u>13.446.258</u>	<u>15.396.960</u>
	<u><u>60.439.000</u></u>	<u><u>57.060.114</u></u>

De belangrijkste posten in 2013 onder de overige schulden en overlopende passiva zijn nog te betalen bedragen waaronder nog te betalen incentives en kortingen (€ 3,0 mln.), nog te ontvangen facturen (€ 2,0 mln.), nazorg baggerstortlocatie (€ 1,3 mln.), onroerende zaak belasting (€ 1,2 mln.) en vakantiegeld (€ 0,7 mln.).

10. Niet in de balans opgenomen verplichtingen

Voorwaardelijke regelingen

Convenant Houthavens

Havenbedrijf Amsterdam NV heeft met de gemeente Amsterdam, de provincie Noord-Holland en verschillende bedrijven in de haven het convenant Houthavens gesloten. Doel van de overeenkomst is om de ontwikkeling van de haven en de daar gevestigde bedrijven en de ontwikkeling van woningbouw in de Houthaven en op de NDSM-werf, in een goede balans ten opzichte van elkaar mogelijk te maken. Om dit te concretiseren is een innovatiefonds ingesteld waaruit een bijdrage betaald kan worden aan de bedrijven voor het realiseren van bovenwettelijke milieumaatregelen (maatregelen die verder reiken dan bedrijven op basis van wet- en regelgeving verplicht zijn) die bijdragen aan de verbetering van de op dat moment bestaande milieusituatie en leefomgeving. Voor het innovatiefonds is een maximum bedrag van € 9 mln. overeengekomen. De maximale bijdrage van Havenbedrijf Amsterdam bedraagt € 3,0 mln. De resterende verplichting per ultimo 2013 bedraagt € 2,1 mln.

Meerjarige financiële regelingen

Ruigoord

Met de stichting Ruigoord is een overeenkomst gesloten, waarbij het Havenbedrijf Amsterdam heeft toegezegd om bij te dragen aan de renovatie, uitbreiding en bouw van ateliers.

Voor Havenbedrijf Amsterdam is er nog een resterende verplichting van € 0,7 mln.

Transformatie gebied

Bij het collegeprogramma van 2010 is afgesproken dat het havengebied binnen de ring zal transformeren naar gemengd woon/werkgebied. Dit proces is daarna uitgewerkt naar een Transformatiestrategie HavenStad, vastgesteld in de raadsvergadering van juli 2013. Hierbij is besloten dat de gemeente Amsterdam vasthoudt aan de beoogde ontwikkeling en dat pas in 2025 een afweging over de havengebieden aan de orde is. Wel blijven de bestaande afspraken van kracht:

- Er is een beperking in de uitgifte van terreinen binnen het Coen/Vlothavengebied, waarbij terreinen slechts tot 2029 mogen worden uitgegeven.
- 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 stad, 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.

Bodemsaneringen

In het havengebied zijn verschillende verontreinigingen bekend welke noch onder de verantwoordelijkheid van de huidige gebruiker noch onder oorlogsschade vallen (sanering van oorlogsschade is voor rekening van de gemeente Amsterdam). De kosten voor het saneren van deze verontreinigingen zijn voor rekening en verantwoordelijkheid van Havenbedrijf Amsterdam. Voor deze saneringen zijn geen voorzieningen gevormd omdat de omvang van de te maken kosten niet redelijkerwijs te schatten is, doordat het moment en de wijze van saneren nog niet duidelijk is. Het grootste deel van de bekende verontreinigingen bevindt zich in het transformatie gebied.

Afkoop bestemming slibvelden

In 2013 is er een overeenkomst gesloten tussen gemeente Zaanstad, de Vereniging belangengroep Nauerna, NV Afvalzorg holding, de provincie Noord-Holland en Havenbedrijf Amsterdam NV. In de overeenkomst is onder andere geregeld dat de voormalige slibvelden worden vrijgegeven voor de vestiging van bedrijven. Het betreft hier de effectuering van al in 2006 gemaakte afspraken. De optie dat deze terreinen worden gereserveerd als afvalstortlocatie komt hiermee te vervallen. Voor het verplaatsen van de afvalstortcapaciteit van deze locatie naar de stortplaats Nauerna betaalt Havenbedrijf Amsterdam NV een bedrag van € 2 miljoen aan de gemeente Zaanstad. Naar aanleiding van deze overeenkomst is het bestemmingsplan voor de voormalige slibvelden al aangepast. Op 31 december 2013 is, buiten de invloedssfeer van Havenbedrijf Amsterdam,

nog niet aan alle voorwaarden voldaan om de overeenkomst in werking te laten treden. Daardoor heeft Havenbedrijf Amsterdam nog niet de vrije beschikking over de voormalige slibvelden en is de verplichting niet in de balans verwerkt.

Overige langlopende verplichtingen

Van de nu lopende investeringen is € 0,8 miljoen geregistreerd als openstaande verplichting.

Overige langlopende verplichtingen (€ 3,3 mln.) zijn aangegaan betreffende de huur van kantoorpanden, (operationele) lease van voertuigen, IT-werkzaamheden, erfpacht en onderhoud van het havengebied. De specificatie is als volgt:

- Havenbedrijf Amsterdam heeft een huurcontract tot en met 2026 voor een kantoorpand. De jaarlijkse huurlasten bedragen ongeveer € 1,2 miljoen.
- Voor voertuigen heeft Havenbedrijf Amsterdam operationele leaseovereenkomsten gesloten. De jaarlijkse last bedraagt circa € 0,2 miljoen.
- Havenbedrijf Amsterdam heeft enkele contracten afgesloten voor de levering van IT-diensten. De IT-werkzaamheden houden o.a. in: het inrichten en beheer van werkplekken, beheer van diverse applicaties en IP netwerken. De jaarlijkse last bedraagt ongeveer € 0,5 miljoen.
- Havenbedrijf Amsterdam heeft in 2013 met OGA (gemeente Amsterdam) voor een terrein in het havengebied een erfpachtcontract voor 50 jaar afgesloten (€ 0,6 mln. in 2014).
- Met diverse leveranciers zijn voor het onderhouden van het havengebied contracten afgesloten. De contractwaarde is ultimo 2013 circa € 0,8 mln.

H. Toelichting op de winst- en verliesrekening

11. Som der bedrijfsopbrengsten

	31 december 2013
Zeehavengelden	49.962.764
Binnenhavengelden	6.364.340
Huur, erfpacht, kadegelden	74.975.014
Totaal netto omzet	<u>131.302.118</u>
Overige bedrijfsopbrengsten	12.027.587
Totaal omzet	<u>143.329.704</u>

De overige opbrengsten betreffen met name werken voor derden en de opbrengsten Haven Afvalstoffen Plan (HAP). In de overige opbrengsten is tevens een schadeuitkering ad € 0,5 mln. verantwoord die betrekking heeft op kosten die in voorgaande jaren zijn gemaakt.

12. Lonen, salarissen en sociale lasten

	31 december 2013
Lonen en salarissen	(20.564.322)
Sociale lasten	(2.601.915)
Pensioenlasten	(3.123.442)
Overige personeelslasten	(2.366.965)
Totaal omzet	<u>(28.656.644)</u>

Het aantal medewerkers van Havenbedrijf Amsterdam, berekend op fulltimebasis en uitgesplitst naar activiteiten, bedroeg ultimo 2013:

Nautische activiteiten	177
Exploitatie haventerreinen en overhead	<u>165</u>
	342

13. Overige bedrijfslasten

	2013
Overige bedrijfslasten	<u>(25.223.924)</u>
Totaal	<u><u>(25.223.924)</u></u>

De post overige bedrijfslasten omvat onder andere de kosten van het beheer en onderhoud van de haveninfrastructuur (€ 5,8 mln.), het nautische materieel en nautische informatiesystemen (€ 2,8 mln.), overige informatie- en communicatietechnologie (€ 4,8 mln.), communicatie- en acquisitiekosten (€ 2,1 mln.), onderzoek en advieskosten (€ 2,2 mln.) en huisvesting en overige facilitaire kosten (€ 1,9 mln.).

In de exploitatielasten is een totaal van € 1,4 mln. aan vrijval reserveringen voorgaande jaren verantwoord.

14. Financiële baten en lasten

	31 december 2013
Rente wegens uitgestelde betaling	<u>1.130.290</u>
Overige rentebaten	<u>667.683</u>
Totaal Financiële baten	1.797.973
Rente te late betaling crediteuren	(12.999)
Rente lening o/g gemeente Amsterdam	(7.161.605)
Rente afkoopsommen erfpachten/sanerings voorzieningen	<u>(6.609.194)</u>
Rentelasten	<u>(13.783.797)</u>
TOTAAL	<u><u>(11.985.824)</u></u>

15. Resultaat deelnemingen

Het resultaat deelnemingen (€ 0,2 mln.) betreft het resultaat van de 100% deelnemingen Hallum Cruise en Hallum.

16. Bezoldiging bestuurders en commissarissen

Commissarissen

De bezoldiging van de voorzitter van de Raad van Commissarissen bedraagt € 30.000 per jaar. Voor de leden bedraagt de bezoldiging € 20.000 per jaar. Daarnaast wordt aan de leden die zitting hebben in de audit commissie, de bezoldigingscommissie of de benoemingscommissie een vergoeding verstrekt van € 5.000 op jaarbasis.

Met ingang van de dag van oprichting van Havenbedrijf Amsterdam N.V., op 6 maart 2013, is de op 18 december 2012 door het College van Burgemeester en Wethouders benoemde Raad van Advies verder gegaan als Raad van Commissarissen. De bezoldiging van de leden van de Raad van Advies/ Raad van Commissarissen is per 1 januari 2013 aangevangen.

De heer Westdijk is per 1 juli 2013 om persoonlijke redenen teruggetreden als voorzitter en als commissaris, Vice voorzitter René Smit heeft het voorzitterschap tot 31 december 2013 waargenomen en is per 1 januari 2014 benoemd als voorzitter.

	Periode	Basis vergoeding	Vergoeding Commissie	Totaal
N.J. Westdijk (voorzitter RvC)	1/1 - 30/06/2013	15.000	-	15.000
J.F.C. van den Boer	1/1 - 31/12/2013	20.000	5.000	25.000
W.J. Maas	1/1 - 31/12/2013	20.000	5.000	25.000
R.I. Doerga	1/1 - 31/12/2013	20.000	5.000	25.000
R.M. Smit (vice voorzitter)	1/1 - 31/12/2013	20.000	5.000	25.000
J.F.J.M. de Haas	1/1 - 31/12/2013	20.000	5.000	25.000
		<u>115.000</u>	<u>25.000</u>	<u>140.000</u>

Bestuurders

De Algemene Directie van Havenbedrijf Amsterdam bestaat eind 2013 uit de volgende bestuurders:

D. Meijer	President Directeur (CEO)
K.J. Overtoom	Operationeel Directeur (COO)
E.H.J Nieuwenhuizen	Financieel Directeur (CFO)

De bezoldiging van de Algemene Directie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is per 1 april 2013 aangevangen.

	Brutosalaris	Pensioen- premie	Totaal
CEO	117.000	21.032	138.032
COO	93.780	17.313	111.093
CFO	93.780	16.900	110.680
	<u>304.560</u>	<u>55.245</u>	<u>359.805</u>

De directie kan een variabele beloning worden toegekend van maximaal 10% van het bruto salaris. Deze beloning is voor 2013 nog niet vastgesteld.

De totale beloning van de directieleden is binnen de WNT norm 2013, inclusief deze variabele beloning. (WNT norm 2013: € 228.599).

17. Verbonden partijen

De vennootschap heeft belangen in de volgende deelnemingen:

<u>Deelneming</u>	<u>Belang</u>	<u>Vestigingsplaats</u>
Bouw- en Handelsmaatschappij Hallum B.V.	100%	Amsterdam
- Amsterdam Westpoint v.o.f.	33,33%	Amsterdam
- Amsterdam Logistic Group B.V.	100%	Amsterdam
- Masslog GmbH	34%	Duisburg
- Portbase B.V.	25%	Rotterdam
- Keyrail	15%	Zwijndrecht
Hallum Cruise B.V.	100%	Amsterdam
- Waterkant B.V.	49%	Amsterdam
- Waterkant C.V.	49%	Amsterdam
Regionale Ontwikkelingsmaatschappij B.V. (RON)	33,33%	Amsterdam

18. Toelichting accountantskosten

De jaarrekening wordt gecontroleerd door ACAM.

De totale kosten voor het onderzoek van de jaarrekening, andere controleopdrachten en overige niet-controle opdrachten, uitgevoerd door de externe accountant, die ten laste van het resultaat 2013 zijn gebracht, zijn hieronder gespecificeerd:

	ACAM
Controle van de jaarrekening	87.560
Overige controle opdrachten	4.685
Overige niet-controle opdrachten	<u>14.319</u>
Totaal	<u><u>106.564</u></u>

I. Overige gegevens

19. Statutaire regeling winstbestemming

Bij de verzelfstandiging van Havenbedrijf Amsterdam zijn afspraken gemaakt over de dividenduitkering aan de gemeente Amsterdam. Verwezen wordt naar de bepalingen hieromtrent in de Havenovereenkomst (artikel 9) en de statuten (artikel 25) van Havenbedrijf Amsterdam. Het dividendbeleid kent een minimum dividend en bepalingen die moeten garanderen dat de financiële continuïteit van Havenbedrijf Amsterdam niet in gevaar wordt gebracht door dividenduitkeringen. Er is door B&W van de gemeente Amsterdam een ondergrens (vaste dividendvoet) vastgesteld van € 25,6 miljoen en voor de jaren 2013-2016 is daarbij nog specifiek afgesproken dat Havenbedrijf Amsterdam tenminste conform het FMP 2013-2016 van de gemeente dividend zal afdragen.

Dit betekent voor deze jaren de volgende uitkeringen:

FMP	2013	2014	2015	2016
X € mln.	42,4	46,2	47,2	45,8

20. Voorstel winstbestemming

Het nettoresultaat bedraagt € 50,1 mln. Conform het bepaalde in artikel 24.3 van de statuten van Havenbedrijf Amsterdam en artikel 2:392 lid 1 Burgerlijk Wetboek stelt de Directie voor een dividend van € 47,5 miljoen over het uitstaande aandelenkapitaal uit te keren. Het restant van het netto resultaat ad € 2,6 miljoen zal worden toegevoegd aan de overige reserves.

21. Gebeurtenissen na balansdatum

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

22. Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

 Gemeente
 Amsterdam




Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Nr. 565.000.13-A

Aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders en de Raad van Commissarissen van Havenbedrijf Amsterdam N.V.

Verklaring betreffende de jaarrekening

Wij hebben de jaarrekening 2013 van Havenbedrijf Amsterdam N.V. (daterend van 15 april 2014) te Amsterdam gecontroleerd. Deze jaarrekening bestaat uit de balans per 31 december 2013 en de winst- en verliesrekening over 2013 met de toelichting daarop, waarin zijn opgenomen een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

Verantwoordelijkheid van de directie

De directie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is verantwoordelijk voor het opmaken van de jaarrekening die het vermogen en het resultaat getrouw dient weer te geven, alsmede voor het opstellen van het jaarverslag, beide in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW). De directie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing als het noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten.

Verantwoordelijkheid van de accountant

Onze verantwoordelijkheid is het geven van een oordeel over de jaarrekening op basis van onze controle. Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder de Nederlandse controlestandaarden. Dit vereist dat wij voldoen aan de voor ons geldende ethische voorschriften en dat wij onze controle zodanig plannen en uitvoeren dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat.

Een controle omvat het uitvoeren van werkzaamheden ter verkrijging van controle-informatie over de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening. De geselecteerde werkzaamheden zijn afhankelijk van de door de accountant toegepaste oordeelsvorming, met inbegrip van het inschatten van de risico's dat de jaarrekening een afwijking van materieel belang bevat als gevolg van fraude of fouten.

Bij het maken van deze risico-inschattingen neemt de accountant de interne beheersing in aanmerking die relevant is voor het opmaken van de jaarrekening en voor het getrouwe beeld daarvan, gericht op het opzetten van controlewerkzaamheden die passend zijn in de omstandigheden. Deze risico-inschattingen hebben echter niet tot doel een oordeel tot uitdrukking te brengen over de effectiviteit van de interne beheersing van de vennootschap. Een controle omvat tevens het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving, de gebruikte financiële rechtmatigheidscriteria en van de redelijkheid van de door de directie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. gemaakte schattingen, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de jaarrekening

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is om een onderbouwing voor ons oordeel te bieden.

Oordeel betreffende de jaarrekening

Naar ons oordeel geeft de jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van Havenbedrijf Amsterdam N.V. per 31 december 2013 en van het resultaat over 2013 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

Verklaring betreffende overige bij of krachtens de wet gestelde eisen

Ingevolge artikel 2:393 lid 5 onder e en f BW vermelden wij dat ons geen tekortkomingen zijn gebleken naar aanleiding van het onderzoek of het jaarverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, overeenkomstig Titel 9 Boek 2 BW is opgesteld en of de in artikel 2:392 lid 1 onder b tot en met h BW vereiste gegevens zijn toegevoegd. Tevens vermelden wij dat het jaarverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, verenigbaar is met de jaarrekening zoals vereist in artikel 2:391 lid 4 BW.

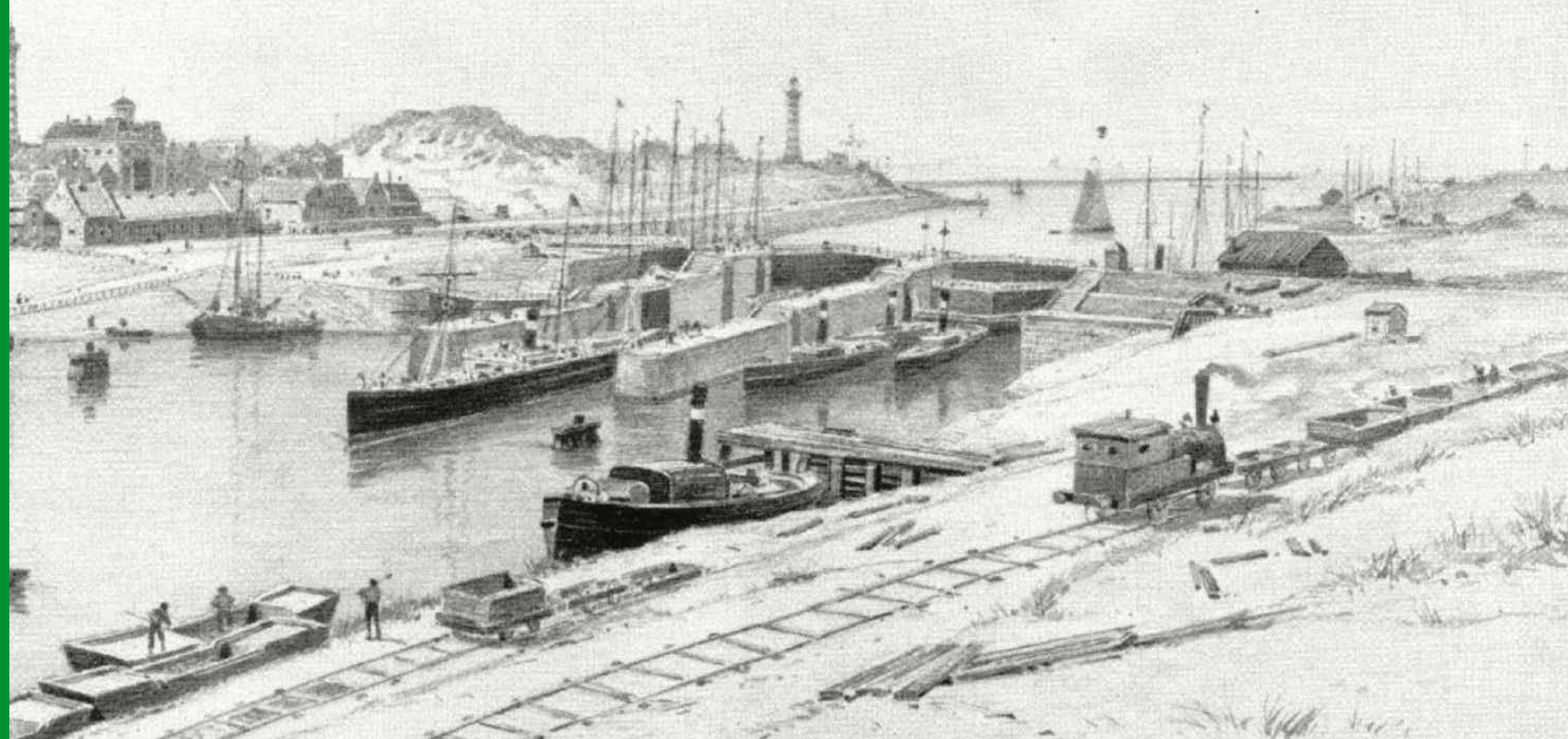
Amsterdam, 20 mei 2014

Auditdienst ACAM



H. Demirel RA

In 1275 gaf graaf Floris V de 'mensen die wonen bij de dam in de Amstel' vrijheid van tol door het hele graafschap Holland. Voor de Amsterdamse schippers was dat erg belangrijk. Elk jaar kregen ze van de stad een 'tolbrief', waarmee ze zonder betalen met hun handel de grafelijke tollens langs de binnenwateren konden passeren.



Havengeld is, naast erfpachtinkomsten, tegenwoordig een van de inkomstenbronnen van Havenbedrijf Amsterdam. In overleg met ORAM en het havenbedrijfsleven heeft Havenbedrijf Amsterdam eind 2013 nieuwe haventarieven vastgesteld. Daarbij is het overslagtarief voor boord-boord overslag afgeschaft en de frequentiekorting voor lijndiensten uitgebreid waardoor het voor rederijen aantrekkelijker is om met meer schepen Amsterdam aan te lopen.



Ondertekening van de jaarrekening

Amsterdam, 15 april 2014

Algemene Directie:



D. Meijer

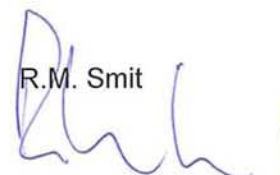


K.J. Overtoom

E.H.J. Nieuwenhuizen



Raad van Commissarissen:



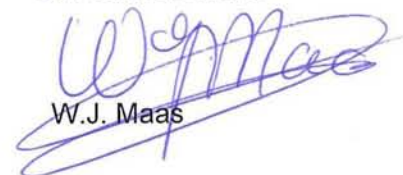
R.M. Smit

J.F.C. van den Boer



R.I. Doerga

J.F.J.M. de Haas



W.J. Maas

Algemene Directie:

D. Meijer
K.J. Overtoom
E.H.J. Nieuwenhuizen

Raad van Commissarissen:

R.M. Smit
J.F.C. van den Boer
R.I. Doerga
J.F.J.M. de Haas
W.J. Maas