

Opmaat naar een groenere haven

Port of Amsterdam - Jaarverslag 2024



Be part of a better port



Over dit jaarverslag

Met ons jaarverslag informeren wij stakeholders en andere geïnteresseerden over de financiële en duurzaamheidsprestaties van Port of Amsterdam, de strategie en bestuursaangelegenheden.

Implementatie CSRD

De opzet van dit jaarverslag 2024 is anders dan die van voorgaande jaren. In de jaren tot en met 2021 gaven we uitgebreid invulling aan onze ambities om volgens verregaande richtlijnen te rapporteren (GRI-standard op het niveau Core en raamwerk International Integrated Reporting Council (IIRC)), steeds transparanter te zijn (Transparantiebenchmark) en onze externe verificatie van maatschappelijke resultaten te vergroten (Assurance). Voor het jaarverslag van 2022 en 2023 hebben we voor een sobere opzet gekozen, om onze capaciteit te kunnen gebruiken voor de voorbereiding op de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), de nieuwe richtlijn van de Europese Unie. Voor dit jaarverslag 2024 was ons doel om al zoveel mogelijk conform deze richtlijn te rapporteren, ook al zou deze pas voor het boekjaar 2025 voor ons gaan gelden. Ondertussen is de situatie aan het veranderen. Op 26 februari 2025 heeft de Europese Commissie voorgesteld de regels voor duurzaamheidsrapportage te versoepelen om de concurrentiepositie van Europese bedrijven te versterken.

Dit voorstel maakt deel uit van het 'Simplification Omnibus'-pakket, gericht is op het verminderen van de administratieve lastendruk voor bedrijven. De komende periode onderzoeken we de gevolgen hiervan op ons CSRD traject.

ESRS-structuur en vereisten

Wij hebben dit verslag opgezet in overeenstemming met de structuur en vereisten van de European Sustainability Reporting Standards (ESRS) volgens de EU-richtlijn CSRD. Conform deze standaarden rapporteren wij onze milieu-, sociale en bestuursinformatie (ESG: Environmental, Social en Governance) in een specifiek deel 'Duurzaamheidsverklaring' van dit jaarverslag.

Na het managementoverzicht in deel I van dit jaarverslag, vindt u deze duurzaamheidsverklaring in deel II, gevolgd door de jaarrekening in deel III. Bijlage 1 op pagina 156 - 160 bevat een gedetailleerd overzicht van alle ESRS-vereisten en waar die in dit verslag aan bod komen.

Scope van dit jaarverslag

Dit verslag omvat de activiteiten van Port of Amsterdam in de periode van 1 januari 2024 tot en met 31 december 2024 en is gepubliceerd op 17 april 2025.

Inhoud

04 Managementoverzicht

04 Kerncijfers 2024

05 Voorwoord

08 Visie, missie en strategie

10 Strategie 2021-2024

12 Koers houden onder druk

13 Herijkt kader: visie 2040 en strategie 2025 -2028

14 Waardecreatie

15 Waardeketen en waardecreatie

17 Ontwikkelingen

19 Resultaten

20 Resultaten strategie

38 Financiële resultaten

45 Bestuur

46 Governance

51 Risicomanagement

58 Verslag van de raad van commissarissen

64 Duurzaamheidsverklaring

65 Algemeen

71 Milieu

93 Sociaal

106 Governance

109 Jaarrekening 2024

148 Tekenblad

149 Overige gegevens

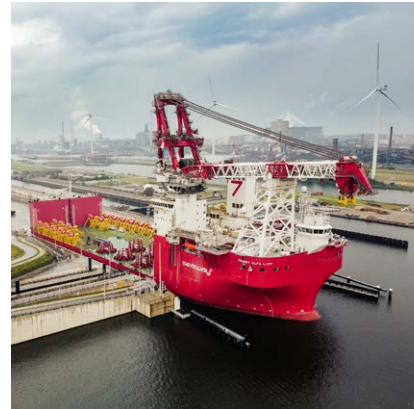
149 Statutaire regeling omtrent de bestemming van de winst

150 Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

156 Bijlagen

169 Colofon

Kerncijfers 2024



**57,5
mln**

Nettoresultaat²
(2023 55,1)

**3,2
ha**

Terreinuitgifte (netto)
(2023 12,2)

21,8%

**Schone
scheepvaart¹**
(2023 24,2%)

7.496

**Scheeps-
bewegingen³**
(2023 7.380)

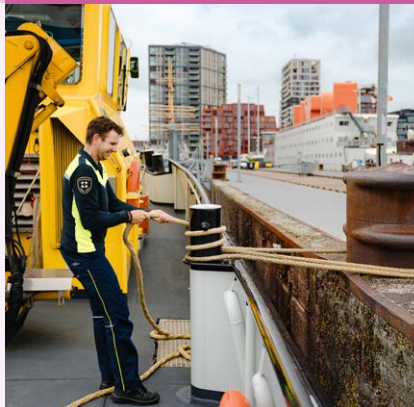
**62,2
mln ton**

**Overslag in
Amsterdam**
(2023 63,0)



**198,5
mln**

**Opbrengsten
Port of Amsterdam**
(2023 190,4)



**0,79
kton**

**CO₂-uitstoot
eigen organisatie**
(2023 0,83)

69/31

**Man/vrouw
verhouding**
(2023 69/31)

**49,7
mln**

Investerings⁴
(2023 € 58,5)



Voorwoord

2024 was het laatste jaar van de strategieperiode 2021-2024. We hebben in dit jaar de koers voortgezet die we de afgelopen jaren hebben gevolgd. De trend van een dalende overslag van fossiele producten zette door, terwijl onze non-fossiele omzet steeg. 2024 was ook de opmaat naar de volgende fase, die wordt ingeluid met het 750ste bestaansjaar van Amsterdam en daarmee ook van de haven.

Nieuwe visie en strategie

In 2024 hebben we de Visie 2040 en de Strategie 2025-2028 ontwikkeld. Daarin schetsen we het toekomstbeeld van een haven die de randvoorwaarden op orde heeft om in 2050 klimaatneutraal te zijn en activiteiten en ladingstromen aantrekt die hierbij passen. Begin 2025 heeft onze aandeelhouder, de gemeente Amsterdam, zich achter onze plannen geschaard.

De nieuwe visie en strategie liggen in lijn met hun voorgangers: we blijven scherpe keuzes maken. Niet voor niets heeft de Visie 2040 als titel: Green Port Amsterdam: bestemmingshaven voor schone scheepvaart, circulaire industrie en hernieuwbare energie.

We leggen de nadruk op drie aspecten: het belang van toegevoegde waarde boven dat van overslagvolumes, de volgende fase in de energietransitie en de versterking van de regionale aanpak. In de Strategie 2025-2028 werken we deze aspecten uit in concrete stappen die we de komende vier jaar zetten.

Opmaat naar de toekomst

In 2024 stond het versterken van een toekomstbestendig vestigingsklimaat centraal, als opmaat naar de nieuwe strategieperiode en de haven van 2040. Concreet hebben we geïnvesteerd in walstroom, met als grootste project de walstroomvoorziening voor de zeecruise, nieuwe kades en steigers, waaronder een offshorekade in de Afrikahaven, en een laadplein voor elektrisch laden van zwaar materieel. Veel tijd en werk ging ook zitten in de voorbereiding van niet zichtbare langetermijninvesteringen, onder meer om de infrastructuur voor de toekomstige energievoorziening te realiseren, zoals hoge- en lagedruk waterstofleidingen, een stoomnet en een CO₂-netwerk. Ook hebben we grote inspanningen geleverd voor het project Energiehaven IJmond, dat cruciaal is voor de aanleg en het onderhoud van windparken op zee. De bedrijven in de haven die zich toekomstbestendig willen ontwikkelen en de nieuwe bedrijven die wij willen aantrekken, hebben dit alles nodig om te verduurzamen, te innoveren en te concurreren.

De verduurzaming van de energie- en brandstoffensector in de haven ging gestaag door. We hebben afspraken gemaakt met olieterminals over verduurzaming van de lading en samen met partners gewerkt aan de ontwikkeling van intra-Europese en intercontinentale corridors voor import van groene waterstof. Er is een nieuw waterstofstation geopend in de haven. Samen met bestaande klanten werkten we door aan de transformatie van de overslaglocaties van kolen. Zo heeft HES Bulk Terminal Amsterdam een nieuwe graanterminal en kade in gebruik genomen, en ging de voormalige kolenterminal Rietlanden de laatste transitiefase in met de gronduitgifte aan Graniet Import.



Ook op het gebied van klimaatbestendigheid zijn we actief geweest. We leggen bijvoorbeeld waterbergingen aan en houden daarmee rekening bij nieuwe projecten. Rijkswaterstaat is bijna klaar met de aanleg van de zoutdam, die verzilting van het Noordzeekanaal en de omgeving door het gebruik van de sluizen tegengaat. Klimaatadaptatie zal de komende periode veel aandacht vergen. Dit vraagt om gezamenlijke inspanningen met partners in de brede omgeving.

Brede aanpak

De grote opgaven waar de haven voor staat krijgen steeds meer een regionaal, nationaal en zelfs Europees karakter. Inzetten op economische kansen, de leefbaarheid rond de haven, de energietransitie, de aanpak van de netcongestie, bereikbaarheid, veiligheid, fysieke en milieuruimte, schone scheepvaart, klimaatadaptatie, ecologie en ketenverduurzaming: het zijn allemaal onderwerpen die over de grenzen van de haven heen gaan.

We nemen dan ook vaker het initiatief om dit soort grote vraagstukken met partners op te pakken, waardoor we tot een meer regionaal georganiseerd haven-industrieel complex uitgroeien. Het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied, dat we in samenwerking met de regio en het Rijk hebben opgesteld, biedt hiervoor een solide ruimtelijk kader.

De samenwerking met de gemeenten in het Noordzeekanaalgebied, provincie Noord-Holland en het Rijk krijgt vorm, met initiatieven als Hoogtij in Zaanstad, de Energiehaven in de IJmond en de energie-infrastructuren van de toekomst. En we zijn in 2024 een samenwerking met Port of Den Helder aangegaan, om de energietransitie gezamenlijk meer vaart te geven.

De missie van Port of Amsterdam is om duurzame verbindingen te leggen voor een samenleving in transitie. Van oudsher zijn dat fysieke verbindingen over water, spoor en weg. Steeds vaker draait het om niet-fysieke verbindingen, zoals die tussen haven, stad en regio, ondernemers en de overheid, maatschappelijke belangen en commerciële implementatie – en zeker ook tussen de verschillende bestuurslagen in Nederland en Europa die cruciaal zijn voor een sterk vestigingsklimaat.

We investeren actief in deze verbindingen en onderhouden ze met zorg en toewijding. Zo bouwen we samen aan een groene, sterke en concurrerende haven voor de komende 750 jaar.

Koen Overtoom (CEO)

Alexander Kousbroek (CFO)

Dorine Bosman (CIO)

Visie, missie en strategie

An aerial night photograph of the Port of Amsterdam. The image shows the illuminated locks and canals, with several large cargo ships docked at the piers. The city lights of Amsterdam are visible in the background, and the water reflects the lights. The title 'Visie, missie en strategie' is overlaid in large white text.

In deze onzekere tijd is het zaak zicht te houden op de langetermijndoelstellingen. Onze visie, missie en strategie helpen ons daarbij. 2024 was het laatste jaar van onze Visie 2030 en Strategie 2021-2024. In dit jaarverslag rapporteren we in lijn hiermee.

Visie

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

Missie

We realiseren waarde door vernieuwend samenwerken en ondernemen mogelijk te maken, zowel op vertrouwde als op nieuwe werkterreinen, binnen en buiten het Noordzeekanaalgebied, nationaal en internationaal. Daarom is onze missie: Grensverleggend waarde creëren.

Taken

- ontwikkeling van de havenregio als aantrekkelijke locatie voor bedrijven en voortdurende verbetering van de dienstverlening aan klanten
- aanleg, onderhoud en vernieuwing van de fysieke infrastructuur, en beheer van het Amsterdamse havengebied
- vlotte, veilige en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer in het Noordzeekanaalgebied, onder meer door regelgeving

en handhaving. Deze taak is door het Centraal Nautisch Beheer (CNB) Noordzeekanaalgebied belegd bij de Divisie Havenmeester (DHM) van Port of Amsterdam

Rollen

- **marktmeester**
Wij creëren een optimaal vestigingsklimaat
- **matchmaker**
Wij verbinden partijen, sectoren, initiatieven en kansen met elkaar
- **co-creator**
Wij initiëren nieuwe activiteiten in de haven om

gewenste ontwikkelingen op gang te brengen (ook risicodragend).

7 strategische doelen

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



Strategie 2021-2024

Het voortouw nemen: duurzaam versnellen in de

Amsterdamse haven: onze ambitie blijkt uit de titel van onze strategie 2021-2024, die we met dit jaarverslag afsluiten. Deze strategie heeft drie pijlers. Ten eerste laten we klanten, ladingen en activiteiten duurzamer groeien. Ten tweede maken we het scheepvaartproces vlotter, veiliger en transparanter. Ten derde ontwikkelen we een toekomstbestendig havencomplex. Bovendien willen we dat onze eigen bedrijfsvoering in 2030 klimaatneutraal is. We hebben zeven meetbare doelstellingen geformuleerd om onze ambities te realiseren. Meer hierover is te vinden in ons strategiedocument.

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

Samen met bestaande en nieuwe klanten transformeren we de huidige fossiele terminals (kolen, olieproducten) en verduurzamen we de ladingstromen en productieprocessen in de haven. Zo mogelijk trekken we nieuwe, duurzame bedrijven aan. Dit is een geleidelijk, langdurig proces dat de laatste jaren flink onder druk staat, onder meer door ruimtegebrek, stikstofregelgeving, stroomnetcongestie, beperkte veiligheids- en milieucontouren en klimaatverandering.



Desondanks groeit het aandeel non-fossiel in onze totale omzet sneller dan verwacht, werken we samen met de importterminals aan de ontwikkeling van nieuwe ketens voor alternatieve brandstoffen, zijn er nieuwe duurzame activiteiten gestart en hebben we onze doelstelling voor zonne-energie in het havengebied gehaald en weer verhoogd.

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

Vanuit de Divisie Havenmeester (DHM) anticipeert Port of Amsterdam op aanpassingen die een veilige, efficiënte en schone scheepvaartafhandeling kunnen blijven waarborgen. Het scheepvaartverkeer wordt complexer, schepen worden groter en geavanceerder, en ladingen meer divers. Om al dit verkeer veilig en efficiënt van en naar onze haven te krijgen, optimaliseren we onze processen voortdurend. Om te zorgen dat het aantal schepen dat op tijd binnenkomt of vertrekt verder toeneemt willen we de voorspelbaarheid verbeteren. We automatiseren het proces van beoordelen en toelaten van zeeschepen en koppelen verschillende datastromen aan elkaar om meer inzicht te krijgen in de scheepsbewegingen. Zo kunnen we steeds beter voorspellen wanneer welk schip aankomt of vertrekt en kunnen wijzelf en de nautische dienstverleners nauwkeuriger plannen.

Pijler 3. We ontwikkelen een toekomstbestendig havencomplex

Verbinding is het fundament van het havenbedrijf en de haven. Via water staan wij in verbinding met de stad, de regio, het achterland en de wereld. We blijven investeren in nautische infrastructuur als kades (zowel klantgebonden als openbaar), wacht- en ligplaatsvoorzieningen en laadinfrastructuur. Op weg naar een klimaatneutrale haven werken we ook aan infrastructuur en verbindingen om het transport van duurzame energie en rest- en grondstoffenstromen mogelijk te maken. Zo is in 2024 het voorkeustracé voor het hogedruk waterstofnetwerk van Hynetwork (dochteronderneming van Gasunie) vastgesteld en hebben we de grootste knelpunten voor ondergrondse infrastructuur in kaart gebracht. Ook hebben we vaart gezet achter de verdere aanleg van walstroominfrastructuur en gewerkt aan decentrale oplossingen voor productie en opslag van elektriciteit.

Voor elk van de drie strategische pijlers zijn in het hoofdstuk 'Resultaten' cijfers, concrete resultaten en voorbeelden van projecten te vinden, waar we in 2024 aan hebben gewerkt.



Koers houden onder druk

De duurzame transities zijn urgenter dan ooit. Onze vastberadenheid om hieraan tijdig en voldoende invulling te geven blijft onverminderd groot, ook nu de condities flink onder druk staan. Het is een uitdaging om projecten die aan de transities bijdragen van de grond te krijgen, onder meer vanwege de stikstofproblematiek, de elektriciteitscongestie op het midden- en hoogspanningsnetwerk, ruimtegebrek, beperkte veiligheids- en milieuruimte, klimaatverandering, gebrekkige regelgeving, hoge prijzen en krapte op de arbeidsmarkt. Bovendien brengen de geopolitieke omstandigheden in Europa andere prioriteiten met zich mee, zoals energie- en grondstoffenzekerheid op korte en lange termijn en strategische onafhankelijkheid.

Bij alle positieve ontwikkelingen en resultaten, kan daarom niet onvermeld blijven dat lang niet alles goed gaat en sommige bedrijven in de haven het zwaar te verduren hebben. Zo is het bedrijf Plastic Recycling Amsterdam afgelopen jaar failliet gegaan, doordat het niet kon concurreren tegen goedkoop 'virgin' plastic uit met name China en doordat regelgeving over een verplicht percentage gerecycled materiaal nog niet is ingevoerd. Ook is de bouw van de methanolfabriek van AMA vertraagd en is DBG (biogasproductie uit reststromen van de papierindustrie) failliet gegaan. Hierin speelden onder andere hoge bouw- en financieringskosten, langdurige vergunningsprocedures en uitdagende marktomstandigheden een rol.

Herijkt kader: visie 2040 en strategie 2025 -2028

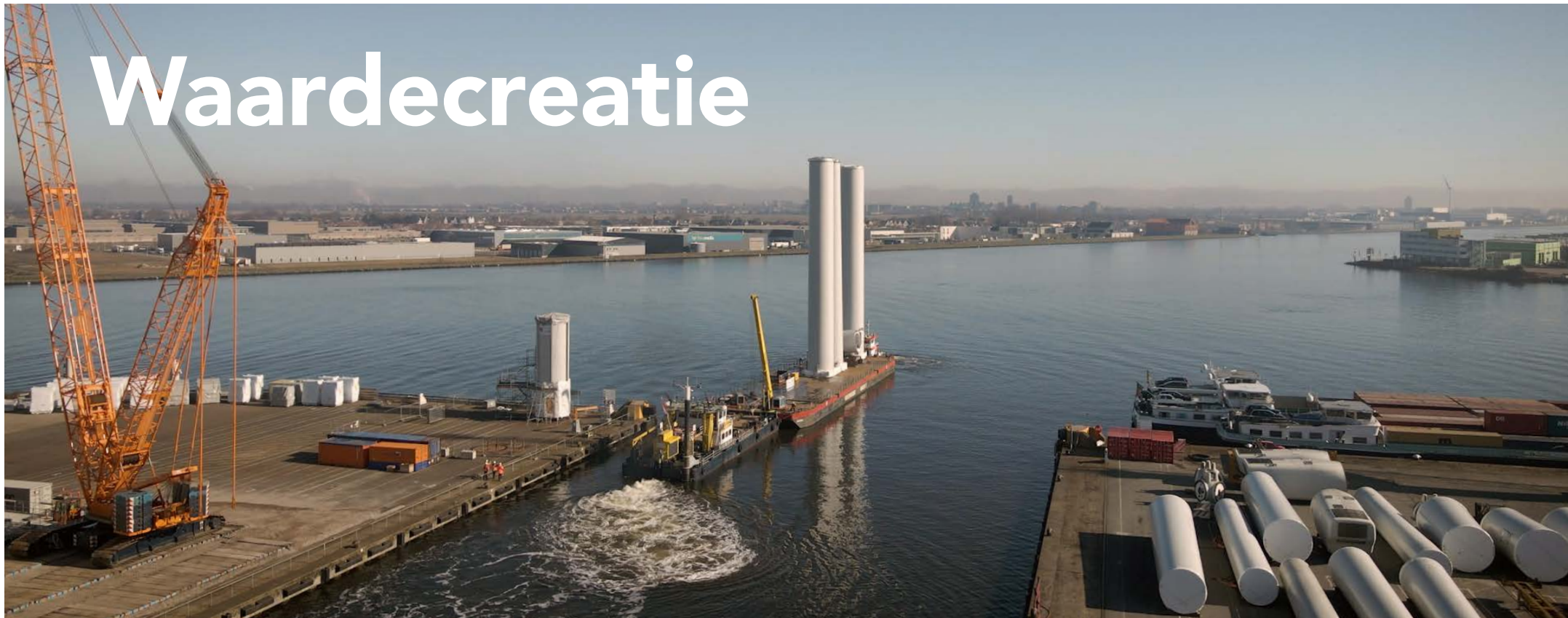
Onder de titel **'Green Port Amsterdam: Bestemmingshaven voor schone scheepvaart, circulaire industrie en hernieuwbare energie'** hebben we de koers van Port of Amsterdam richting 2040 opnieuw vastgesteld voor de eigen organisatie, de Amsterdamse haven en de regio. De koers is helder. We willen de kracht van de Amsterdamse haven met zijn sterke, internationaal concurrerende vestigings- en investeringsklimaat, benutten om de transitie-opgave(s) van onze tijd aan te gaan. Dit doen we omdat het nodig is voor een klimaatneutrale toekomst, maar ook omdat juist hier de economische kansen van morgen liggen. Green Port Amsterdam is de voorkeurslocatie voor duurzame investeerders op zoek naar toekomstbestendige markten en een bestendig haven-ecosysteem.

De Amsterdamse haven staat op een kruispunt. In de toekomst is het succes van de haven niet alleen meer uit te drukken in volumes overslag, maar meer in het onderliggende scheepvaartverkeer in de haven en de toename van (economische) toegevoegde waarde. De haven is in 2040 een sterk geïntegreerd havensysteem dat samen met de andere havens in het Noordzeekanaalgebied (NZKG) in staat is om

grote nationale opgaven het hoofd te bieden. Hiervoor zoeken we actief de samenwerking met partners binnen en buiten de regio en nemen we een voortrekkersrol om de voor ons belangrijke regionale samenwerking een impuls te geven.

In ons strategisch plan 2025-2028 **'Op koers naar een toekomstbestendig havencomplex'** zijn de ambities die Port of Amsterdam heeft voor de haven en de regio voor de komende vier jaar uitgewerkt. Hierin beschrijven we de duurzame transformatie van de haven en de positionering in toekomstige markten. Het strategisch plan bouwt daarmee voort op de richting die de afgelopen jaren is ingezet. Zo werken we samen met klanten aan de transformatie van de kolenterreinen, bieden we ruimte voor vitale transitiesectoren als energie, voedsel en bouwgrondstoffen, en investeren we in onze weerbaarheid tegen de negatieve effecten van klimaatverandering.

Waardecreatie



Waardeketen en waardecreatie

Met onze visie en opvolgende strategieën worden wij meer waardegedreven. De focus van onze bedrijfsstrategie verschuift van het maximaliseren van tonnages naar het creëren van toegevoegde waarde. We bouwen aan een toekomstbestendige haven die van waarde is voor klanten, maatschappij en omgeving.

In onze waardecreatie spelen duurzaamheidsthema's een belangrijke rol, zoals blijkt uit het model op de volgende pagina. We hebben deze gerangschikt volgens de CSRD systematiek. In de 'Duurzaamheidsverklaring' van dit verslag zijn deze onderwerpen verder uitgewerkt.



Onze waardeketen en waardecreatiemodel 2024

Onze middelen

Haveninfrastructuur
(land, water en energie)

Financiële middelen

Mensen

Kennis en data

Mandaat

Onze ambitie

We creëren waarde door:

1. Klanten, ladingen en activiteiten duurzamer te laten groeien
2. Het scheepvaartproces vlotter, veiliger en transparanter te maken
3. Een toekomstbestendig havencomplex te ontwikkelen



Belangrijke duurzaamheidsthema's volgens CSRD

- | | |
|--|---|
| E1. Energietransitie & Klimaatadaptatie | S1. Gezondheid- & welzijn van onze medewerkers |
| E2. Verontreiniging van lucht, water en bodem | S2. Veilig havengebied & werkgelegenheid |
| E3. Water & afvalwater-management | S3. Leefbaarheid rondom de haven |
| E4. Biodiversiteit & eco-systemen | G1. Verantwoorde handelsketen |
| E5. Circulaire economie & circulair inkopen | |

Waardecreatie voor onze stakeholders

Aannemers, leveranciers en dienstverleners

Voor aannemers, leveranciers en dienstverleners stellen we duidelijke inkoopvoorwaarden zodat zij kunnen investeren in producten en diensten met zo min mogelijk impact op klimaat, milieu en biodiversiteit

Eigen medewerkers

Voor onze eigen medewerkers zorgen we voor een wendbare en vitale organisatie waar ze trots op kunnen zijn, en in onze eigen investeringen is duurzaamheid een belangrijk criterium

Gemeente Amsterdam, de regio en het Rijk

Voor de gemeente Amsterdam, de regio en het Rijk creëren we (in)directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde, sturen we op een inclusief en veilig werkgebied, en geven we plek aan maatschappelijke relevante toekomstbestendige industrieën

Klanten (scheepvaart & industrie)

Voor klanten (scheepvaart en industrie) zorgen we dat de haven bereikbaar blijft, de juiste voorzieningen aanwezig zijn, de infrastructuur voor de duurzame transitie beschikbaar is en scheepsbezoeken veilig en efficiënt verlopen

Omwonenden en toekomstige generaties

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

UPSTREAM

EIGEN ORGANISATIE

DOWNSTREAM

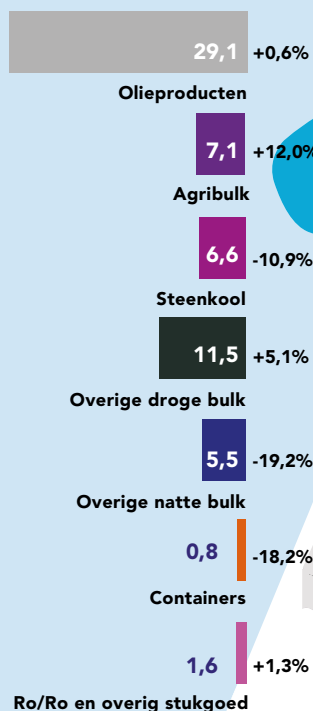
Ontwikkelingen

Op de kaart op de volgende pagina is een samenvatting te zien van de ontwikkelingen in met name de overslagactiviteiten in ons werkgebied. We geven hieraan nader duiding in het volgende hoofdstuk, Resultaten.



Ons werkgebied Havenkaart

Overslag per ladingstroom (in mln. ton)



Shortsea-bestemmingen:

Scandinavië
Baltische staten
Verenigd Koninkrijk

12 mijl
zone

Overslag (in mln. ton)

Totaal 62,2 ▼ -1,3%
Import haven 35,3 ▼ -1,9%
Export haven 26,8 ▼ -0,4%



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

Aantal medewerkers op de vier locaties
378



Shortsea



Spoor



Binnenvaart



Wegtransport

Voornaamste bestemmingen:

Rotterdam
Antwerpen
Duisburg
Keulen
Aken
Mannheim
Neurenberg
Dortmund
Bazel
Milaan

Exploitatiegebied

Beheergebied CNB

Beheergebied

Resultaten



In dit hoofdstuk geven we een overzicht van wat we bereikt hebben in het jaar 2024. Dit rangschikken we zo veel mogelijk onder onze drie strategische pijlers. In de Duurzaamheidsverklaring van dit jaarverslag rapporteren we over de resultaten op verschillende doelstellingen, waaronder die van de Strategie 2021-2024.

De Amsterdamse haven is niet alleen de plek waar transities vorm krijgen. De aanvoer van energie, voedsel en bouwgrondstoffen is cruciaal voor de leveringszekerheid in Europa. Dit belang weegt des te zwaarder in tijden van geopolitieke onrust, opkomend protectionisme, moedwillige sabotage van infrastructuur en hoge energie- en grondstofprijzen.

De strategische ligging aan de drukbevaren Noordzee en Rijn, dicht bij Europese productiecentra en consumentenmarkten zoals het Duitse Ruhrgebied, zorgt voor een vitale logistieke positie. Niet voor niets is de Amsterdamse haven onderdeel van drie Europese logistieke hoofdcorridors, waarmee het essentieel is voor snel en vlot transport van vitale goederen. De op- en overslag is en blijft het hart van onze haven.

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

Overslag

De totale overslag in het havengebied is dit jaar licht afgenomen ten opzichte van vorig jaar. De kolenoverslag is blijvend afgenomen. Deze reductie is gecompenseerd door een toename in droge bulk, zoals agribulk en bouwgrondstoffen. De markt voor vloeibare bulkproducten heeft zich niet hersteld.

Overslagcijfers per ladingstroom in Amsterdam (in mln. ton)	2024	Δ	2023
Overslag olieproducten	29,1	+0,6%	28,9
Overslag agribulk	7,1	+12,0%	6,3
Overslag steenkolen	6,6	-10,9%	7,4
Overslag overige droge bulk	11,5	+5,1%	10,9
Overslag overige natte bulk	5,5	-19,2%	6,8
Overslag containers	0,8	-18,2%	1,0
Overslag Ro/Ro en overig stukgoed	1,6	+1,3%	1,6

Overslagcijfers per gebied	2024	2023
Overslag Amsterdam (in mln. ton)	62,2	63,0
Overslag NZKG (in mln. ton)	78,7	80,9
Groei overslag NZKG (in %)	-2,7%	-15,0%
Groei overslag Amsterdam (in %)	-1,3%	-19,9%
Overslag Velsen/IJmuiden (in mln. ton)	16,0	17,1
Overslag Beverwijk (in mln. ton)	0,3	0,5
Overslag Zaanstad (in mln. ton)	0,2	0,3

Sector- en klantontwikkelingen

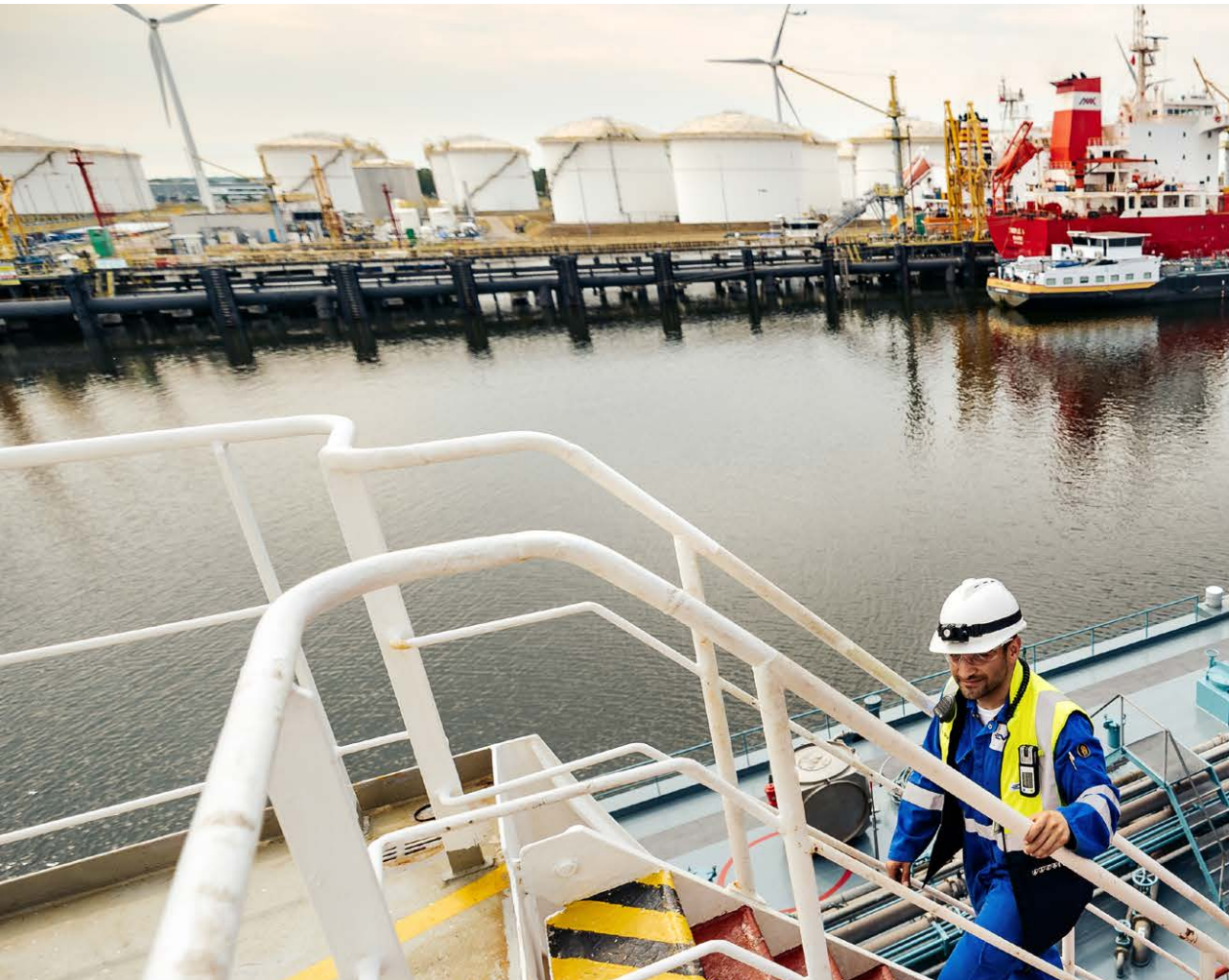
Ontwikkeling van alternatieve brandstoffen

Begin 2024 is overeenstemming bereikt over de voorwaarden van contractverlenging tussen een terminal voor olieproducten in het havengebied en Port of Amsterdam. Een belangrijk onderdeel waren afspraken over de verduurzaming van de terminalactiviteiten. Hiermee hebben we een waardevolle klant kunnen faciliteren en behouden voor het havengebied, maar ook een grote stap gezet in het realiseren van onze strategische doelen op het gebied van energietransitie.

Ook andere terminals voor olieproducten hebben de afgelopen tijd investeringen gedaan om hun opslagfaciliteiten geschikt te maken voor alternatieve brandstoffen. In 2024 was 10,1% van de opslagcapaciteit geschikt voor alternatieve brandstoffen (dit was 5,4% in 2020).

Verder hebben we een optieovereenkomst met het bedrijf D4 afgerond. Zij hebben plannen om groen gas te produceren uit organische reststromen.

Als spin off van biodiesel productie, opende Argent Energy de grootste biobased glycerinefabriek van Europa. Glycerine is een bijproduct uit het biodiesel productieproces van Argent. In de fabriek wordt jaarlijks 50.000 ton glycerine opgewerkt tot 99,7% zuivere glycerine. Dat kan worden gebruikt als bouwsteen in de chemie, als vervanging van glycerine van fossiele oorsprong.



Ontwikkeling van een waterstofcluster

In 2024 heeft Holthausen aan de Beiraweg een waterstof-tankstation geopend. Daar kan waterstof worden getankt op 350 bar en 700 bar. Daarnaast zijn verdere stappen gezet in de ontwikkeling van grootschalige productie van groene waterstof en de realisatie van zowel het lage- als hogedrukwaterstofnetwerk. Zo hebben we een Connection Study Agreement (CSA) getekend met Hynetwork als concrete vervolgstap voor een aansluiting op het toekomstige waterstofnetwerk. Dat geldt ook voor vier andere bedrijven in het NZKG.

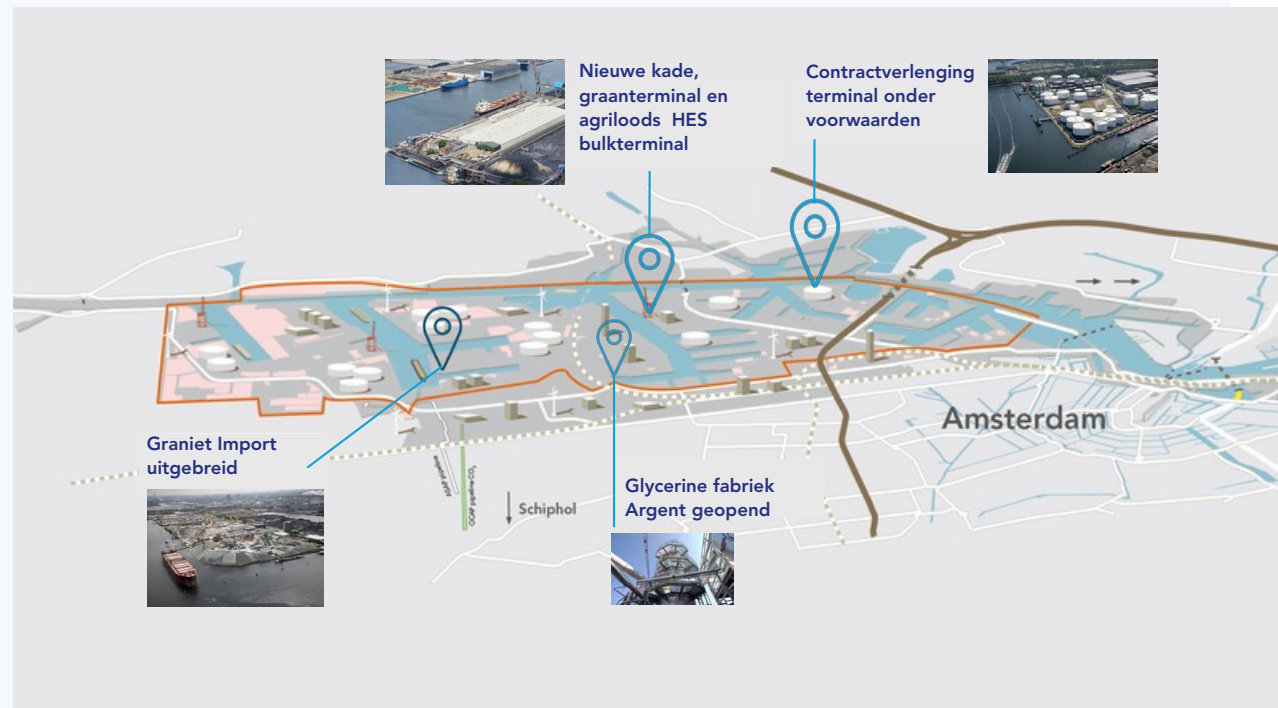
Ook richten wij ons op de grootschalige import van groene waterstof door intra-Europese en intercontinentale corridors te ontwikkelen. Dat doen we samen met partners in de haven. In 2024 brachten de Spaanse en Nederlandse koningen een werkbezoek aan de haven van Amsterdam om de ontwikkeling van waterstof-importketens te ondersteunen. Het tempo waarin deze nieuwe ketens tot stand komen hangt af van Europese en nationale steun voor dit soort nieuwe markten, ook in het licht van energieonafhankelijkheid.

Droge bulk en general cargo

We faciliteren de groei in op- en overslag van bouwgrondstoffen en agriproducten door extra ruimte beschikbaar te stellen voor watergebonden activiteiten. Zo is het terrein van Graniet Import in 2024 gegroeid met 4,4 hectare en ondersteunen we de gefaseerde groei van overslag.

Port of Amsterdam en Bunge hebben een contract getekend voor verlenging van de concessie van Bunge aan de Coenhavenweg. Bunge opereert op deze locatie een **soja crusher**, die sojabonen omzet naar sojameel en sojaolie. Deze producten zijn voornamelijk bedoeld voor de veevoederindustrie. Daarnaast verwerken ze raap en canola. Tijdens de onderhandelingen zijn we overeengekomen dat Bunge de toestroom van 100% ontbossingsvrije soja garandeert, een belangrijke stap in de verduurzaming van de lading die door onze haven gaat. (Zie ook hoofdstuk ESRS G1 Verantwoorde handelsketen.)

Samen met bestaande klanten transformeren we de huidige locaties voor kolenoverslag. Hierin zijn in het verleden, maar ook in 2024, substantiële ontwikkelingen geweest. In april 2024 heeft Hes Bulk Terminal Amsterdam (HBTA) een nieuwe graanterminal en een nieuwe kade in gebruik genomen en in september 2024 heeft het bedrijf een nieuwe agriloods geopend. In deze loods van 2,4 ha kan ca 80.000 ton aan agrarische producten worden opgeslagen. Ook de transformatie van de voormalige kolenterminal Rietlanden is in 2024 de laatste fase ingegaan (zie kader op de volgende pagina).



De transformatie zien we ook terug in de overslag en het type schepen dat we ontvangen. Het aandeel non-fossiel in onze totale omzet groeit en is in 2024 ca. 69%. Ons strategische doel voor 2024 is daarmee bereikt. Eind 2020 was dit nog 59%. De groei in inkomsten komt met name voort uit contractopbrengsten uit non-fossiele activiteiten, zoals schroot en bouwgrondstoffen.



Uitbreiding bouwgrondstoffen

Eind 2022 hebben we het contract van kolenoverslagbedrijf Rietlanden voor het terrein aan de Amerikahaven/Aziëhaven niet verlengd. In 2023 is een deel van dit landareaal al uitgegeven aan de naastgelegen schrootterminal van het bedrijf EMR en een deel aan het nieuw gevestigde KB, dat zich richt op op- en overslag en bewerking van secundaire bouwgrondstoffen.

In 2024 is met de uitgifte van 4,4ha aan Graniet Import de algehele transformatie van de voormalige Rietlanden terminal (in totaal 12 ha) een feit. Graniet Import importeert onder andere met eigen schepen graniet uit Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk. Dit graniet wordt hier in verschillende fracties gebroken en onder andere toegepast als spoorballast, in asfalt en in beton. Maar je kunt ook denken aan pieren of een kunstmatig eiland voor offshore activiteiten.

Zee- en riviercruise

Het aantal zeecruise-aanlopen is in 2024 in Amsterdam licht gedaald. Een belangrijke factor was dat pas in 2025 een nieuw schip van de werf komt dat gepland was voor ingebruikname in 2024.

Port of Amsterdam ontplooit verschillende initiatieven om verduurzaming te faciliteren van de cruisesector. De capaciteit van Cruise Terminal Amsterdam (CTA) voor zeecruiseschepen wordt teruggebracht van maximaal drie naar één ligplaats. Het aantal aanlopen gaat vanaf 2026 terug naar maximaal 100 per jaar. Bestaande ligplaatsreserveringen voor 2025 worden gerespecteerd. In 2025 is de walstroombestemming van Port of Amsterdam bij de CTA gereed. Vanaf 2027 zijn zeecruiseschepen in Amsterdam verplicht aan de walstroom te gaan.

In 2024 is de zeesluis IJmuiden een aantal keer geblokkeerd door de protestgroep Extinction Rebellion (XR). XR demonstreerde tegen de komst van cruiseschepen naar Amsterdam en de impact van de cruisevaart op het klimaat. Zie meer hierover in het hoofdstuk 'Risicomanagement'.



De gemeente heeft een besluit genomen om het aantal riviercruiseaanlopen te halveren per 2028. Daardoor halveert het aantal toegestane aanlopen in 2028. De vraag blijft echter groeien en het aantal reserveringen voor riviercruiseaanlopen in Amsterdam en Zaanstad is verder gestegen. In 2024 werden ruim zevenhonderd aanvragen niet gehonoreerd. Het is een bewuste keuze geweest om te starten met een gefaseerde afbouw van het aantal aanlopen. Als gevolg van de inperking in Amsterdam is het aantal aanlopen in Zaanstad met 35% gestegen.

Port of Amsterdam laat per 1 januari 2023 alleen riviercruiseschepen met een **Green Award** aanmeren bij een aanlegplaats in het centrum van de stad. Green Award is een keurmerk voor schepen die voldoen aan hoge eisen op het gebied van veiligheid en milieu. Door de toename van de aanlopen in Zaanstad is er een kleine stijging van het aantal aanlopen in onze regio.

Zee- en riviercruisebezoek (in aantal schepen)	2024	2023
Aanlopen zee-cruise Amsterdam	99	109
Aanlopen zee-cruise IJmuiden	47	26
Aanlopen zee-cruise Amsterdam en IJmuiden	146	135
Aanlopen riviercruise Amsterdam	1.880	1.893
Aanlopen riviercruise Zaanstad	608	449
Aanlopen riviercruise Amsterdam en Zaanstad	2.488	2.416

Ruimte voor havenontwikkeling

De ontwikkelruimte voor nieuwe activiteiten in de haven is schaars. Er is niet alleen fysieke ruimte en milieu- en veiligheidsruimte nodig, maar ook voldoende ruimte op het elektriciteitsnet om bedrijven te vestigen die bij

onze toekomstvisie passen. In 2024 hebben we minder terreinen uitgegeven dan teruggenomen. Om te zorgen dat de transformatie van haven-industrieel gebied naar stedelijk gebied met woonfuncties zorgvuldig verloopt hebben we één grondpositie teruggekocht in de Coen- en Vlothaven. Verder ondersteunen we Zaanstad in de havengebonden ontwikkeling van de Achtersluispolder.

Terreinitgifte Amsterdamse haven (in ha.)	2024	2023
Bruto terreinitgifte	6,9	17,1
Teruggenomen terreinen	3,7	4,9
Netto terreinitgifte	3,2	12,2

In 2024 heeft het Rijk het nationale en daarmee ook het Provinciale Programma Landelijk Gebied (PPLG) geschrapt. Er is voor de lange termijn nog geen oplossing om stikstofdeposities te laten dalen. Salderen is nog mogelijk om nieuwe bedrijven te vestigen en projecten door te laten gaan. Port of Amsterdam wil nieuwe ontwikkelingen salderen met stikstof die al in de haven aanwezig is. Vrijgevallen ruimte bij salderen mag maar voor 60% hergebruikt worden, zodat de totale stikstof afkomstig van de haven daalt. (Zie ook hoofdstuk ESRS E4 Biodiversiteit.)

De vraag naar openbare ruimte, zowel boven- als ondergronds, neemt toe. In 2024 hebben we de toekomstige knelpunten voor ondergrondse kabels en leidingen verder in kaart gebracht. We gaan het gesprek aan met netbeheerders om de beschikbare openbare ruimte optimaal te gebruiken en te verkennen welke ruimtelijke functies gecombineerd kunnen worden.

Een ontwikkelperspectief voor de regio (NOVEX)

In 2024 is begonnen met de uitvoering van het ontwikkelperspectief voor het NZKG. Samen met regiopartners hebben we dit ruimtelijk toekomstbeeld de afgelopen jaren ontwikkeld. De energietransitie en de ontwikkeling naar een circulaire economie vragen ruimte in een gebied waar ook behoefte is aan meer woningen, een gezonde leefomgeving en kwalitatieve natuurwaarden. Het is bovendien een gebied dat klimaatbestendig moet worden ingericht.

Omdat er zoveel vraag naar ruimte is, hebben we in het toekomstbeeld een scenario met voorwaarden laten opnemen, waarin fysieke havenuitbreiding in de Houtrakpolder niet nodig is. Deze voorwaarden zijn: realisatie van voldoende risico- en milieuruimte voor transitieactiviteiten, bijvoorbeeld voor de productie en opslag van hernieuwbare brandstoffen, zorgvuldige inpassing van noodzakelijke hoogspannings-transformatoren in het landschap, en realisatie van de Energiehaven en Energiehaven Plus in de IJmond. Naast voldoende fysieke ruimte vragen we dus om meer aandacht voor voldoende milieu- en veiligheidsruimte.

Pijler 2. We maken het scheepvaart-proces vlotter, veiliger en transparanter

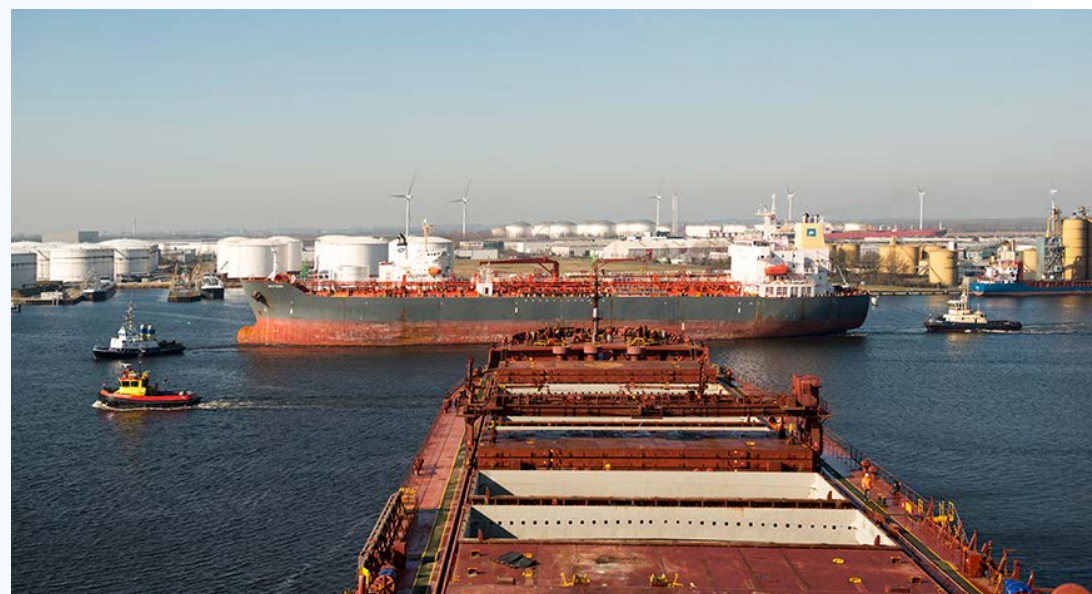
Scheepsbewegingen

Achter de sluis zijn de scheepsaanlopen in Amsterdam stabiel gebleven in de afgelopen periode. De aard van de lading verandert (zie paragraaf Overslag), we zien een lichte afname van het aantal scheepsbewegingen in Amsterdam en een lichte stijging voor het NZKG.

Scheepsbewegingen	2024	Δ	2023
Zeevaart Amsterdam	4.525	-5,0%	4.761
NZKG	7.496	1,6%	7.380
Binnenvaart Amsterdam	30.409	1,2%	30.047
NZKG	36.476	2,4%	35.619

Voorspelbaar en bereikbaar

In 2024 kwam 91% van de scheepvaart op tijd aan. De meest voorkomende oorzaak voor vertraging van scheepvaart in 2024 waren wijzigingen in de sluisplanning. Hierbij geldt dat een wijziging van meer dan 30 minuten ten opzichte van de door de agent aangevraagde sluisslot als vertraging wordt geregistreerd. De impact op scheepvaartafhandeling door stremmingen – bijvoorbeeld vanwege zoutindringing of de bouw van de zoutdam (zie kader op volgende pagina) - was in 2024 nihil.



Zoutdam Zeesluis IJmuiden bijna gereed

Door het gebruik van Zeesluis IJmuiden stroomt veel meer zoutwater het Noordzeekanaal in dan voor ingebruikname van deze sluis. Te veel zoutwater is niet goed voor het Noordzeekanaal en de omgeving, vanwege de negatieve effecten op de ecologie, de natuur, land- en tuinbouw en ons drinkwater. De zoutdam van Rijkswaterstaat (RWS) gaat verdere verzilting van het Noordzeekanaal en de omgeving tegen. De verwachting is dat de zoutdam in de loop van 2025 wordt opgeleverd en dat er daarmee geen belemmeringen zijn voor het gebruik van de grootste zeesluis ter wereld. Met de nieuwe Zeesluis IJmuiden heeft de haven een betrouwbare en robuuste toegangspoort gekregen, waarmee we meer, grotere en andere type schepen tegelijk en efficiënt kunnen schutten. We bereiden ons hierop voor door waar nodig draaicirkels, havenbekkens, vaarwegen en kades geschikt te maken.

We zetten ons in om de beschikbaarheid en bereikbaarheid van nautische infrastructuur op orde te houden. In 2024 hebben we met partners als RWS en ProRail een goederenstroomprognose en capaciteitsanalyse uitgevoerd naar goederenvervoer via zeevaart, binnenvaart, weg en spoor. Op basis daarvan hebben we een vlootprognose opgesteld.



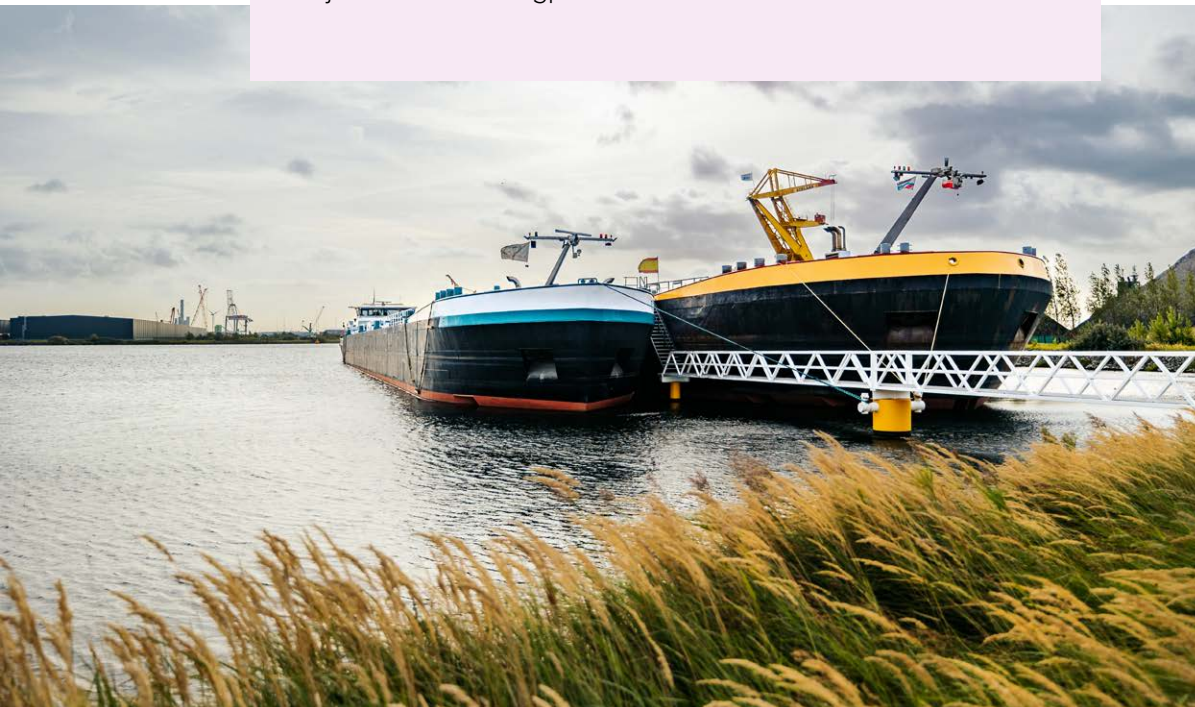
Wacht- en ligplaatsmonitor

De afgelopen jaren hebben we een negatieve beoordeling van schippers ontvangen voor een tekort aan wachtplaatsen. Tegelijkertijd verdwijnen er wachtplaatsen voor zowel kegel- als niet-kegelschepen vanwege de bouw van kades of uitgifte van terrein. Daarom investeren we niet alleen in nieuwe wachtplaatsen, maar zorgen we ook voor een actueel overzicht van de beschikbaarheid van de bestaande wachtplaatsen. Hiervoor hebben we afgelopen jaar een nieuwe ligplaatsmonitor ontwikkeld.

Die geeft ons en onze partners inzicht in toekomstige scheepvaartbewegingen, scheepvaartdimensionering, benodigde capaciteit en veiligheidscontouren voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zo werken we met RWS aan een grootschalig baggerproject om het Noordzeekanaal weer op voldoende breedte en diepte te krijgen voor de scheepvaart en met ProRail onder meer aan capaciteitsuitbreidingen op de emplacementen in het havengebied.

Nautische veiligheid

We werken in een aantal programma's aan de nautische veiligheid in het havengebied. Ook in 2024 zijn we daar actief mee bezig geweest. We beschrijven dit in detail in het deel 'Duurzaamheidsverklaring' van dit jaarverslag, onder ESRS S2. Een opvallende gebeurtenis in 2024 was een grootschalige evacuatieoefening (LIVEX) samen met relevante veiligheidspartners. Havenbeambten en verkeersleiding van Port of Amsterdam hebben tijdens de oefening de stremming voor scheepvaart begeleid en gemonitord.



Pijler 3. We ontwikkelen een toekomstbestendig havencomplex

We blijven investeren in nautische infrastructuur als kades (zowel klantgebonden als openbaar), wacht- en ligplaatsvoorzieningen en laadinfrastructuur. Op weg naar een klimaatneutrale haven werken we ook aan infrastructuur en verbindingen om het transport van duurzame energie en rest- en grondstoffenstromen mogelijk te maken.

Nautische infrastructuur

Afrikahaven Oostoever

De realisatie van de plug & play-offshorrekade aan de oostoever van de Afrikahaven komt dichterbij. De kade wordt aangelegd om klanten te faciliteren die actief zijn in de offshore-windindustrie en alternatieve brandstoffen. Begin 2024 zijn de laatste kadepalen geslagen, hebben we de stalen combiwand verankerd, de betonnen deksloof gemaakt en het kademeubilair (bolders, trappen en fenders) geplaatst.

Nieuwe wachtsteiger Mercuriushaven

Met de ingebruikname van de nieuwe wachtsteiger in de Mercuriushaven kunnen er in totaal vijf coasters gelijktijdig afmeren, waarvan twee tot een lengte van 120 meter en drie



tot een lengte van 100 meter. De oude coasterwachtplaats in de Minervahaven is door de aannemer ontmanteld en de onderdelen zijn voor een deel hergebruikt. Op de locatie van de oude coasterwachtplaats in de Minervahaven zijn nieuwe binnenvaartwachtplaatsen gerealiseerd.

Diepzeekade Hoogtij

In 2024 hebben we voorbereidingen getroffen voor de bouw van een diepzeekade langs het Noordzeekanaal. De diepzeekade – en het naastgelegen grondgebied – zal gebruikt worden door Bunge Loders Croklaan (BLC).

BLC bouwt op Hoogtij een nieuwe fabriek voor productie van plantaardige oliën, als vervanging van twee vestigingen in Rotterdam en Wormerveer. De realisatie van deze nieuwe fabriek betekent een versteviging van onze regionale positie binnen de food-industrie. De fabriek begint steeds meer vorm te krijgen. Waar in 2023 vooral werkzaamheden plaatsvonden voor fundatie en ondergrondse infrastructuur, zagen we in 2024 de bovengrondse infrastructuur gerealiseerd worden. De bouw van de diepzeekade gebeurt in lijn met het Schoon en Emissieloos Bouw-convenant SEB (zie ook ESRS E1).

Laadplein

Op 11 november 2024 werd het laadplein aan de Hornweg 1 geopend voor zwaar materieel (zoals vrachtwagens, kranen, trucks, accupakketten en machines). Dit werd gedaan door Hester van Buren, wethouder Haven van de gemeente Amsterdam. In totaal zijn er 28 laadplekken met een laadvermogen tot 350 kW. Het laadplein ondersteunt onze zero-emissionambitie en de uitvoering van werkzaamheden met elektrisch materieel.

Investeren in de energievoorziening van morgen

Op weg naar een klimaatneutrale haven maken wij aanvoer en transport van duurzame energie, rest- en grondstoffen-

stromen mogelijk. De Amsterdamse havenregio heeft te maken met netcongestie. Netbeheerders en lokale overheden werken vanuit de Taskforce Congestie Amsterdam hard aan de uitbreidingen van het elektriciteitsnet. Het net slibt dicht als gevolg van maatschappelijke veranderingen en de ambities op het gebied van woningbouw, economische ontwikkeling en verduurzaming. De verwachting is dat er tot in ieder geval 2034 grote beperkingen zullen zijn voor de levering van stroom in de Amsterdamse haven. Dit leidt tot een vertraging van de economische ontwikkeling en de energietransitie in de haven (zie ook ESRS E1). Om slimmer met de beschikbare capaciteit op het net om te gaan, hebben we in 2023 de Energie Coöperatie Amsterdamse Haven (ECAH) opgericht voor de lokale energievoorziening. Als eerste project wordt een deeloplossing geboden voor netcongestie: er wordt een virtueel net opgezet om de schaarse (net)capaciteit, lokale opwek- en opslagvoorzieningen met elkaar te koppelen en te delen. Ook werken we aan decentrale oplossingen voor productie en opslag van elektriciteit. Zo heeft Giga Storage de eerste paal geslagen voor grootschalige batterij-opslag in de haven. Het project – met de naam Giga Giraffe – heeft een 10 MW / 47 MWh opslagcapaciteit en bespaart naar verwachting ruim 21 kton CO₂ per jaar. De Giga Giraffe is medio 2025 operationeel.

Cluster Energie Strategie (CES)

Ook op het gebied van energievoorziening, emissies en benodigde infrastructuur, zijn we voortdurend in overleg met partners in de regio, zoals overheden, bedrijven, energieproducenten en netbeheerders. Dit doen we onder meer via de CES. Het Rijk heeft vijf industriële clusters in 2022 gevraagd om een Cluster Energie Strategie (CES) op te stellen. In zo'n CES staan voor elk cluster de ontwikkelingen beschreven op het gebied van emissies en energievraag. De CES voor het NZKG vormt de basis waarop bedrijven, netbeheerders, energieproducenten, overheden en gebiedsbeheerders besluiten kunnen nemen over de noodzakelijke toekomstige energie-infrastructuur. In deze strategie heeft iedere partij een eigen taak en verantwoordelijkheid. De industrie is aan zet binnen de eigen poort, overheden gaan over ruimtelijke inpassing van energie-infrastructuur en de netbeheerders moeten de verbindende infrastructuur aanleggen. In 2024 hebben de partners binnen het NZKG de CES voor het gebied herijkt.

Naast het uitbreiden en slimmer benutten van de elektriciteitsinfrastructuur, werken we met partners aan de ontwikkeling van waterstof- en stoomleidingen. Zo zijn we in 2024 verdergegaan met de voorbereidingen voor H2avennet, het toekomstige H2-distributienet dat opereert op 8-16 bar in het havengebied. Zowel de technische uitwerking als commerciële gesprekken met toekomstige gebruikers zijn voorgezet en hebben geleid tot aangescherpte tracékeuzes en een update van de business case. H2avennet zal aansluiten op het hogedruk waterstofnetwerk van Hynetwork (dochteronderneming van Gasunie) waarvoor het voorkeurstacé in 2024 definitief is vastgesteld. Ook lopen er verkenningen naar initiatieven voor CO₂-afvang- en hergebruik en de ontwikkeling van een stoomleiding die potentieel een besparing van 120 kiloton kan opleveren.





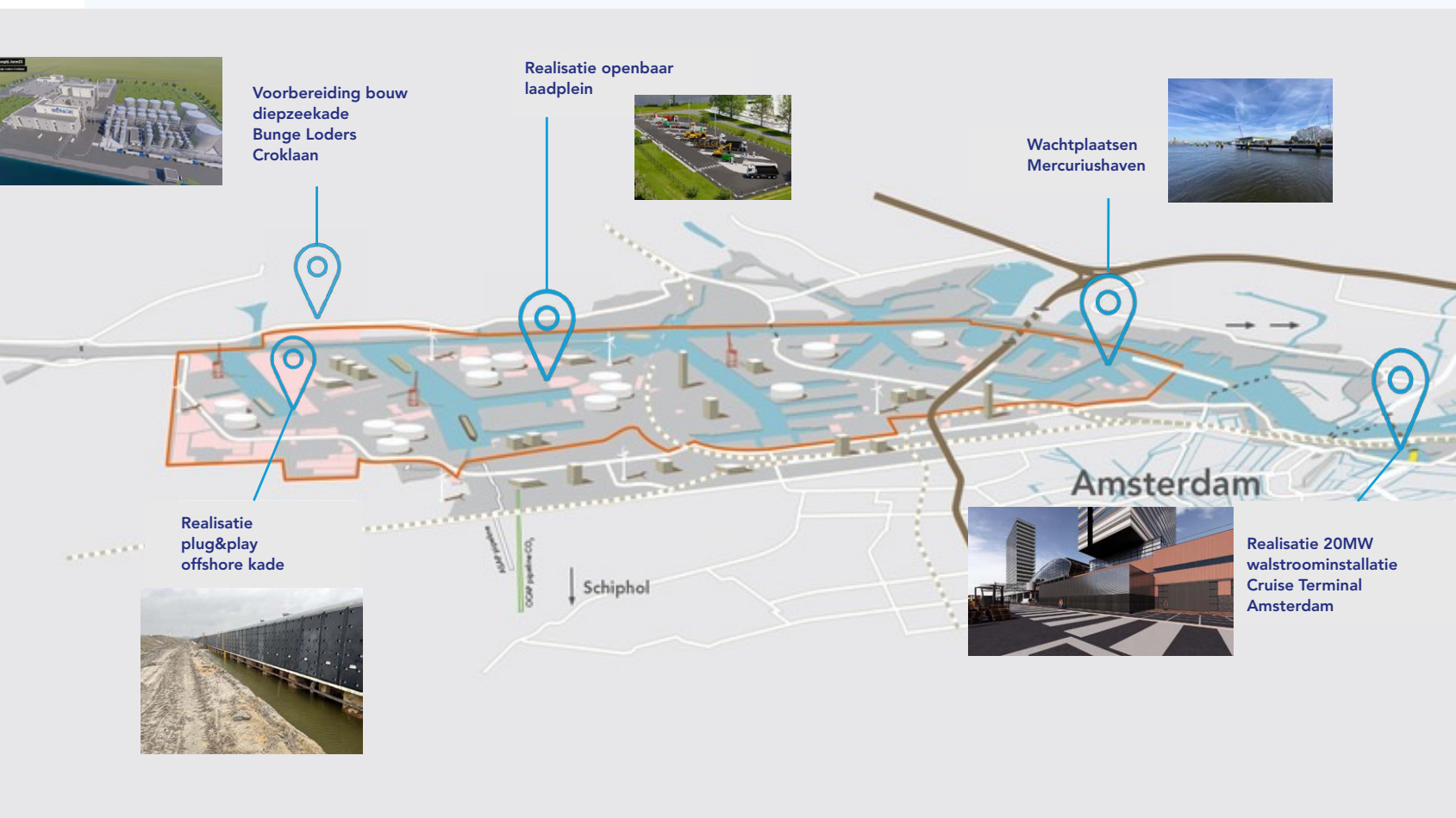
Energiehaven IJmond

Het plan voor Energiehaven IJmond is om een belangrijke uitvalsbasis te worden voor de aanleg en het onderhoud van offshore-windparken.

Het nieuwe haventerrein is noodzakelijk voor de realisatie van de energietransitie en de regionale en nationale klimaatdoelen. Samen met Zeehaven IJmuiden, provincie Noord-Holland en gemeente Velsen werken we aan de ontwikkeling van dit nieuwe haven- en bedrijventerrein, dat zo'n 15 hectare zal omvatten en een kade van 580 meter krijgt, geschikt voor het afhandelen van jack-up-schepen. Met de aanleg van deze locatie in de IJmond versterken we de positie van Amsterdam als offshore-haven en de economische samenwerking binnen de regio.

De aanleg van walstroominfrastructuur bij de Cruise Port Amsterdam (CPA) aan de Veemkade is zo goed als gerealiseerd. Met deze walstroominfrastructuur (20 MW) kunnen we één zee cruiseschip en acht riviercruiseschepen van walstroom voorzien. De realisatie is mede mogelijk gemaakt door subsidies van de Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency. Vanaf april 2025 kunnen dan de eerste zee cruiseschepen aansluiten op walstroom, dat is vijf jaar eerder dan wettelijk verplicht vanuit de Europese Unie. De walstroominfrastructuur bij de Cruise Terminal Amsterdam draagt bij aan de realisatie van de strategische doelstellingen van Port of Amsterdam en aan publieke doelstellingen (zie ook ESRS E1 en E2).

Naast al deze specifieke inspanningen zijn we bezig de milieu- en veiligheidscontouren te verkrijgen, zowel op land als op het water, die nodig zijn om onze ambities te realiseren. Zo werken we samen met de gemeente Amsterdam aan beleid voor omgevingsveiligheid in Westpoort (BOW). Deze contouren zijn ook onderdeel van het ontwikkelingsperspectief dat wij met Rijk en regio in de NOVEX-samenwerking hebben geformuleerd (zie kader op pagina 27).



Digitalisering en cyber security

De digitale wereld verandert in een razend tempo. Wij volgen de mogelijkheden en snelle ontwikkeling van technologieën die voor de haven relevant zijn. We focussen op digitale ontwikkelingen die al in beweging zijn en invloed hebben op de inrichting en bereikbaarheid van de haven van de toekomst. Als vervolg op onze digitale strategie is er een digital board opgericht met als doel gezamenlijk prioriteiten te stellen en keuzes te maken voor alle digitale initiatieven.



Dankzij de inzet van het Cyber Safe Harbour-traject hebben we in 2024 stappen gezet op het gebied van cyberveiligheid. Deze inspanningen hebben ons op de goede weg gebracht om de betrouwbaarheid en continuïteit van onze IT-infrastructuur te waarborgen. We hebben pentests uitgevoerd om de zwakke plekken in onze webapplicaties, netwerken en hardware inzichtelijk te maken.

Het belang hiervan wordt versterkt door de vitale functie van de haven en de aantrekkingskracht van de haven op cybercriminelen, ook gelet op het geopolitieke klimaat. In 2024 heeft Port of Amsterdam het label Essentieel gekregen op basis van de Europese NIS 2-richtlijn (Network Information Systems). Het doel van NIS 2 is de weerbaarheid te verbeteren tegen cyberaanvallen. Deze classificatie verplicht het havenbedrijf om de informatiebeveiliging op orde te hebben.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is de verantwoordelijke instantie voor de naleving van NIS1 en NIS2. ILT heeft in 2024 een pre-audit uitgevoerd op het gebied van cybersecurity. De resultaten daarvan zijn positief gebleken. Enkele aandachtspunten worden geadresseerd binnen een lopend verbeterprogramma. Eind 2024 hebben onder andere het directieteam en het IT-team deelgenomen aan een NIS-2-boardroomtraining met als thema de aansprakelijkheid van de directie en de meldingsplicht voor cyberincidenten.

Hoewel we goede stappen hebben gezet op het gebied van cyberveiligheid, mede door de eerste fase van het Cyber Safe Harbour-project, benadrukt deze wetgeving dat we ons algehele niveau van professionalisering op het gebied van cybersecurity moeten verbreden en omhoog moeten brengen. In 2025 zullen we daarom onze cybersecurityorganisatie anders inrichten en uitbreiden.

Een belangrijk onderdeel van onze aanpak om onze weerbaarheid te verhogen en beschermd te zijn tegen cybercriminaliteit, is de inrichting van een Information Security Management System (ISMS). Het ISMS stelt ons in staat om informatiebeveiliging systematisch effectiever te beheren en continu te verbeteren. Het doel hiervan is om risico's op het gebied van informatiebeveiliging te identificeren, evalueren en beheersen, zodat we enerzijds voldoen aan wettelijke eisen en onze eigen hoge standaarden op het gebied van cyberveiligheid en anderzijds beter voorbereid zijn op inspecties en externe audits.

We richten ons nadrukkelijk op verdere samenwerking met ketenpartners binnen het NZKG en met de Nederlandse zeehavens. Om beter bestendig te zijn, gaan de havenbeheerders van de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ; Groningen Seaports, North Sea Port, Port of Rotterdam, Port of Moerdijk en Port of Amsterdam) samen met bedrijven het havenecosysteem digitaal weerbaarder maken vanuit een nieuw landelijk cybersecurityplatform FERM.

Zo streven we ernaar de cyberveiligheid en weerbaarheid van de maritieme sector te verstevigen. Gezamenlijk en met ondersteuning van het Nationaal Cyber Security Center (NCSC) kunnen we beter inspelen op de uitdagingen van de toenemende cyberdreigingen en de Nederlandse economie en samenleving beschermen. In het deel 'Duurzaamheidsverklaring' van dit jaarverslag, onder ESRS S2, staan we uitgebreid stil bij de andere aspecten van veilige haven, zoals nautische veiligheid, ondermijning en criminaliteit.

Financiële resultaten



In vergelijking met vorig jaar is het bedrijfsresultaat gestegen met € 1,4 miljoen. Zowel de opbrengsten als de kosten liggen dit jaar hoger dan vorig boekjaar.

Kerncijfers (bedragen in €)	2024	2023
Opbrengsten	198.532.557	190.410.974
Personeelslasten	-47.035.505	-44.362.674
Overige bedrijfskosten	-45.147.932	-41.825.901
Afschrijvingen	-29.804.261	-29.086.025
Bedrijfsresultaat	76.544.859	75.136.374
Financiële baten en lasten	1.829.718	-2.560.427
Resultaat deelnemingen	-609.511	1.294.148
Resultaat voor verschuldigde vennootschapsbelasting	77.765.066	73.870.095
Verschuldigde vennootschapsbelasting	-14.027.356	-19.454.873
Resultaat na verschuldigde vennootschapsbelasting	63.737.710	54.415.222
Mutatie belastinglatentie	-6.175.352	644.193
Nettoresultaat	57.562.358	55.059.415

Opbrengsten

De stijging van de contractinkomsten is het gevolg van een positieve netto-uitgifte en de reguliere prijsindexatie. De netto-uitgifte was in 2024 3,2 hectare (2023: 12,2 hectare).

De zeehavengelden stegen met € 2,2 miljoen (4,1%). Dit was het gevolg van een indexatie van de tarieven, die in 2024 met 5,9% zijn geïndexeerd. De overslag is in 2024 licht gedaald (- 1,3%).

Opbrengsten (bedragen in €)	2024	2023
Contractinkomsten	121.343.129	115.619.381
Zeehavengelden	56.443.733	54.197.194
Binnenhavengelden	8.203.856	7.816.118
Opbrengsten ligplaatsreserveringen	4.058.880	3.589.614
Overig	8.482.959	9.188.667
Totaal	198.532.557	190.410.974



Personeelslasten

In 2024 stegen de personeelskosten met € 2,7 miljoen (6,0%). Een groot deel van de stijging wordt verklaard door de nieuwe cao per 1 april 2024, waarin de salarissen en daaraan gerelateerde premies en toelagen met gemiddeld 5% zijn toegenomen ten opzichte van 2023. Daarnaast zijn er dit jaar nieuwe RVU-regelingen afgesloten (in 2023 geen) en zijn de RVU-regelingen (zowel bestaand als nieuw) geïndexeerd als onderdeel van de nieuwe CAO.

Het personeelsbestand bestond in 2024 gemiddeld uit 365 fte en was daarmee hoger dan de 361 fte in 2023.

Overige bedrijfskosten

De overige bedrijfskosten zijn in 2024 toegenomen met € 3,3 miljoen.

De kosten van Milieu en Ruimte zijn toegenomen met € 0,7 miljoen als gevolg van hogere indexering op de sanerings- en amoveringsvoorzieningen ten opzichte van vorig jaar (2024: 4,1%, 2023: 3,8%). Dit jaar zijn beperkt uitgaven onttrokken aan de voorzieningen.

De beheer- en onderhoudskosten zijn € 1,0 miljoen hoger dan in 2023. Deze stijgingen hebben voornamelijk betrekking op de kosten voor het onderhoud van terreinen en onderhoud van vaartuigen.

De toename in de ICT-kosten is voornamelijk veroorzaakt door de hogere kosten voor beheer en onderhoud van software en licenties. De toename is het gevolg van het toenemend gebruik van diverse applicaties met de daaraan verbonden licenties en bijkomende kosten.

De energiekosten zijn toegenomen als gevolg van de stijging in de vraag naar en het verbruik van walstroom. Ook is een schip van het COA voorzien van walstroom. Hiertegenover staat dat de bijbehorende opbrengsten ook zijn toegenomen.



De onderzoeks- en advieskosten zijn toegenomen door gemaakte kosten voor grondonderzoeken in het Westelijk Havengebied (Biopark), begeleiding bij de totstandkoming van onze nieuwe visie en strategie en advieskosten ten aanzien van de duurzaamheidsrapportage. Daarnaast is er een toename in de juridische advieskosten.

De overige kosten zijn ten opzichte van 2023 afgenomen met € 2,4 miljoen. Deze mutatie wordt vooral veroorzaakt door éénmalige transacties. In 2023 is een terugkoop gedaan van een uitgegeven erfpacht aan de Moezelhavenweg (€ 4,8 miljoen). In 2024 zijn percelen teruggenomen en contracten afgekocht voor locaties aan de Papierweg en de Nieuwe Hemweg (€ 1,9 miljoen).

Overige bedrijfskosten (bedragen in €)	2024	2023
Milieu en Ruimte	4.060.413	3.335.919
Beheer en onderhoudskosten	9.958.155	8.953.851
ICT-kosten	9.478.417	7.545.034
Communicatie, Marketing en Acquisitie	2.424.360	2.150.101
Huisvestingskosten	2.045.283	2.384.812
Energiekosten	2.695.428	1.388.298
Onderzoeks- en advieskosten	3.164.736	2.410.236
Huur en erfpachtkosten	2.797.514	2.751.285
Overige kosten	8.523.626	10.906.363
Totaal overige bedrijfskosten	45.147.932	41.825.901

Resultaat deelnemingen

De resultaten van de deelnemingen zijn gedaald ten opzichte van 2023. Dit komt voornamelijk door een lager resultaat van Windpark Ruigoord, een 50%-deelneming op het gebied van windenergie. De daling wordt met name veroorzaakt door de hogere onbalanskosten, maar ook door de lagere energieprijzen in 2024 vergeleken met 2023. Daarnaast was er een éénmalig boekverlies als gevolg van de herstructurering van Hallum Cruise.

Vennootschapsbelasting

In 2024 bedraagt de acute vennootschapsbelasting € 14,0 miljoen. Dit betreft de vennootschapsbelasting over het resultaat voor belastingen (25,8 procent). De latente vennootschapsbelasting wordt jaarlijks bepaald op basis van effecten uit commerciële en fiscale waarderingsverschillen. De effecten uit commerciële en fiscale waarderingsverschillen zorgen voor een aanpassing van het belastbaar resultaat en hebben daarmee invloed op de nominale belastingdruk. De effectieve belastingdruk in 2024 is 25,8 procent.

Ontwikkeling van de balans

Eind 2024 bedraagt de solvabiliteit 54,7% procent (2023: 52,2 procent). Deze berekening is gebaseerd op afspraken met de bank. In de berekening hebben we onder meer de belastinglatentie afgetrokken van het balanstotaal en eigen vermogen. Het bankconvenant eist dat het gecorrigeerde eigen vermogen op 31 december 2024 minimaal 35 procent van het totale vermogen bedraagt. Port of Amsterdam voldoet aan deze eis. De solvabiliteit is relatief hoog als gevolg van de agioreserve die we met de verzelfstandiging hebben gevormd.

Verloop liquiditeit

In 2024 heeft Port of Amsterdam een positieve kasstroom van € 115,8 miljoen behaald uit operationele activiteiten. In 2024 is er € 44,4 miljoen geïnvesteerd in immateriële, materiële en financiële vaste activa. Ook is er € 52,9 miljoen dividend uitgekeerd aan de aandeelhouder. Port of Amsterdam beschikt over een revolving credit facility agreement ter grootte van € 75 miljoen, deze is per eind 2024 benut voor € 40 miljoen.

De huidige faciliteit biedt voldoende ruimte voor de investeringen die in 2025 zijn gepland. Port of Amsterdam gebruikt naast de beschikbare financieringsfaciliteiten geen financiële instrumenten om operationele of financiële risico's af te dekken.

Risico's en onzekerheden

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



Investeringsen

De investeringen in materiële vaste activa zijn in 2024 hoger uitgekomen dan verwacht, met name voor grote infrastructurele projecten. We hebben geïnvesteerd in nieuwe infrastructuur, vervangingen en bedrijfsvoering voor in totaal € 49,7 miljoen. Door ontvangen subsidies van € 3,4 miljoen was de totale netto-investering € 46,3 miljoen.

Investeringsen in onderzoek en ontwikkeling

In 2024 hebben we € 1,2 miljoen uitgegeven aan onderzoek en ontwikkeling. De investeringen hadden met name betrekking op door onszelf ontwikkelde software, zoals de applicaties voor de inning van de havengelden en contracten. Voor 2025 worden ook investeringen op dit gebied verwacht.

Verwachtingen voor 2025

In 2025 starten we met de nieuwe strategie waarbij we de komende vier jaar ons vestigingsklimaat versterken en de benodigde stappen zetten om de klimaatdoelen van 2030 te halen. Komend jaar werken we verder aan belangrijke investeringen die hieraan bijdragen, zoals de afronding van de walstroomvoorziening bij Cruise Port Amsterdam.

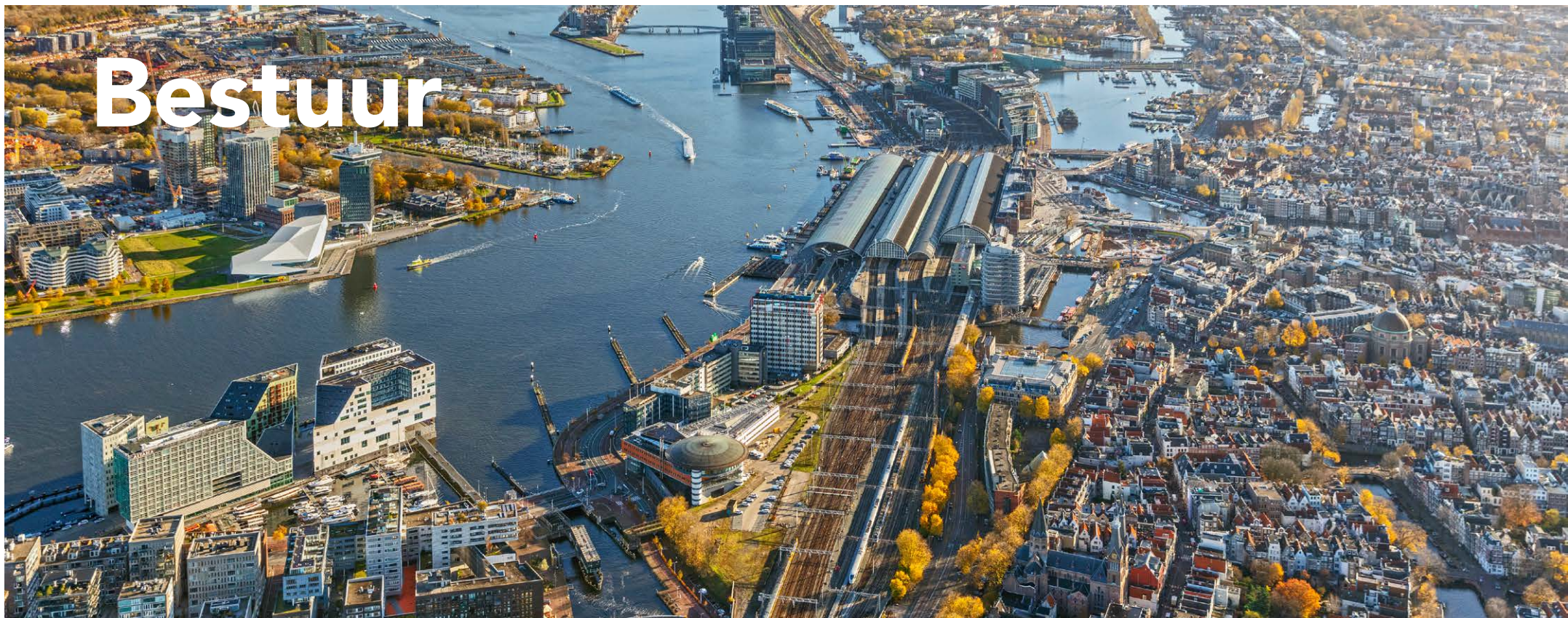


Ook investeren we in verschillende kades voor toekomstige en bestaande klanten, zoals in de Afrikahaven en bij BLC op Hoogtij. De totale investeringsuitgaven voor 2025 bedragen rond de € 69 miljoen. Daarnaast ambiëren we een actieve en aanjagende rol bij de langdurige ontwikkeltrajecten rondom het waterstofnetwerk H2avennet en de Energiehaven.

In de opbrengsten voorzien we voor 2025 een lichte stijging ten opzichte van vorig jaar naar een omzet van € 203 miljoen. De overslag en daarbij behorende zeehavengelden nemen naar verwachting 2% toe en de contractopbrengsten komen 3% hoger uit dan in 2024 door de jaarlijkse indexatie. In de organisatie voorzien we een beweging naar een efficiëntere organisatie. Ondanks diverse nieuwe functies verwachten wij een beperkte toename in het totale aantal fte per eind 2025.

Door inhuur van externe medewerkers te beperken en te steunen op onze vaste krachten blijven de personeelskosten op een gelijk niveau, ondanks de extra kosten die de al afgesloten cao met zich meebrengt. De operationele kosten blijven stabiel ten opzichte van het huidige jaar. Dit heeft te maken met eenmalige posten in de winst- en verliesrekening 2024 die in 2025 niet voorzien zijn. EBITDA 2025 zal hierdoor een gezonde groei laten zien en licht stijgen ten opzichte van 2024 naar 53%.

De veranderende geopolitieke verhoudingen kunnen invloed hebben op deze verwachtingen voor 2025. Wij monitoren deze ontwikkelingen en spelen hier zonedig op in.

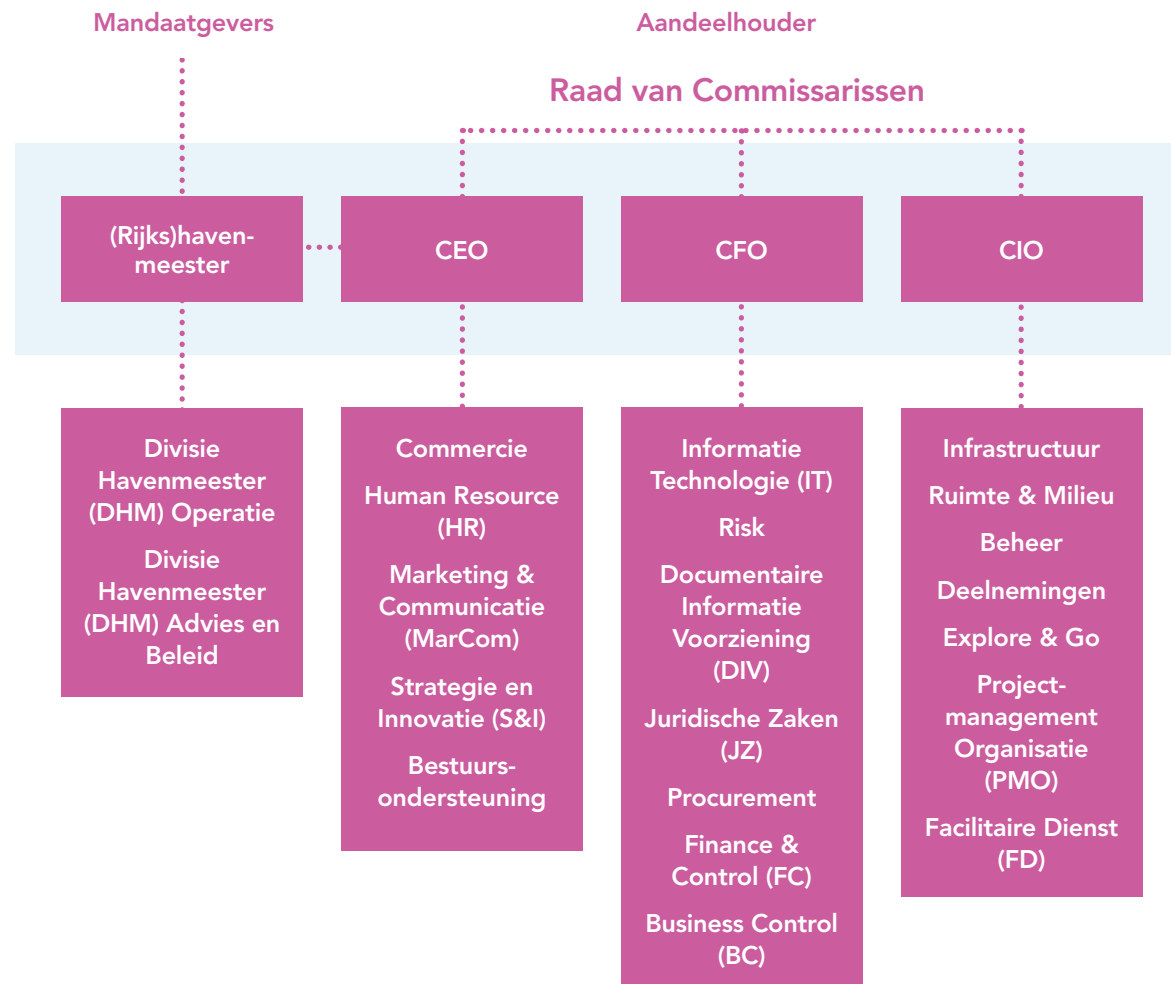


Port of Amsterdam wil een integere organisatie zijn. We werken samen, nemen verantwoordelijkheid en tonen moed. Vanuit deze kernwaarden bouwen wij dagelijks aan een gezonde, maatschappelijk verantwoorde en slagvaardige organisatie.

Organisatiestructuur

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

De governancestructuur van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is gebaseerd op boek 2 van het Burgerlijk Wetboek, de statuten en interne reglementen, zoals het directiereglement en het RvC-reglement. De gemeente Amsterdam is enig aandeelhouder en oefent invloed uit via de algemene vergadering.



Goedkeuring van de algemene vergadering is onder meer vereist voor de strategische langetermijnvisie (twaalf jaar) en het middellange bedrijfsstrategisch plan (vier jaar) van de vennootschap.

In 2024 zijn de statuten van Port of Amsterdam herijkt en meer in lijn gebracht met de Nederlandse Corporate Governance Code. Daarbij is onder meer de bepaling over ontstentenis en belet van een lid van de raad van commissarissen aangepast, een verwijzing naar de werkcommissies van de raad van commissarissen opgenomen, diversiteit en inclusie toegevoegd aan de profielschets van de samenstelling van de raad van commissarissen en de bestuurstermijn voor een statutair directeur aangepast.

Port of Amsterdam vindt diversiteit belangrijk en hecht waarde aan een evenwichtige man-vrouwverhouding in de top van het bedrijfsleven. De raad van commissarissen is eind 2024 met drie vrouwen en twee mannen evenwichtig ingericht. Dit geldt ook voor het directieteam, dat naast de drie statutaire directeuren (een vrouw en twee mannen) bestaat uit de havenmeester (vrouw) en de bestuurssecretaris (man). Zie ook hoofdstuk ESRS S1 over diversiteit en inclusie. De havenmeester is onafhankelijk en rapporteert aan haar mandaatgevers.



Directie

De statutaire directie bestond in 2024 uit algemeen directeur Koen Overtoom (CEO), financieel directeur Alexander Kousbroek (CFO) en directeur investeringen Dorine Bosman (CIO). Eind 2024 liepen de benoemingstermijnen van zowel de CEO als de CFO af. Op voordracht van de raad van commissarissen zijn beiden door de algemene vergadering van aandeelhouders herbenoemd voor een nieuwe bestuursperiode van vier jaar.

De directie is collectief verantwoordelijk voor het bestuur van de vennootschap en de algemene gang van zaken van de onderneming. De werkzaamheden zijn in onderling overleg tussen de leden verdeeld, met goedkeuring van de raad van commissarissen. De interne aangelegenheden van de directie zijn vastgelegd in een directiereglement.

Koen Overtoom (1966), Nederlandse nationaliteit (m)

Benoemd in 2013

CEO Port of Amsterdam (m.i.v. 01-11-2016)

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

Nevenfuncties:

- Lid raad van advies Stichting Emma at Work
- Lid Amsterdam Economic Board
- Lid raad van toezicht Stichting De Noordzee

Alexander Kousbroek (1980), Nederlandse nationaliteit (m)

Benoemd in 2020

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

Nevenfuncties:

- Lid raad van toezicht AMPORTS
- Lid raad van toezicht BNNVARA

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

Benoemd in 2021

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

Nevenfuncties:

- Lid raad van advies GBM Works

Raad van commissarissen

De raad van commissarissen houdt toezicht op het bestuur van de vennootschap en de daarmee verbonden onderneming. Ook staat de raad de directie met advies terzijde. In de toezichtvisie staat de eigen rol beschreven als toezichthouder, adviseur, klankbord en werkgever.

De interne aangelegenheden van de raad zijn vastgelegd in een RvC-reglement. Onderdeel van het reglement is de profielschets van de raad van commissarissen. Daarin worden onder meer eisen gesteld aan de deskundigheid en ervaring van de raadsleden.

De raad van commissarissen bestaat uit ten minste drie en ten hoogste zeven leden. Dat aantal wordt vastgesteld door de algemene vergadering.

De raad van commissarissen bestond in 2024 uit vijf leden. De raad kent twee commissies: de auditcommissie en de werkgeverscommissie. Beide voeren op onderdelen het voorbereidende werk uit voor de raad van commissarissen.



Future Proof Governance

In 2024 heeft de Young Board zich opnieuw ingezet om de stem van toekomstige generaties te vertegenwoordigen binnen het bestuur van Port of Amsterdam. Met als missie om de kwaliteit van leven voor toekomstige generaties te waarborgen, heeft de Young Board de directie actief uitgedaagd om toekomstbestendige besluiten te nemen.

Dit jaar heeft de Young Board een rol gespeeld in het ontwikkelen van de visie, strategie en uitvoeringsagenda van de organisatie. De Young Board heeft erop toegezien dat het perspectief van toekomstige generaties wordt meegenomen in directiebesluiten. Ook heeft de Young Board diverse perspectieven een stem gegeven aan de bestuurstafel, waarbij het ongezegde bespreekbaar is gemaakt.

Daarnaast heeft de Young Board de directie en organisatie geïnspireerd om strategisch relevante thema's vanuit verschillende invalshoeken te onderzoeken.

In 2024 lag daarnaast de focus op de verdere ontwikkeling en het testen van de Generatietoets aan de hand van verschillende casussen. Deze toets helpt de impact van besluiten op toekomstige generaties inzichtelijk te maken en vormt een waardevolle aanvulling op bestaande MVO-toetsen.

De Young Board is trots op de vooruitgang die in 2024 is geboekt en blijft zich inzetten voor een veerkrachtige, toekomstbestendige haven. Ook de komende jaren blijft de Young Board de directie uitdagen en ondersteunen in haar streven naar duurzame groei.

Ondernemingsraad

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

In 2024 heeft de OR belangrijke stappen gezet in de behandeling van instemmings- en adviesaanvragen voor het evalueren van eerder genomen besluiten. Zo heeft de OR instemming verleend voor de voorstellen Functies en Rollen en Loongebouw volgens de Baarda-methodiek. De OR heeft toegezien op een eenduidig, transparant proces met aandacht voor alle medewerkers. Daarnaast heeft de OR geadviseerd over de oprichting van een nieuw team Risk & Internal Audit. De OR heeft enkele initiatiefvoorstellen gedaan, waaronder verduidelijking van de rol van de OR bij grote investeringen. In oktober werd de adviesaanvraag voor de wijziging van team Products en Services afgerond. Naast nieuwe aanvragen heeft de OR aandacht besteed aan de evaluatie van eerder genomen besluiten en toegezien op ARBO-zaken.

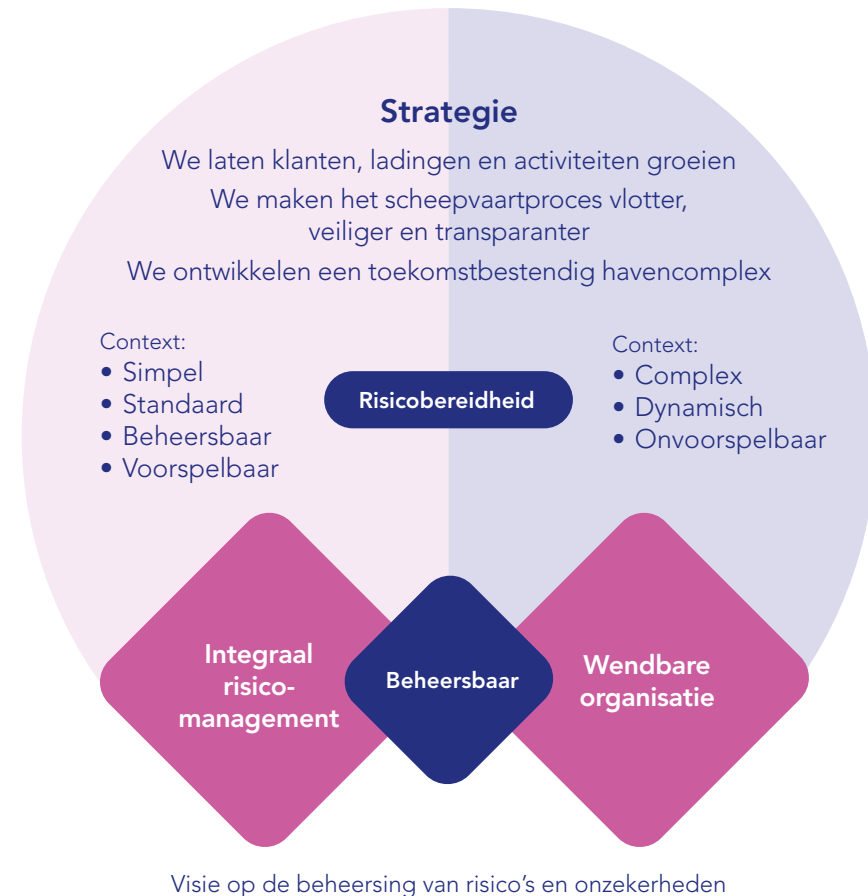


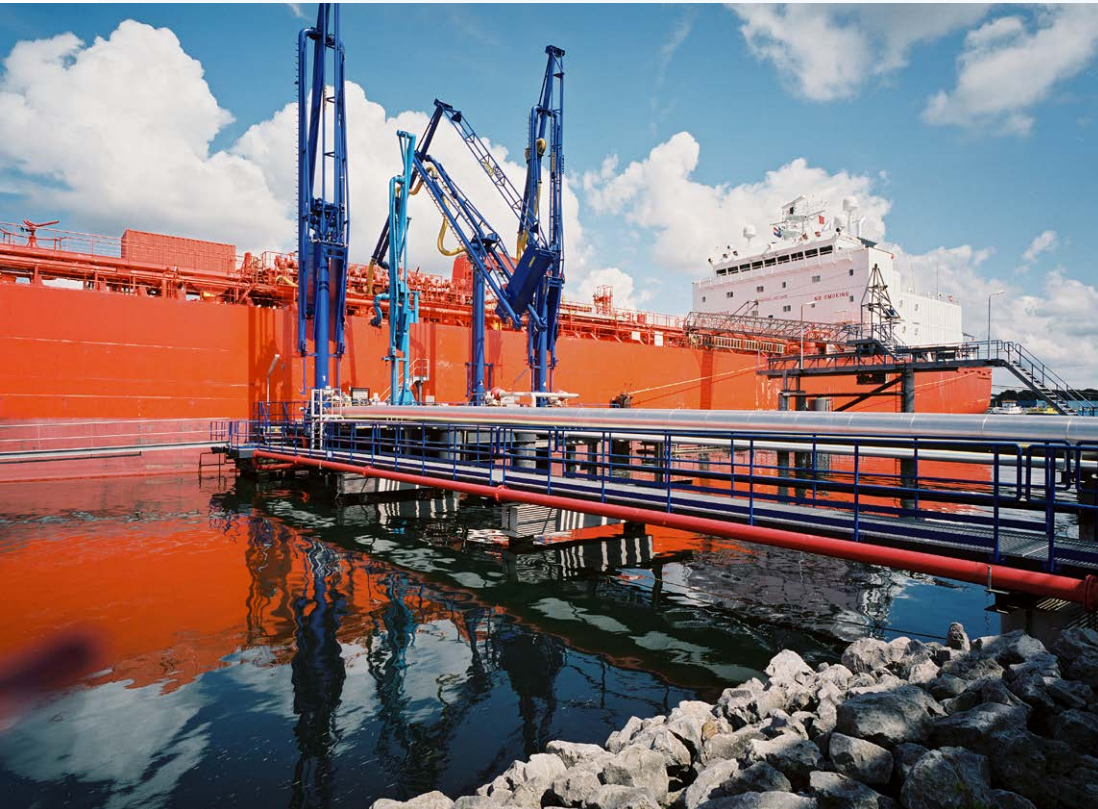
De OR heeft een goede relatie met de directie en de raad van commissarissen (RvC). Elke maand bespreekt de OR advies- en instemmingsplichtige onderwerpen tijdens de OR-vergadering. Tien keer per jaar vindt overleg plaats tussen de OR en de directie tijdens overlegvergaderingen, veelal in aanwezigheid van een RvC-lid.

Risicomanagement

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

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





Risicobereidheid

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

In het kader van de publieke nautische taak zijn we over het algemeen defensief. Veiligheid heeft de hoogste prioriteit in de balans tussen veiligheid van het scheepvaartverkeer en de omgeving enerzijds en de vlotte en efficiënte afhandeling van het scheepvaartverkeer anderzijds. De Rijkshavenmeester werkt in opdracht van het Rijk en legt verantwoording af aan publieke mandaatgevers. Het karakter van de publieke taak die zij uitvoert, vraagt per definitie om minimale risicobereidheid. Het beleid ten aanzien van de inzet van financiële instrumenten is over het algemeen terughoudend. Bijlage 3 bevat een gedetailleerde beschrijving van dit beleid.

Integraal risicomanagement

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

De taken en verantwoordelijkheden ten aanzien van risicomanagement zijn volgens het Three Lines Model ingebed in de organisatie. De directie is eindverantwoordelijk voor het risicoprofiel van de organisatie. De eerste lijn is verantwoordelijk voor een adequate uitvoering van processen en identificatie en beheersing van risico's, zodat we onze doelen bereiken. De tweedelijnsfunctionarissen hebben een adviserende, faciliterende en monitorende rol richting de eerste lijn en verstrekken verdiepende analyses en rapportages aan de directie. De derde lijn heeft een onafhankelijke rol en adviseert objectief over de effectiviteit en efficiëntie van het risicomanagementsysteem.

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



Three Lines Model

Zo borgen we een gerichte inzet van capaciteit, hebben we een brede toegang tot specifieke expertise en borgen we een onafhankelijke zienswijze. Elk kwartaal wordt de voortgang van het auditplan en de beheersing en actualisatie van de toprisico's gemonitord en gerapporteerd aan de directie. Halfjaarlijks bespreken we de voortgang met de auditcommissie.

Doorgevoerde verbeteringen in integraal risicomanagement en de wendbare organisatie

Integraal risicomanagement

In 2024 hebben we gewerkt aan de totstandkoming van de dubbele materialiteitsanalyse van de CSRD (zie deel 'Duurzaamheidsverklaring' van dit verslag). Op basis van de risicoanalyse zijn de impacts, risks en opportunities (IRO's) geïdentificeerd, geanalyseerd en vastgesteld. Daarnaast hebben we de klimaatgerelateerde risico's nader uitgewerkt, in lijn met de TCFD-voorschriften. In bijlage 2 zijn de resultaten van deze analyse gepresenteerd.

Naast de focus op risico's en kansen gerelateerd aan sociale en natuurlijke waardecreatie zijn de integratie van compliance en bedrijfscontinuïteitsmanagement binnen risicomanagement nader geanalyseerd. Vanaf volgend jaar worden deze onderdelen gecoördineerd vanuit de afdeling Risicomanagement & Interne audit.



Wendbare organisatie

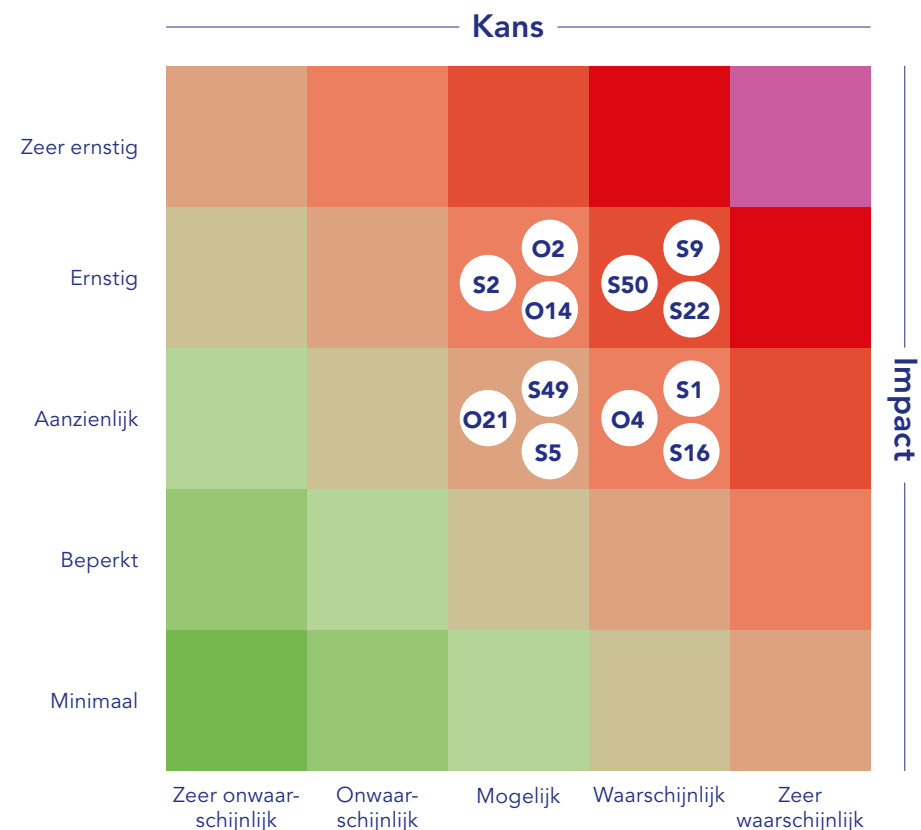
Dit jaar hebben we gefocust op de verbetering van onze beschrijving als wendbare organisatie en de indeling van functies en rollen. Onze functies en rollen zijn al jaren georganiseerd volgens de Methode voor het Rangordenen van Functies (MRF-methodiek). Met deze methodiek werd het steeds lastiger om bij veranderde taken steeds weer de functieomschrijving aan te passen en te wegen. Om wendbaarder te zijn in de uitoefening van onze functies en rollen is er besloten deze vorm te geven met een nieuwe methodiek, de Baarda-methodiek. Daarin zijn de functies gebaseerd op acht rollen en vier taakvolwassenheidsniveaus. Afgelopen jaar is de gehele organisatie ingedeeld volgens deze nieuwe methodiek.

Toprisico's 2024

Tijdens het strategische risicoassessment hebben we de risico's gekwantificeerd en de toprisico's voor 2024 vastgesteld. De betrokken deelnemersgroep vormt een goede afspiegeling van de organisatie. Elk kwartaal monitoren we deze top 12 en rapporteren we erover.

Gematerialiseerde risico's 2024

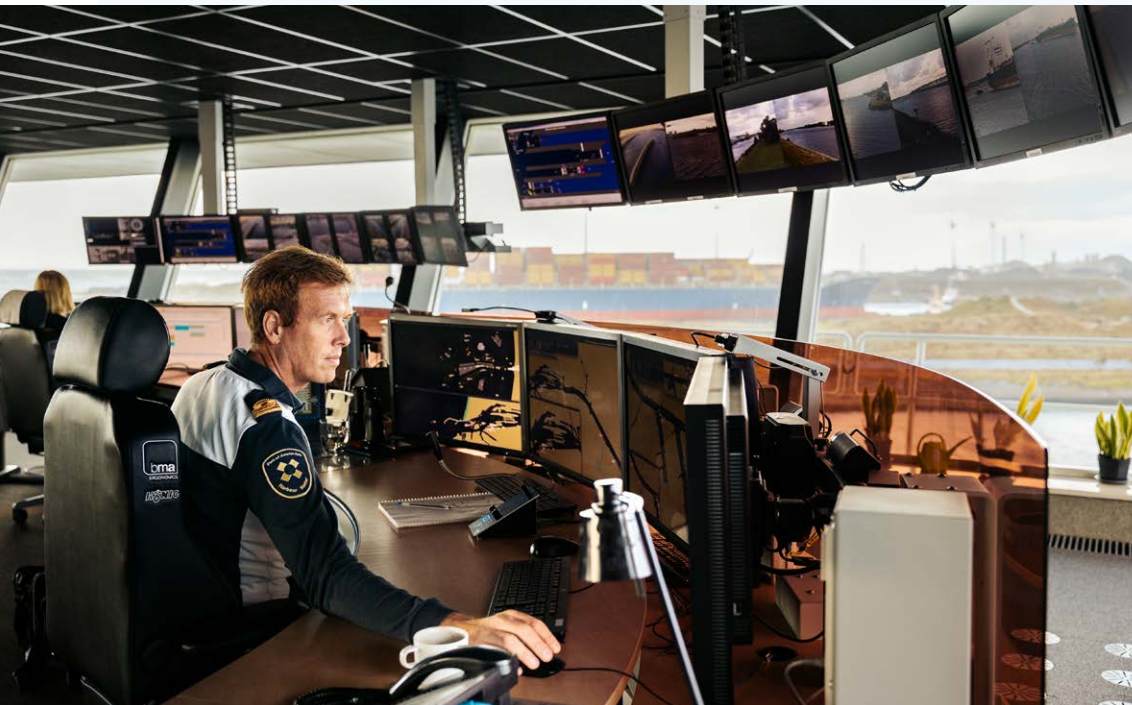
Afgelopen jaar is de zeesluis IJmuiden meermaals geblokkeerd door de protestgroep Extinction Rebellion (XR). XR demonstreerde tegen de komst van cruiseschepen naar Amsterdam en de impact daarvan op het klimaat. Het leidde tot een aantal omboekingen en een annulering. Ook zorgde het voor hinder bij het reguliere scheepvaartverkeer. In overleg met de burgemeester, politie en officier van justitie hebben wij samen met Rijkswaterstaat een aantal werkafspraken kunnen maken zodat het recht op demonstreren geëerbiedigd wordt, maar ook rekening wordt gehouden met de belangen van de scheepvaart.



ID Risiconaaam

- S9** Elektriciteitscongestie
- S50** Verslechtering van vestigings- en/of investeringsklimaat als gevolg van politieke keuzes
- S22** Afname van nautische bereikbaarheid in relatie tot klimaatverandering
- S1** Onvoldoende fysieke ruimte (plots, inpassing infrastructuur, nautisch)
- S16** Stagnatie van de transformatie van de haven als gevolg van stikstofbeleid
- O2** Voordoen van een cyberincident intern

- O14** Voordoen van cyberincident extern
- O4** Onvoldoende borging van het vaarwegprofiel Noordzeekanaal
- S2** Onvoldoende milieuruimte beschikbaar in relatie tot transformatie van haven
- S5** Vermindering van spoorcapaciteit voor goederentransport
- S49** Onvoldoende borging van de gewenste waterkwaliteit Noordzeekanaal
- O21** Onvoldoende borging van productkwaliteit en continuïteit van IT-applicaties



De borging van de nautische bereikbaarheid via de kleine, Zuider-, Midden- en Noordersluis staat onder druk. RWS heeft gecommuniceerd dat de technische levensduur van deze sluisen is verstreken en dat er onderhoud nodig is. RWS heeft hiervoor een aanpak ontwikkeld en gaat die de komende jaren uitvoeren. De kans bestaat dat hierdoor een of meerdere sluisen voor langere tijd niet te gebruiken zijn.

De beleidsonzekerheid is sterk toegenomen ten aanzien van de omgang met en beheersing van de stikstofruimte in onze ruimtelijke transformatie. Het nieuwe kabinet heeft een streep gezet door het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG). Het idee achter het NPLG was dat de provincies het beste zelf een samenhangend ruimtelijk plan konden maken om alle milieudoelen te halen. Er is geen alternatief beleid gepresenteerd. We blijven de ontwikkelingen nauwlettend monitoren.

Fraude en onregelmatigheden

Port of Amsterdam heeft een frauderisicoanalyse uitgevoerd, waaruit naar voren komt dat op enkele onderdelen in de bedrijfsvoering sprake is van een hoger dan normaal risico op non-compliance. Voor deze onderdelen hebben we aanvullende interne beheersingsmaatregelen ingevoerd en voeren we periodiek onverwacht additionele reviews uit.

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

Ook hebben we functiescheiding aangebracht in onze financiële processen. Zo voorkomen we dat slechts één persoon ongecontroleerd transacties of verplichtingen kan aangaan, autoriseren, verwerken en afwickelen en toegang heeft tot activa. Naast deze harde technische maatregelen focussen we op de beheersing van de zachtere elementen, zoals transparante besluitvorming, governancestructuur, een open cultuur waarin we elkaar aan durven spreken, de aanwezigheid van vertrouwenspersonen om niet-integer handelen (anoniem) te melden en periodieke interne en externe audits.

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

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

Verslag van de raad van commissarissen

De raad van commissarissen van Port of Amsterdam houdt toezicht op de directie en ondersteunt de directieleden waar nodig met advies. Voor een aantal besluiten heeft de directie de goedkeuring nodig van de raad van commissarissen, zoals bijvoorbeeld grote en/of strategische investeringen, grote grondtransacties, de vaststelling van strategie en visie, de begroting en de jaarstukken. Zo ziet de raad erop toe dat het financiële en strategische beleid gedegen en verantwoord wordt uitgevoerd. De raad heeft een auditcommissie en een werkgeverscommissie.

Samenstelling

De raad van commissarissen bestond in 2024 uit Jan Lagasse (voorzitter), Bartho Boer, Anne Marie Magis, Mieke Pigeaud-Wijdeveld en, vanaf 1 juni 2024, Resi Becker.

Bij de werving van de nieuwe commissaris is rekening gehouden met diversiteit in brede zin en is de nadruk gelegd op een profiel waarin ondernemerschap met ervaring in de energiesector centraal staat. Resi Becker voldoet heel goed aan dit profiel. Als CEO van energieleverancier Essent werkt ze dagelijks aan de toekomst van de energiesector, met de focus op duurzame energievoorziening en verduurzaming van de gebouwde omgeving.

De raad van commissarissen is zo samengesteld dat iedere commissaris onafhankelijk en kritisch kan bijdragen aan het toezicht en advies. Nieuwe nevenfuncties van de leden worden gemeld en besproken, waarna wordt vastgesteld of deze een belemmering vormen voor onafhankelijk en kritisch toezichthouden. Onderstaand overzicht geeft de (neven)functies van de leden weer.

Resi Becker (1973), Nederlandse nationaliteit (v)

Benoemd in 2024 (vanaf 1 juni 2024)

- CEO Essent N.V.
- Bestuurslid Energie Nederland
- Lid raad van commissarissen Coöperatie Menzis U.A.
- Onafhankelijk bestuurslid Prinses Máxima Centrum Foundation

Aanwezigheid vergaderingen 2024: 50% (vanaf 1 juni 2024)

Bartho Boer (1978), Nederlandse nationaliteit (m)

Benoemd in 2023

- Chief Brand, Communications & CSR Royal KPN N.V.
- Lid van de raad van commissarissen van Delft Support
- Lid van de Stuurgroep van de Haya van Someren Foundation
- Voorzitter KPN Mooiste Contract Fonds

Aanwezigheid vergaderingen 2024: 100%

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

Benoemd in 2022

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

Aanwezigheid vergaderingen 2024: 100%

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

Benoemd in 2019

- Senior Advisor Artefact
- Directeur Strategy Execution Office ABN AMRO Bank N.V. (t/m 30 juni 2024)

Aanwezigheid vergaderingen 2024: 100%

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

Benoemd in 2019

- Eigenaar Pi Control
- Lid raad van commissarissen PWN
- Lid raad van toezicht Open Universiteit
- Docent Governance

Aanwezigheid vergaderingen 2024: 100%



Van links naar rechts: Bartho Boer, Jan Lagasse, Mieke Pigeaud-Wijdeveld, Anne Marie Magis en Resi Becker

Vergaderingen en thema's

Vergaderingen

De raad van commissarissen is in 2024 zeven keer in reguliere vergadering bij elkaar gekomen, waarvan zes keer in aanwezigheid van de directie. Verder heeft begin juni een themabijeenkomst strategie plaatsgevonden en waren er in juli en november ook nog twee digitale meetings, allen in aanwezigheid van de directie. In juni is door de directie en raad van commissarissen een werkbezoek gebracht aan de Rotterdamse haven, waarbij een ontmoeting met de collega's van Port of Rotterdam op het programma stond.

Verder waren leden van de raad van commissarissen aanwezig bij de jaarlijkse algemene vergadering van de aandeelhouder en was de voorzitter aanwezig bij de halfjaarlijks investeringsoverleggen tussen de directie en de aandeelhouder. Alle commissarissen hebben in 2024 minstens één keer een vergadering van de ondernemingsraad van Port of Amsterdam bijgewoond, waarbij de voorzitter in ieder geval aanwezig is bij de zogenaamde artikel 24 overleggen. De voorzitter praat regelmatig bij met de voorzitter van de ondernemingsraad.

Resultaat 2024

In financieel opzicht sluit Port of Amsterdam af met een stijgende omzet van ca. € 199 miljoen en een nettoresultaat

van € 57,5 miljoen. Het nettoresultaat blijft daarmee in lijn met vorig jaar. Tegelijkertijd ziet de raad van commissarissen het investeringsvolume en de netto terreinuitgifte dalen ten opzichte van vorig jaar. Dit laat zien dat deze tijd economische en maatschappelijke uitdagingen met zich meebrengt, mede gelet op de energietransitie en daarmee samenhangende beperkingen op het gebied van onder andere elektriciteitsvoorziening en stikstof.

Een belangrijke strategische investering in 2024 was de gebiedsoverdracht (12 ha) van de zogenaamde Circulaire Schil van de gemeente Amsterdam naar Port of Amsterdam. De locatie is strategisch gelegen aan de Westpoortweg, direct grenzend aan het huidige havengebied. De verwerving van de grond betekent versterking van de positie ten behoeve van de transitiestrategie van de haven. In het gebied kunnen een tweetal elektriciteit netbeheerders gefaciliteerd worden en kunnen zich circulaire bedrijven gaan vestigen.

Een andere duurzame investering die in 2024 is geëffectueerd is de walstroomvoorziening voor zeecruise bij de passagiersterminal aan de Veemkade in het oostelijk Havengebied. Om dit soort investeringen en grondtransacties ook in de toekomst te kunnen blijven uitvoeren moet Port of Amsterdam een financieel robuust beleid voeren dat zorgt voor voldoende slagkracht, ook in tijden die maatschappelijk en financieel-economisch minder stabiel zijn.

De jaarrekening over 2023 is door de raad van commissarissen goedgekeurd, net als de begroting voor 2024. Naast de periodieke besprekingen met de directie over de financiële voortgang en het investerings- en risicomanagement is er in 2024 veel aandacht geweest voor de meerjarenbegroting en de investeringsagenda voor de periode van het Strategisch Plan 2025-2028. Met de directie is een goede discussie gevoerd over het ontwerp van een verantwoord dividendbeleid voor de komende jaren, dat van groot belang is voor de financiële stabiliteit van Port of Amsterdam.

Thema's

Het belangrijkste speerpunt voor de raad van commissarissen in 2024 was de totstandkoming van een nieuwe visie en strategie voor Port of Amsterdam. Na verschillende werksessies en vergaderingen heeft de raad in november zijn goedkeuring gegeven aan de Visie 2040: Green Port Amsterdam en het Strategisch Plan 2025-2028: Op koers naar een toekomstbestendig havencomplex. Het resultaat is een toekomstbestendige strategie waarin ruimte is voor de verdere ontwikkeling van een duurzaam havenecosysteem en die het belang van verdere regionale samenwerking onderkent. Zonder verdergaande regionale samenwerking en keuzes voor ruimtegebruik is het voor Port of Amsterdam een bijna onmogelijke opgave om haar ambities op het gebied van de

energietransitie te kunnen realiseren. Het in het kader van de NOVEX opgestelde Ontwikkelperspectief Noordzeekanaal, de gezamenlijke ontwikkeling van de Energiehaven in IJmuiden en de nieuwe samenwerkingsafspraken met Port of Den Helder zijn hier duidelijke voorbeelden van.

Door Port of Amsterdam wordt conform de nieuwe strategie een transitiefonds voorgesteld die ondernemers in de haven de benodigde extra ondersteuning kan bieden bij investeringen die nodig zijn om stappen te maken in verduurzaming van de eigen bedrijfsvoering.

De gemeente Amsterdam, als enig aandeelhouder van Port of Amsterdam, zal eveneens goedkeuring moeten geven aan de directie alvorens deze de Visie en het Plan definitief kan vaststellen. De raad van commissarissen heeft er vertrouwen in dat de gemeente, gezien vanuit de voor haar relevante publieke belangen, de ingeslagen strategische koers ondersteunt. De ambities van de stad en de haven liggen, daar waar het gaat om duurzaamheid en klimaatdoelstellingen in elkaars verlengde. Ook voor de stad geldt dat ruimte schaars is en dat voor het bouwen van woningen, het vestigen van industrie en het behoud van recreatiemogelijkheden een zorgvuldige, (boven)regionale belangenafweging van groot economisch en maatschappelijk belang is.

Evaluatie

De raad van commissarissen heeft in 2024 een zelfevaluatie uitgevoerd, waarbij ook de input van de directie is meegenomen. Het beeld dat uit de evaluatie naar voren komt is dat de raad als team gegroeid is en de onderlinge discussie – en die met de directie – vanuit een open houding met elkaar voert. De raad kan nog explicieter zijn omtrent de exacte rol die hij in bepaalde situaties inneemt, zodat duidelijk is wanneer die adviserend of juist toezichhoudend van aard is. De gesprekken over visie en strategie die in 2024 plaatsvonden hebben de directie en raad van commissarissen als constructief ervaren en hebben geresulteerd in een gedragen en bevredigend eindproduct.

Educatie

Alle leden van de raad van commissarissen nemen deel aan het programma Permanente Educatie voor Commissarissen en Toezichthouders van de Governance Academy.

Auditcommissie

De auditcommissie ondersteunt de raad van commissarissen bij de voorbereiding van besluitvorming over het toezicht op de integriteit en kwaliteit van de financiële verslaggeving van Port of Amsterdam. Ook ondersteunt de commissie de raad van commissarissen bij het toezicht op de effectiviteit van de interne risicobeheersings- en controlesystemen van de vennootschap. De auditcommissie rapporteert

haar bevindingen aan de raad van commissarissen en bespreekt ze tijdens de reguliere RvC-vergaderingen.

De prioriteiten voor de auditcommissie in 2024 waren de thema's IT en cybersecurity, de meerjarenbegroting in relatie tot het Strategisch Plan 2025-2028, de voortgang van CSRD en de optimalisatie van het investeringsproces. Door wisselingen in het IT-management was het nodig het Jaarplan IT halverwege het jaar bij te sturen, waarbij cybersecurity hoog op de agenda bleef staan.

In het kader van de jaarcontrole heeft de auditcommissie de externe accountant, BDO, verzocht om kritisch mee te kijken op de onderwerpen IT, investeringsproces/assetmanagement en CSRD met als doel hierop nog meer scherpte aan te kunnen brengen. In aanwezigheid van BDO kwamen verder de kwaliteit van de administratieve organisatie en de vaststelling van de jaarrekening 2023 aan de orde. De accountant constateert in zijn rapportages dat Port of Amsterdam een voldoende adequate interne beheersing kent en goed op koers ligt om vanaf 2025 aan de rapportageverplichtingen van CSRD te kunnen voldoen. Het functioneren van en de samenwerking met BDO is geëvalueerd en in afstemming met de aandeelhouder is het contract met twee jaar verlengd. Naast de bovengenoemde onderwerpen werd het beleid ten aanzien van treasury en risicomanagement regelmatig getoetst, waarbij er in 2024 een actualisatie van de toprisico's plaatsvond.

In 2024 bestond de auditcommissie uit Mieke Pigeaud-Wijdeveld (voorzitter) en Anne Marie Magis. De commissie vergaderde in 2024 vijf keer. In het kader van de permanente educatie hebben de leden van de auditcommissie een opleiding over de aanstaande cybersecurity wetgeving NIS2 gevolgd.

Werkgeverscommissie

De werkgeverscommissie bestond in 2024 uit Bartho Boer (voorzitter) en Jan Lagasse. De commissie ondersteunt de raad van commissarissen bij de voorbereiding van besluitvorming over de bezoldiging en benoeming van de statutaire directie, de benoeming van commissarissen, het vaststellen van de jaardoelstellingen van de directieleden en de jaarlijkse beoordeling van de directieleden. Ook voert de commissie de halfjaarlijkse voortgangsgesprekken met de directieleden, het hoofd van de Divisie Havenmeester en de bestuurssecretaris.

In het tweede kwartaal van 2024 heeft de werkgeverscommissie met goed resultaat de benoeming afgerond voor een nieuw lid van de raad van commissarissen. Op voordracht van de raad van commissarissen heeft de aandeelhouder van Port of Amsterdam Resi Becker per 1 juni benoemd tot commissaris.

De raad van commissarissen is verheugd dat de benoemingstermijn voor zowel de CEO als de CFO van Port of Amsterdam met een nieuwe periode van vier jaren is

verlengd. Koen Overtoom (CEO) en Alexander Kousbroek (CFO) zijn in 2024 door de aandeelhouder herbenoemd in hun functie voor een volgende periode van vier jaar.

De beloningen van alle commissarissen en directieleden zijn in lijn met het beloningsbeleid van de gemeente Amsterdam voor haar deelnemingen.

Voorts is er aandacht geweest voor de introductie en implementatie van een nieuw functiehuis, het zogenaamde Baarda-model. Met ingang van 2025 gaat Port of Amsterdam volgens dit model werken. Thema's als strategische personeelsplanning, talentontwikkeling en een resultaatgerichte cultuur hangen hier nauw mee samen en zullen, zeker in relatie tot de nieuwe strategie, ook in 2025 belangrijke aandachtspunten zijn.

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

Jan Lagasse, voorzitter
Resi Becker
Bartho Boer
Anne Marie Magis
Mieke Pigeaud-Wijdeveld

Duurzaamheidsverklaring



Duurzaamheidsverklaring Port of Amsterdam

Deze duurzaamheidsverklaring is opgesteld in voorbereiding op compliance met de CSRD vanaf 2025, de Corporate Sustainability Reporting Directive van de EU. In deze verklaring leggen we uit hoe we de dubbele materialiteitsbeoordeling hebben uitgevoerd en welke thema's als materieel naar voren zijn gekomen. Dat zijn duurzaamheidsthema's die significant belangrijk zijn bevonden door onze stakeholders en onszelf en waarover we transparant rapporteren. De verklaring heeft dezelfde scope als de financiële verslaglegging, inclusief alle dochterondernemingen.

De dubbele materialiteitsanalyse combineert impact- en financiële materialiteit en is in 2023 uitgevoerd en in 2024 geactualiseerd. Het proces omvat deskresearch, stakeholderinterviews en een beoordeling door interne experts. Dit heeft geresulteerd in 14 materiële thema's verdeeld over de waardeketen: upstream (leveranciers), eigen activiteiten en downstream (klanten en scheepvaart).

Deze thema's hebben we ingedeeld in de ESRS-categorieën (European Sustainability Reporting Standards) die horen bij de CSRD-systematiek. Negen van de tien ESRS-categorieën zijn relevant voor Port of Amsterdam. Alleen ESRS S4 (consumenten) is niet materieel. We brengen momenteel in kaart welke infaseringen op onze organisatie van toepassing zijn en van welke we gebruik willen maken vanaf volgend jaar.

Het eerste hoofdstuk heeft een inleidende functie. In de negen daaropvolgende hoofdstukken beschrijven we het beleid, de doelen, acties en maatregelen per thema. Met deze integrale aanpak beogen we de transparantie en voortgang op het gebied van duurzaamheid te borgen in onze verslaglegging.

Algemene grondslag (BP-1)

Deze duurzaamheidsverklaring volgt dezelfde geconsolideerde grondslag als onze financiële verslaglegging. De gerapporteerde gegevens voor duurzaamheid beslaan dezelfde scope en verslagperiode als deze jaarrekening. Er is geen sprake van informatie die we niet rapporteren vanwege intellectueel eigendom, knowhow of vanwege ophanden zijnde ontwikkelingen of onderhandelingen.

Dubbele materialiteitsanalyse

Tot 2023 voerden we elke twee jaar een materialiteitsanalyse uit. Als onderdeel van de CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) hebben we in 2023 voor het eerst een dubbele materialiteitsanalyse uitgevoerd. Deze analyse hebben we in 2024 opnieuw beoordeeld en met een aantal kleine aanpassingen gevalideerd. Het proces en de uitkomsten daarvan zijn door de directie vastgesteld. Deze gegevens gebruiken wij om te bepalen welke impact, risico's en kansen materieel zijn voor Port of Amsterdam. We richten ons op zowel de impact- als de financiële materialiteit.

Voorbeelden **positieve en negatieve impacts**:
Schade aan de natuur, schendingen van mensenrechten, het verminderen van ongelijkheid, de bevordering van (digitale) inclusie

Organisatie:
Corporate
Business model
Waardeketen

Impact perspectief (Inside-out)

Impacts **van** de organisatie

Impacts **op** de organisatie

Financieel perspectief (Outside-in)

Voorbeelden **risico's en kansen**: Extra kosten als gevolg van heffingen voor uitstoot, boetes wegens niet-naleving van regelgeving, financiële kansen van circulaire bedrijfsmodellen

Maatschappij:
Planeet
Mensen
Economie

Onze waardeketen



Voor deze duurzaamheidsverklaring hebben we de activiteiten, diensten en stakeholders uit onze gehele waardeketen onderzocht.

Upstream bestaat onze waardeketen uit onze leveranciers (onder andere van brandstoffen en grondstoffen), dienstverleners (onder andere voor advies en onderzoek) en aannemers (voor bouwprojecten en onderhoud van onze infrastructuur).

Onze **eigen activiteiten** voeren we uit in de rol van marktmeester (faciliteren vestigingsklimaat, ruimtelijke inrichting, logistiek en bereikbaarheid), matchmaker (versterkende partijen aan elkaar verbinden en aantrekken) en co-creator (investeren in innovatie en vernieuwende concepten).

Downstream bestaat onze waardeketen uit de klanten in ons havengebied, de scheepvaart en alle daaraan verbonden diensten (transporteurs, verladers, loodsen et cetera).

Onze materiële thema's

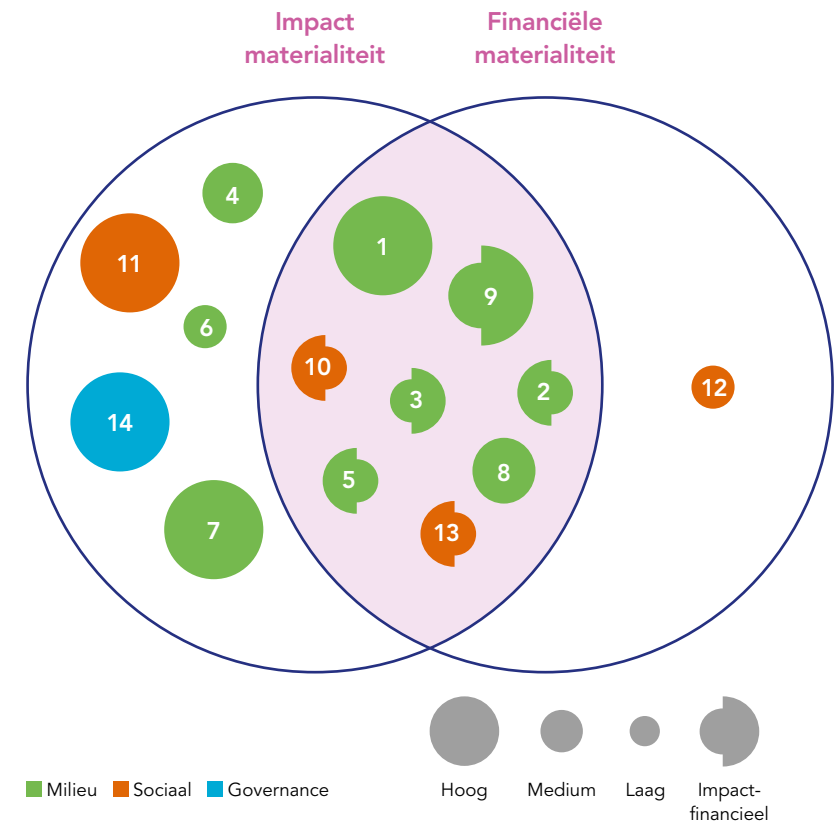
Als onderdeel van de beoordeling hebben we deskresearch gedaan en verschillende interne en externe stakeholders geïnterviewd. Het resultaat is een lijst met geïdentificeerde impacts, risico's en kansen. Deze lijst is door een groep van interne experts beoordeeld op diverse criteria (schaal, reikwijdte, herstelbaarheid, waarschijnlijkheid) om tot een ranking te komen. Daaruit blijkt welke impacts, risico's kansen materieel zijn.

Uit deze analyse komen 14 materiële thema's naar boven (zie tabel op de volgende pagina), verdeeld over de verschillende onderdelen van de waardeketen (upstream, eigen activiteiten en/of downstream). De thema's zijn materieel omdat ze uitkomen boven de vastgestelde drempelwaarde op de impactscore (linkercirkel), de financiële score (rechtercirkel) of allebei (overlap van beide cirkels).

De tabel geeft ook aan onder welke ESRS (standaard) van de CSRD elk thema valt. Alle standaarden zijn voor ons materieel, behalve ESRS S4 (consumenten en eindgebruikers).

#	Materieel onderwerp	ESRS	U	E	D
1	Energietransitie	E1: Klimaatverandering			
2	Klimaatadaptatie	E1: Klimaatverandering			
3	Luchtvervuiling	E2: Verontreiniging			
4	Waternvervuiling	E2: Verontreiniging			
5	Bodemverontreiniging	E2: Verontreiniging			
6	Water & afvalwater management	E3: Water en Mariene hulpbronnen			
7	Impact op planten- en diersoorten	E4: Biodiversiteit en ecosystemen			
8	Verandering gebruik van land- en waterruimte	E4: Biodiversiteit en ecosystemen			
9	Circulaire economie	E5: Materiaalgebruik en circulaire economie			
10	Gezondheid & welzijn eigen werknemers	S1: Eigen personeel			
11	Veilig havengebied	S1: Eigen personeel & S2: Medewerkers in de keten			
12	Werkgelegenheid in de haven	S2: Medewerkers in de keten			
13	Leefbaarheid rondom het havengebied	S3: Getroffen gemeenschappen			
14	Verantwoorde handelsketen	G1: Zakelijk gedrag			

U = Upstream E = Eigen activiteiten D = Downstream



Overzicht van impacts, risico's en kansen

In de volgende hoofdstukken geven we per standaard (ESRS) aan welke materiële impacts, risico's en kansen eronder vallen. Verder beschrijven we ons beleid, de maatregelen en de doelstellingen voor elk thema. De hoofdstukken zijn onderverdeeld in drie delen: Milieu, Sociaal en Governance (oftewel ESG: Environment, Social, Governance).

Specifieke omstandigheden (BP-2)

Termijnen

Voor termen houden we de voorgeschreven definities uit de ESRS 1 aan: korte termijn tot 1 jaar, middellange termijn tussen 1 en 5 jaar en lange termijn langer dan 5 jaar.

Schattingen

Voor de berekeningen van broeikasgasemissies hebben we een aantal indirecte bronnen gebruikt. Dit zijn niet onze eigen gegevens. Hoe deze tot stand gekomen zijn, is ons niet volledig bekend. Wel zijn de partijen waarvan de gegevens afkomstig zijn voldoende betrouwbaar vanwege hun expertrol. Details hierover lichten we toe in hoofdstuk ESRS E1 Klimaatverandering (onder datapunt E1-6).

Verwijzingen

Bijlage 1 op pagina 156 tot en met 160 bevat een gedetailleerd overzicht van alle ESRS-vereisten en de plek waar deze in dit verslag aan de orde komen.

Governance (GOV 1)

De governancestructuur van Port of Amsterdam staat beschreven in het Managementoverzicht op pagina 46.

In 2024 was het percentage man/vrouw in de RvC:	40% man – 60% vrouw
en het percentage man/vrouw binnen statutaire directieleden:	67% man – 33% vrouw
en het percentage man/vrouw binnen het voltallige directieteam:	50% man – 50% vrouw
en het percentage man/vrouw binnen de ondernemingsraad:	75% man – 25% vrouw

Toezicht op materiële impacts, risico's en kansen (GOV-2)

De verantwoordelijkheid voor de verschillende duurzaamheidsdoelstellingen uit onze strategie is in onze organisatie verdeeld over de directieleden. Onder de CEO vallen de afdelingen Commercie, Human Resources (HR), Marketing & Communicatie, Strategie & Innovatie en Bestuursondersteuning. Onder de CFO vallen de afdelingen Finance & Control, Business Control, Risk, Procurement (Inkoop), Informatie Technologie (IT), Juridische Zaken en Documentaire Informatie Voorziening. Onder de CIO vallen de afdelingen Infrastructuur, Ruimte & Milieu, Beheer, Explore & Go, de Project Management Organisatie, de Facilitaire Dienst en Deelnemingen. De Rijkshavenmeester is officieel geen directielid, omdat de functie deels onder publiekelijk mandaat valt. Onder de havenmeester vallen de afdelingen DHM Operatie en DHM Advies en Beleid.

De directie monitort de strategische doelen, waaronder die op het gebied van duurzaamheid, door middel van kwartaalrapportages, waarin de voortgang zichtbaar wordt gemaakt. De directie deelt de rapportages ook met de RvC. Zowel de directie als de RvC zijn meegenomen in de voorbereidingen rond deze eerste rapportage volgens de CSRD systematiek.

De materiële thema's zoals vastgesteld in het dubbele materialiteitsonderzoek, volgen niet per se de scheidlijnen van de organisatie-afdelingen. Duurzaamheidsthema's kunnen zo onder de verantwoordelijkheid van verschillende directieleden vallen.

De CFO is verantwoordelijk voor de informatie in de CSRD-duurzaamheidsverklaringen. De CFO neemt deel aan de CSRD-stuurgroep die toezicht houdt op de uitvoering en voortgang van de materialiteitsanalyse en de uitwerking van de duurzaamheidsinformatie over de materiële impacts, risico's en kansen.

De CSRD-stuurgroep ziet zodoende toe op de werkzaamheden die het CSRD-kernteam uitvoert, samen met de data-eigenaren van de werkstromen per materieel thema. In de CSRD-roadmap zijn de samenstelling, taken en verantwoordelijkheden vastgelegd van de CSRD-stuurgroep, het CSRD-kernteam en de data-eigenaren per werkstroom.

Het directieteam stelt de dubbele materialiteitsanalyse en de actieplannen per werkstroom vast. Binnen de RvC houdt de auditcommissie toezicht op de voortgang van de uitwerking van de duurzaamheidsinformatie via voortgangsrapportages over de CSRD-roadmap.

Voor specifieke controles en procedures op het impact-, risico- en kansenmanagement is in 2024 de functie van sustainability controller in het leven geroepen. Deze krijgt als taak om interne controles en procedures op te stellen en vast te leggen in een rapportagehandboek (planning 2025).

Naast de werkzaamheden op het gebied van specifiek CSRD hebben wij enkele collega's binnen het team Strategie & Innovatie die zich volledig richten op duurzame ontwikkeling van 1) de eigen organisatie, 2) het havengebied en 3) ladingstromen die door de haven gaan. Dit team draagt bij aan de realisatie van de organisatiestrategie en richt zich op de onderwerpen en trajecten waar ondersteuning gewenst of gevraagd wordt. Deze collega's vallen onder de CEO, waardoor de eindverantwoordelijkheid voor de te behalen doelen op dit gebied, voornamelijk, bij hem liggen.

Deskundigheid over materiële impacts, risico's en kansen

Er is nog geen werkwijze vastgesteld waarmee bestuurs-, leidinggevende en toezichthoudende organen bepalen of zij de nodige vaardigheden en deskundigheid bezitten of moeten ontwikkelen om de relevante duurzaamheidsthema's te overzien.

Integratie van duurzaamheidsprestaties in beloningsregelingen (ESRS 2 GOV-3)

Wij hebben geen individuele beloningsregelingen voor medewerkers, leidinggevende, bestuurders of toezichthouders. We hebben een bescheiden eindejaarsgratificatie voor alle medewerkers. Duurzaamheidsprestaties zijn geen onderdeel in de hoogtebepaling van dit bedrag.

Duurzaamheids- thema's



71 MILIEU

- 71 ESRS E1 Klimaatverandering
- 79 ESRS E2 Verontreiniging
- 84 ESRS E3 Water en mariene hulpbronnen
- 86 ESRS E4 Biodiversiteit en ecosystemen
- 89 ESRS E5 Materiaalgebruik en circulaire economie

93 SOCIAAL

- 93 ESRS S1 Eigen personeel
- 97 ESRS S2 Medewerkers in de keten
- 103 ESRS S3 Getroffen gemeenschappen

106 GOVERNANCE

- 106 ESRS G1 Zakelijk gedrag



ESRS E1 Klimaatverandering

Materiële thema's: Energietransitie en Klimaatadaptatie

Port of Amsterdam speelt een actieve rol om de bijdrage van de haven aan de klimaatverandering te minimaliseren en de effecten van klimaatverandering te mitigeren. We streven naar een goed functionerende, klimaatneutrale haven in 2050. Daarom pakken we een voorttrekkersrol in de energietransitie en klimaatadaptatie.

Energietransitie

We stimuleren en faciliteren niet alleen de opwek, aanvoer en het gebruik van duurzame energie, maar ook de reductie van CO₂ en andere schadelijke uitstoot door bedrijven in de haven. Zo liggen er nu al 332.047 m² zonnepanelen op daken in de haven, helpen we de tien grootste uitstoters in het havengebied hun emissie-reductieplannen te realiseren en zijn we goed op weg om in 2030 geen steenkolen meer te ontvangen in de haven. Daarnaast maken we samen met klanten de op- en overslagfaciliteiten voor vloeibare lading geschikt voor hernieuwbare brandstoffen en bouwen we aan de commerciële aanvoer- en afnameketens van bijvoorbeeld biobrandstoffen en groene waterstof. We zijn grotendeels overgeschakeld op

schonere brandstoffen voor onze eigen vaartuigen, terwijl we onze locaties CO₂-neutraal maken. Bovendien werkt ons Team Clean Shipping hard aan de vergroening van de scheepvaart in de haven. Dit wordt beschreven onder ESRS 2.

Klimaatadaptatie

We willen de bestendigheid, bereikbaarheid en beschikbaarheid van de haveninfrastructuur voor nu en in de toekomst garanderen. Een deel van de assets is in eigendom of voortdurend erfpacht van Port of Amsterdam. Een ander deel is eigendom van derde partijen zoals gemeenten, Rijkswaterstaat, nutsbedrijven, waterschappen of klanten. Samen met deze partijen monitoren en verduurzamen we de assets en nemen we maatregelen als extreme weersomstandigheden gevolgen hebben voor de haveninfrastructuur. Een voorbeeld zijn de maatregelen die we nemen bij verzilting van het Noordzeekanaal als gevolg van droogte en forse toestroom van zoutwater via de sluisen in IJmuiden. Samen met klanten en nautische dienstverleners hebben we afspraken gemaakt om snel over te kunnen op een aangepast schema voor de bediening van de sluisen, waarbij alle belangen meegewogen worden.

Metingen

Door de emissiedoelstellingen van onze eigen organisatie (scope 1 en 2) te monitoren worden de totale broeikasgasemissies (uitgedrukt in CO₂-equivalenten: CO₂e) jaarlijks berekend. Afgelopen jaar zijn de emissies van onze organisatie met 5% afgenomen. Voor dit duurzaamheidsverslag hanteren we dezelfde scope als de afgelopen jaren. In 2024 hebben wij een nieuwe baselinemeting uitgevoerd op onze scope 3-broeikasgasemissies (BKG-emissies) over het jaar 2023, met als doel om in de toekomst over een veel bredere range aan emissies te rapporteren met name door toevoeging van emissies door de scheepvaart en de industrie.

Aandeel non-fossiele opbrengsten	Opslagcapaciteit voor alternatieve brandstoffen	Zon op daken
69%	10,1%	332.047
Uren vertraging door ongunstige weersomstandigheden	CO ₂ -uitstoot eigen organisatie	Aantal dagen geclusterd schutten
443	0,79 kton	53

Materialiteit (E1.SBM-3)

Uit de uitgevoerde dubbele materialiteitsanalyse is klimaatverandering als materieel thema naar voren gekomen.

Onder dit thema vallen twee subthema's: **Energietransitie** en **Klimaatadaptatie**, die laatste uitgesplitst in **Klimaatadaptatie nautisch** en **Klimaatadaptatie infrastructuur**

Transitieplan voor klimaatmitigatie (E1-1)

We nemen verschillende maatregelen om negatieve gevolgen van klimaatverandering tegen te gaan. De organisatie werkt de komende tijd aan het vormgeven van haar transitieplan. Het is nog onduidelijk wanneer deze gefinaliseerd wordt.

Energietransitie

Materiële impacts, risico's en kansen (E1.SBM-3)

Binnen het onderwerp Energietransitie zijn zes impacts, risico's en kansen materieel bevonden:

- 1&2) De uitstoot van broeikasgassen heeft een negatieve impact op klimaatverandering door verbranding van fossiele brandstoffen voor transport en verschillende industriële processen (1) en door de op- en overslag van fossiele brandstoffen (2).
- 3) De energietransitie heeft ook een positieve impact in het reduceren van de uitstoot van broeikasgassen (en dus het terugdringen van klimaatverandering) doordat we de transitie van fossiele bedrijvigheid naar nieuwe duurzame bedrijvigheid in het havengebied faciliteren en stimuleren. Het havengebied is het belangrijkste industriegebied in de metropoolregio Amsterdam voor bedrijven uit de hogere milieucategorieën. Het vestigen van meer havengebonden industrie, onder andere om de transformatie van bestaande clusters te ondersteunen, leidt mogelijk tijdelijk tot een

toename van broeikasgassen.

- 4) Het risico op congestie op het elektriciteitsnet leidt tot stagnatie van de energietransitiedoelen.
- 5) De cruiseactiviteiten en bepaalde ladingstromen worden kritisch beoordeeld door de maatschappij. Dit kan impact hebben op deze activiteiten. Daarmee is er een financieel risico dat de opbrengsten uit deze activiteiten dalen.
- 6) Daarnaast biedt de energietransitie een kans om het vestigingsklimaat aantrekkelijker te maken voor innovatieve en duurzame bedrijven, wat kan leiden tot een toename van de opbrengsten door de komst van nieuwe klanten. Door meer duurzame industriële processen aan te trekken in ons gebied neemt de uitstoot van emissies mogelijk tijdelijk toe.

Beleid (E1-2 + MDR-P)

Op het materiële thema Energietransitie hebben we ons gecommitteerd aan de Europese klimaatwet met een wettelijke verplichting om tussen nu en 2030 de netto uitstoot van broeikasgassen met ten minste 55% te verminderen en in 2050 klimaatneutraal te zijn. Klimaatneutraal betekent voor ons dat we uiterlijk in 2050 netto geen emissies van broeikasgassen hebben in ons havengebied. We focussen op drie niveaus: de eigen organisatie, de industrie in ons exploitatiegebied en de scheepvaart. In onze strategie 2021-2024 stellen we voorloper te willen zijn in de transitie. Naar aanleiding daarvan hebben we diverse acties genomen en maatregelen getroffen.

Acties/maatregelen (E1-3 + MDR-A)

Wij voeren onze acties en maatregelen op het gebied van de energietransitie uit binnen diverse programma's, projecten en samenwerkingsverbanden. Deze acties en maatregelen zijn in te delen op de drie niveaus: de eigen organisatie, de industrie in ons exploitatiegebied en de scheepvaart. Voor de scheep-

vaart verwijzen we door naar hoofdstuk ESRS E2 - Scheepvaart. Voor de overzichtelijkheid hebben we daar al ons beleid, de doelen, acties en maatregelen op het gebied van schonere scheepvaart bij elkaar gezet.

De eigen organisatie

Onze vaartuigen varen sinds 2023 op schonere biobrandstof, waardoor zij significant minder uitstoten. De gegenereerde HBE's (Hernieuwbare Brandstof Eenheden) hebben we tegelijkertijd uit de markt gehaald om de impact van de maatregel te vergroten. We ontwikkelen de Neo Orbis, een vaartuig op waterstof. Daarmee vervangen we naar verwachting in 2025 ons vaartuig de Havenbeheer. De afdeling Beheer is bezig alle panden te verduurzamen en waar mogelijk energiepositief te maken. Ook kijken we kritisch naar het woon-werkverkeer van onze medewerkers om de emissie van deze transportbewegingen te reduceren. In 2024 zijn wij overgestapt naar een declaratiesysteem waarmee we de emissies van de zakelijke en woonwerkreizen van onze medewerkers inzichtelijk kunnen maken. In 2023 hebben we de **visie Gericht koersen op Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen en Opdrachtgeven** ontwikkeld. Het visiedocument is omgezet in kansenkaarten, zoals voor droge en natte infrastructuur, met ideeën en suggesties hoe we emissiereductie een rol kunnen laten spelen in aanbestedingen. We hebben het gebruik van de kansenkaarten geëvalueerd en geconcludeerd dat er meer structuur en borging nodig is. In 2024 hebben we een uitgebreid traject doorlopen waarin we onder andere hebben bekeken hoe we duurzaamheid beter kunnen borgen bij het inkopen. De uitkomsten hiervan vertalen we in 2025 naar beleid en verdere acties. Zo hebben we in de nieuwe meerjarenbegroting financiële ruimte beschikbaar gemaakt om aannemers aan te moedigen duurzaam materieel en materiaal in te zetten.

De industrie in ons exploitatiegebied

1. Ladingen verduurzamen

We willen een belangrijke energie- en brandstoffenhaven blijven op weg naar een klimaatneutrale haven in 2050. We hebben goede achterlandverbindingen, er is kennis en infrastructuur voor het blenden van brandstoffen en er zijn bio-based productiefaciliteiten in de buurt. Dat maakt Amsterdam geschikt om een belangrijke duurzame brandstoffenhaven voor Europa te worden.

Het opbouwtempo van hernieuwbare en de afbouwsnelheid van fossiele brandstoffen zijn echter sterk afhankelijk van de implementatie van nationaal en internationaal beleid en passend instrumentarium en van de wens om leveringszekerheid te waarborgen. In onze strategie 2021-2024 spreken wij de ambitie uit om samen met klanten de opslagcapaciteit voor alternatieve brandstoffen te laten groeien van 5,4% in 2020 naar 12,5% in 2024. Dit doel is met 10,1% niet behaald.

In de loop van 2023 zijn de marktomstandigheden voor biobrandstoffen verslechterd. Met name door de toegenomen import van goedkope biodiesel uit China daalde de handelsprijs en kwamen lokale producenten in zwaar weer. De veranderde markt heeft tot een afname van handelskansen geleid, waardoor sommige grote handelaren in 2024 besloten hun positie in biobrandstoffen te verkleinen. Als gevolg was er eind 2024 een kleiner aantal tanks ingezet voor biobrandstoffen dan op het meetmoment 1 jaar eerder. We gaan vooralsnog uit van een tijdelijk effect.

In de afgelopen jaren zijn de mandaten voor bijmenging van biobrandstoffen in de EU toegenomen en bestendig in de

uitvoering die de lidstaten geven aan de Renewable Energy Directive. Dit steunt de vraag naar opslagruimte voor biobrandstoffen voor de langere termijn. Verschillende terminals hebben dan ook geïnvesteerd in de ombouw van tanks om ze geschikt te maken voor biobrandstoffen.

Daarnaast zijn de HBE's (Hernieuwbare Brandstof Eenheden) een groot succes gebleken. Dit zijn specifiek Nederlandse certificaten voor bijmenging van biobrandstoffen. Het effect is dat er relatief veel biobrandstoffen zijn bijgemengd in de Nederlandse markt, waardoor ook de overslag van de biobrandstoffen in de haven flink is toegenomen. In 2023 heeft de Inspectie Leefomgeving & Transport (IL&T) een verbod ingesteld om brandstoffen met een hoog zwavelgehalte te verschepen vanuit Nederland. Deze export is grotendeels verplaatst naar locaties waar zo'n verbod (nog) niet geldt.

2. Bedrijfsprocessen verduurzamen

In het kader van de **Roadmap Energietransitie Havenindustrie Amsterdam** (REHA) werken we met de meest energie-intensieve bedrijven in Westpoort en op Hoogtij om hun verduurzamingsplannen mogelijk te maken en te versnellen. Een voorbeeld is de biomassacentrale van Cargill (op basis van cacaodoppen uit de cacaoverwerkende industrie), die begin 2025 operationeel is en een verwachte CO₂-reductie van circa 85% (ongeveer 23 kiloton) oplevert.

Bij AEB vordert het Aurora-project. Dat mikt erop in 2028 480 kiloton CO₂ af te vangen en via de OCAP-leiding op te slaan in lege gasvelden in de Noordzee. Daarnaast verkennen we hoe andere CO₂-afvang- en hergebruikinitiatieven een kans kunnen krijgen in de haven. Ook lijkt een verbinding van het CO₂-netwerk met de IJmond (TSN) en de industrie in de

rest van Noord-Holland interessant. Deze plannen verkennen we in samenwerking met de Noordzeekanaalregio.

Een volgende stap is gezet in het ontwerp van een mogelijke stoomleiding van AEB naar energie-intensieve industrie in de directe omgeving, wat potentieel een reductie van 120 kiloton per jaar op kan leveren. Voor een aantal bedrijven is de beschikbaarheid van elektriciteit en waterstof cruciaal. De verduurzaming van deze bedrijven vertraagt doordat de infrastructuur ook vertraging oploopt. Ook de plannen voor Havenstad maken bedrijven terughoudend om fors te investeren in de verduurzaming.

3. Lokaal opwekken van duurzame energie

In de strategische planperiode 2021-2024 hadden wij de doelstelling om te groeien naar in totaal 250.000 m² aan **zonnepanelen** in het havengebied. Deze doelstelling hebben we begin 2023 behaald, waarna ze is verhoogd naar 330.000 m² voor eind 2024. Uiteindelijk bedraagt het totaal oppervlak aan zonnepanelen eind 2024 332.047 m². We hebben deze doelstelling behaald dankzij onder meer de door de gemeente Amsterdam aangeboden gratis dakscans voor ondernemers met grote daken en een gratis haalbaarheidsonderzoek voor solar carports.

Daarnaast hebben Port of Amsterdam en de gemeente in het kader van de RES1.0 (Regionale Energie Strategie) de ambitie opgenomen om bovenop de aanwezige en vergunde windturbines 10MW aan extra windenergie in het havengebied te realiseren. Wij hebben in de afgelopen jaren verschillende bijeenkomsten georganiseerd om bedrijven te informeren over de mogelijkheden om een windturbine op of in de buurt van hun terrein te plaatsen.

Ook in 2024 hebben we gezamenlijke en individuele gesprekken gevoerd en de haalbaarheid nader onderzocht. Zo is er ecologisch onderzoek gedaan naar onder meer vogels en vleermuizen en hebben we overlegd over de maximale hoogte van turbines in relatie tot de aanvliegroute van Schiphol. In het kader van de MER (Milieu-effectrapportage) hebben we een onderzoeksprogramma opgesteld dat met betrokken partijen wordt afgestemd.

Doelen (E1-4 + MDR-T)

We hebben een aantal strategische doelen opgesteld om het succes te meten van onze acties en maatregelen op het gebied van de energietransitie.

Eigen organisatie:

Als organisatie hebben we in 2030 netto geen scope 1- en scope 2-emissies. In 2050 zijn er voor de eigen organisatie ook netto geen scope 3-emissies meer. In de toekomst nemen we de emissies van onze eigen deelnemingen en aanbestedingen mee in deze meting.

De overslag en industrie in ons exploitatie-gebied:

We zijn vastberaden bedrijven in het havengebied hun uitstoot te laten reduceren naar netto nul emissies in 2050. Wij verwachten van bedrijven dat zij uiterlijk in 2050 netto geen scope 1- en scope 2-emissies van broeikasgassen hebben en zich inspannen om scope 3-emissies te minimaliseren.

Om reductie op scope 3-emissies te faciliteren hebben we er in de periode 2021-2024 op ingezet om de overslag van non-fossiele activiteiten te laten groeien met 20% en de opslagcapaciteit voor alternatieve brandstoffen te vergroten naar 12,5%. De overslag van niet-fossiele goederen neemt toe, maar blijft achter bij de doelstelling (20%). De grootste groei zit op dit moment in schroot en bouwgrondstoffen. Ook zien we de opslagcapaciteit voor biobrandstoffen jaarlijks toenemen. Dit doel is met 10,1% niet behaald. Grootschalige import van alternatieve energiedragers is de belangrijke volgende stap naar 2030.

In 2017 namen wij het besluit om vanaf 2030 de op- en overslag van steenkolen niet meer te faciliteren. Hoewel we afhankelijk zijn van anderen, zijn we samen met de bedrijven in de haven goed op weg om dit langetermijndoel te halen.

Door de groei van non-fossiele ladingstromen en nieuwe activiteiten worden onze inkomstenstromen diverser. Het doel was om de omzet uit niet-fossiele activiteiten te laten groeien naar 65% van de totale omzet in 2024. Deze doelstelling wordt ruim gehaald (69% in 2024). Dit komt voornamelijk door een sterke groei van contractopbrengsten uit non-fossiele segmenten.

Maatstaven/indicatoren Energieverbruik en energiemix (E-1-5, E1-6 + MDR-M)

Directe CO₂-emissie (scope 1)

Jaar	2024	2023	2022	2021	2020	2019
Totale uitstoot	0,20 duizend ton CO ₂	0,26 duizend ton CO ₂	0,75 duizend ton CO ₂	0,84 duizend ton CO ₂	0,82 duizend ton CO ₂	0,89 duizend ton CO ₂
Specificatie	- Gas: 31.586 m³ - Totaal Brandstof: 356.172 liter • Biodiesel voor vaartuigen: 354.959 liter • Benzine voor bedrijfs-auto's: 124 liter • Diesel voor bedrijfs-auto's: 574 liter • Waterstof voor bedrijfs-auto's: 515 kg	- Gas: 27.629 m³ - Totaal Brandstof: 357.256 liter • Biodiesel voor vaartuigen: 352.989 liter • Benzine voor bedrijfs-auto's: 2.218 liter • Diesel voor bedrijfs-auto's: 1.548 liter • Waterstof voor bedrijfsauto's: 501 kg	- Gas: 46.299 m³ - Totaal Brandstof: 373.086 liter • Biodiesel voor vaartuigen: 361.593 liter • Benzine voor bedrijfs-auto's: 6.193 liter • Diesel voor bedrijfs-auto's: 4.729 liter • Waterstof voor bedrijfs-auto's: 571 kg	- Gas: 92.634 m³ - Totaal Brandstof: 364.411 liter • Biodiesel voor vaartuigen: 354.689 liter • Benzine voor bedrijfs-auto's: 5.981 liter • Diesel voor bedrijfs-auto's: 3.741 liter • Waterstof voor bedrijfs-auto's: 491 kg	- Gas: 84.532 m³ - Totaal Brandstof: 361.152 liter • Biodiesel voor vaartuigen: 349.943 liter • Diesel voor vaartuigen: n.v.t. • Benzine voor bedrijfs-auto's: 6.424 liter • Diesel voor bedrijfs-auto's: 4.785 liter • Waterstof voor bedrijfs-auto's: 70 kg	- Gas: 100.915 m³ - Totaal Brandstof: 377.305 liter • Biodiesel voor vaartuigen: 360.113 liter • Diesel voor vaartuigen: n.v.t. • Benzine voor bedrijfs-auto's: 11.347 liter • Diesel voor bedrijfs-auto's: 5.845 liter

Indirecte CO₂-emissie door elektriciteitsverbruik (scope 2)

Jaar	2024	2023	2022	2021	2020	2019
Totale uitstoot	0,17 duizend ton CO ₂	0,13 duizend ton CO ₂	0,15 duizend ton CO ₂	0,48 duizend ton CO ₂	0,48 duizend ton CO ₂	0,72 duizend ton CO ₂
Specificatie	Elektriciteitsverbruik: 794.998 kWh.	Elektriciteitsverbruik: 785.247 kWh.	Elektriciteitsverbruik: 819.418 kWh.	Elektriciteitsverbruik: 868.086 kWh.	Elektriciteitsverbruik: 863.607 kWh.	Elektriciteitsverbruik: 1.093.117 kWh.

Indirecte CO₂-emissies door zakelijk vervoer (scope 3)

Jaar	2024	2023 ¹	2022	2021	2020	2019
Totale uitstoot	0,43 duizend ton CO ₂	0,45 duizend ton CO ₂	0,43 duizend ton CO ₂	0,39 duizend ton CO ₂	0,37 duizend ton CO ₂	0,56 duizend ton CO ₂
Specificatie	- Gedeclareerd eigen vervoer: 2.398.934 km - Vlieggreizen: 167.952 km	- Gedeclareerd eigen vervoer: 2.057.976 km - Vlieggreizen: 336.758 km	- Gedeclareerd eigen auto: 1.918.394 km - Vlieggreizen: 379.298 km	- Gedeclareerd eigen auto: 1.886.394 km - Vlieggreizen: 100.226 km	- Gedeclareerd eigen auto: 1.803.297 km - Vlieggreizen: 105.464 km	- Gedeclareerd eigen auto: 1.909.409 km - Vlieggreizen: 857.578 km

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

Jaar	2024	2023	2022	2021	2020	2019
Totale uitstoot	0,79 duizend ton CO ₂	0,83 duizend ton CO ₂	1,33 duizend ton CO ₂	1,71 duizend ton CO ₂	1,67 duizend ton CO ₂	2,17 duizend ton CO ₂

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

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

Scope 2: omvat indirecte emissies uit elektriciteitsverbruik.

Scope 3: omvat indirecte emissies uit zakelijk gedeclareerd vervoer met de auto en het vliegtuig. Dit is nog een enge scope 3-definitie. Wij werken momenteel aan een bredere definitie waarin onder andere ook de uitstoot van onze deelnemingen en aanbestedingen worden meegenomen.

Herijken baseline GHG

In 2024 hebben wij een nulmeting uitgevoerd op onze broeikasgasemissies (BKG-emissies) over de jaren 2022 en 2023. Deze meting is uitgevoerd volgens het Green House Gas-protocol (GHG-protocol) en gaat over onze hele waardeketen en alle relevante categorieën binnen scope 1, 2 en 3. Dit is een belangrijke verbreding ten opzichte van de scope waar wij tot nu toe over rapporteren. In scope 3 gaan we rapporteren over een veel bredere range aan emissies, met name door emissies toe te voegen van de scheepvaart en de industrie in het havengebied. Zo reduceren we emissies via de walstroominstallaties die in gebruik zijn of worden genomen, nemen onze klanten diverse reductiemaatregelen en hebben we in de nieuwe begroting financiële ruimte beschikbaar gemaakt om aannemers aan te moedigen duurzaam materieel en materiaal in te zetten.

Deze nulmeting geeft waardevolle inzichten om onze rapportage over broeikasgassen in de toekomst beter in te richten volgens het GHG-protocol en onze doelstellingen hierop af te stemmen. Voor dit duurzaamheidsverslag hanteren we dezelfde scope als de afgelopen jaren.

Broeikasgasverwijderingen en projecten voor broeikasgasmitigatie gefinancierd uit carbon credits (E1-7)

Tot op dit moment maken we geen gebruik van broeikasgasverwijderingen of carbon credits om onze broeikasgassen te mitigeren. We onderzoeken welke opties voor compensatie mogelijk en wenselijk zijn. Naar verwachting is in 2025 de uitkomst van dit onderzoek beschikbaar en zullen we daar mee aan de slag gaan.

Interne koolstofbeprijzing (E1-8)

We hebben verkennende gesprekken gevoerd met partijen over interne koolstofbeprijzing. Dit zijn vooral gesprekken geweest met organisaties die dit wel al intern toepassen. Er is besproken hoe zij dit hebben aangepakt, waarom en welke keuzes zij hebben gemaakt en vooral ook wat het hen oplevert voor hun investeringsbeslissingen. Door dit met verschillende organisaties (waaronder peers en samenwerkingspartners) te bespreken hebben wij een beter beeld gekregen over wat interne koolstofbeprijzing mogelijk voor ons kan betekenen. In 2025 willen wij onze lijn bepalen, in 2024 hebben wij met deze gesprekken het voorwerk gedaan.

Beoogde financiële effecten van materiële fysieke en transitierisico's en potentiële klimaatkansen (E1-9)

De impact van de fysieke en transitierisico's, volgens de Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD), is kwalitatief beschouwd en uitgewerkt.

Klimaatadaptatie – nautisch

Materiële impacts, risico's en kansen (E1.SBM-3)

Het onderwerp Klimaatadaptatie nautisch gaat over de potentiële verzilting van het water.

1. Doordat de zomers droger worden met minder afvoer van zoetwater van de rivieren, is er steeds vaker sprake van verzilting in het Noordzeekanaalgebied. Door het gebruik van de sluizen bij IJmuiden voor het schutten van de zeevaart, komt een grote hoeveelheid zoutwater het Noordzeekanaalgebied binnen. Als er te weinig zoetwater beschikbaar is, treedt verzilting op. Verzilting is schadelijk voor natuur, landbouw en de drinkwatervoorziening.

2. Doordat wij soms het aantal sluisbedieningen moeten aanpassen vanwege de verzilting is er risico op beperkte bereikbaarheid van de haven en vertraging van de scheepvaart. Het bereikbaarheidsrisico kan ook veroorzaakt worden door de hoge of juist lage waterstanden in de rivieren. Dat leidt mogelijk tot stremmingen van sluizen, een beperkte doorvaarthoogte bij bruggen of lagere beladingsgraad bij laagwater en de noodzaak om extra binnenvaartschepen of andere modaliteiten (zoals weg of spoor) in te zetten.
3. Dit risico van beperkte bereikbaarheid heeft een potentieel financieel effect door afname van opbrengsten uit havengelden en een verslechterde concurrentiepositie.

Beleid (E1-2 + MDR-P)

Wij willen de bereikbaarheid en beschikbaarheid van de fysieke haveninfrastructuur van de Amsterdamse haven nu en in de toekomst duurzaam en klimaatbestendig garanderen voor de aan- en afvoer van goederen via water, spoor en weg, zodat de zeehavenfunctie geborgd blijft en we de ambities van Port of Amsterdam kunnen realiseren.

Zo hebben wij een Verziltingsprotocol. Om te zorgen dat er zo min mogelijk zout in het Noordzeekanaal komt, heeft het Centraal Nautisch Beheer (CNB) dit in samenwerking met RWS (Rijkswaterstaat) opgesteld. De maatregelen in het verziltingsprotocol die impact hebben op de scheepvaart zijn met input van het havenbedrijfsleven vormgegeven.

Acties/maatregelen (E1-3 + MDR-A)

In samenwerking met RWS monitoren wij de relevante indicatoren voor verzilting: Z5-zoutwaardes, wateraanvoer en debieten in Weesp/Diemen.

Rijkswaterstaat (RWS) is verantwoordelijk voor het watermanagement en de waterkwaliteit. Port of Amsterdam houdt deze waardes ook bij tussen 1 april en 30 september (groeiseizoen). In het Verziltingsprotocol hebben we scenario's en maatregelen vastgelegd. Op basis van de Z5-zoutwaarde overleggen we met RWS en nemen we de afgesproken maatregelen. Afhankelijk van het scenario waarin we ons bevinden past het CNB het schutten van schepen door de sluis aan.

We kunnen bijvoorbeeld het schutproces optimaliseren (zoveel mogelijk samen schutten in plaats van aanbodgestuurd) en schutmaatregelen aanpassen op de Noordersluis en Zeesluis IJmuiden. In dat geval zetten we – indien mogelijk – de Noordersluis in voor de grotere schepen en zetten we de grote zeesluis alleen in wanneer dit echt nodig is.

De maatregelen uit het Verziltingsprotocol kunnen gevolgen hebben voor de bedrijven en de scheepvaart in de Amsterdamse haven. Wij hebben een communicatieplan opgesteld voor de havengemeenschap en organiseren een jaarlijkse informatiebijeenkomst om onze stakeholders tijdig te informeren over wat men in welke situatie kan verwachten.

Een andere belangrijke maatregel om verzilting te voorkomen is de aanleg van de zoutdam bij Zeesluis IJmuiden. Daarmee wordt de extra hoeveelheid zout die binnenkomt door het gebruik van de zeesluis direct naar zee afgevoerd. Dit noemen we selectieve onttrekking. In 2022 is RWS gestart met de bouw van de zoutdam. Naar verwachting is de zoutdam begin 2025 operationeel.

Om de effectiviteit van de maatregelen te meten, maakt RWS een overzicht van de genomen maatregelen en hun effect op de zoutwaarden.

Daarnaast proberen we bij diverse stakeholders zoveel mogelijk het belang onder de aandacht te brengen van de scheepvaart in relatie tot klimaatverandering. Op basis van de nieuwe klimaatscenario's van het KNMI (2024) worden de zomermaanden droger en de wintermaanden natter.

De nattere winter gaat gepaard met hogere waterstanden van de rivieren. Dit kan tot gevolg hebben dat sluizen worden gestremd of dat het niet meer mogelijk is bruggen te passeren.

Als er veel regen valt, moet er steeds meer water afgevoerd worden. RWS moet het waterpeil op het Noordzeekanaal binnen bepaalde marges houden. Het afvoeren van overtollig water is alleen mogelijk via het spui- en gemaalcomplex in IJmuiden. Tijdens de afvoer treden hogere stroomsnelheden op, met gevolgen voor het afmeren van schepen op de lichterpalen en bij de ligplaatsen bij Tata Steel. Het CNB heeft samen met RWS het spuiprotocol aangepast om de communicatielijnen te verbeteren tussen het CNB en de RWS-bedienpost van het spui- en gemaalcomplex.

Daarnaast is er veelvuldig overleg geweest tussen RWS en het CNB om de verschillende belangen te verenigen. Ook zijn in samenwerking met ORAM (Ondernemersvereniging Regio Amsterdam) verschillende bijeenkomsten met het havenbedrijfsleven georganiseerd om de urgentie van het afvoeren van water uit te leggen.

Ten slotte zijn wij aangesloten bij diverse programma's en overleggen op het gebied van klimaatadaptatie om input te leveren en de belangen van de scheepvaart bij dit thema in te brengen.

Doelen (E1-4 + MDR-T)

De volgende doelstellingen zijn gerelateerd aan het thema Klimaatadaptatie nautisch.

- (1) Bereikbaarheid van de haven garanderen voor de aan- en afvoer van goederen voor de scheepvaart
- (2) Effect van verzilting minimaliseren, zodat 95% van de scheepvaart op tijd aankomt en vertrekt.

Maatstaven/indicatoren (MDR-M)

Om de doelen, hierboven beschreven, te realiseren is het belangrijk voor ons om te weten hoe het staat met o.a. Z5-waarden, debieten en aantal schuttingen, stroomsnelheid tijdens spuien en malen, maar ook vertragingsscijfers. Deze informatie wordt deels door RWS bijgehouden maar ook door onze Divisie Havenmeester.

Klimaatadaptatie – infrastructuur

Materiële impacts, risico's en kansen (E1.SBM-3)

Het thema Klimaatadaptatie infrastructuur gaat over de gevolgen van klimaatverandering die ertoe leiden dat de infrastructuur aangepast moet worden om de voortdurende functionaliteit te bewaken. Dat kan bijvoorbeeld komen door een wisselend waterpeil van rivieren, verzilting en extreme variabiliteit in weerpatronen, wat onveiligheid door verzilting of verzakking kan veroorzaken.

Het risico bestaat dat deze aanpassingen nodig zijn om de kwaliteit van de infrastructuur te bewaken voor het vestigingsklimaat in de haven. Het financiële effect van dit risico is dat de kosten om de infrastructuur aan te passen toenemen en de opbrengsten mogelijk afnemen doordat klanten zich er niet meer willen vestigen.

Beleid (E1-2 + MDR-P)

In juni 2023 is het Strategisch Assetmanagementplan (SAMP) gereed gekomen, met als doel om de kwaliteit van onze fysieke assets te bewaken en borgen. Een belangrijk onderdeel is het verduurzamen van bestaande assets en het ontwikkelen van nieuwe assets waarbij klimaatbestendigheid een voorwaarde is. Voor de gevolgen van droogte en hittestress hebben we nog geen specifiek beleid ontwikkeld. In 2023 hebben wij door Deltares het onderzoek *Impactanalyse voor een klimaatbestendige haven* laten uitvoeren over de gevolgen van de te verwachten klimaatveranderingen voor het functioneren van de Amsterdamse haven. De specifieke aanbevelingen gericht op infrastructuur en de daaruit volgende acties zijn verduidelijkt. Hoe we dit organiseren is nog onderwerp van gesprek, zo ook hoe de exacte uitwerking eruit zal zien.

We werken klimaatbestendigheid van de haven verder uit in het uitvoeringsprogramma van de nieuwe strategie 2025-2028. Ook gaan we aan de slag met de beleidslijn Water en Bodem Sturend vanuit het Rijk. We willen inzicht verkrijgen in hoe deze beleidslijn de haven raakt en hoe we hier mee moeten gaan werken.

Acties/maatregelen gericht op Klimaatadaptatie infrastructuur (E1-3 + MDR-A)

In opvolging van de aanbevelingen in het *onderzoek door Rainproof* zijn wij in 2018 begonnen met graven en verbreden van afwateringssystemen. Op diverse plekken hebben we waterbergingen (wadi's) aangelegd om piekbuien op te vangen en we nemen maatregelen om het water goed af te kunnen voeren. Overal waar we nieuwe infrastructuur aanleggen, gebruiken wij grotere duikers om het water beter af te kunnen voeren in het geval van piekbuien. Dit doen we waar het haalbaar is, rekening houdend met aanwezige kabels en leidingen.

In het *SAMP* staan de volgende maatregelen gepland:

- Nader onderzoek naar de impact van klimaatverandering en de gevolgen voor het havengebied, zodat we gericht werken aan toekomstbestendige assets.
- Na het in kaart brengen van de gevolgen worden passende oplossingen gerealiseerd in nieuwe en waar mogelijk ook in bestaande assets.

Er is nog geen concreet plan of programma van maatregelen specifiek gericht op overstromingsgevaar in het geval van hoog water van de rivieren.

We voeren diverse projecten uit bij onze afdeling infrastructuur die bijdragen aan klimaatadaptatie. Zo zorgen we voor groenvoorziening op plekken waar dat mogelijk is, in lijn met het bomenbeheerplan. Deze acties komen niet direct voort uit beleid op hittestress, maar dragen wel bij aan de reductie ervan. Voorbeelden zijn de nieuwe inrichting van de bermen Siciliëweg en aanplant van bomen in de Houthaven (zie ook hoofdstuk ESRS E4 – Biodiversiteit en ecosystemen).

Doelen gericht op Klimaatadaptatie infrastructuur (E1-4 + MDR-T)

In het SAMP hebben we onze knelpunten benoemd en inzichtelijk gemaakt wat er nodig is om deze op te lossen. Op basis daarvan maken we een plan van aanpak getiteld Klimaatbestendigheid huidige assets. In een volgende fase zullen we doelstellingen opstellen om de voortgang op dit onderwerp te monitoren.

Maatstaven/indicatoren (MDR-M)

Er zijn nog geen specifieke indicatoren of systemen om te rapporteren over de effecten van klimaatverandering op de infrastructuur in onze haven. Onder de paragraaf 'Beleid' geven we aan hoever we daarmee zijn.



ESRS E2 Verontreiniging

Materiële thema's: Lucht-, Water- en Bodemverontreiniging

Emissies uit fossiele brandstoffen, industriële en bouwactiviteiten en scheepvaart kunnen negatieve gevolgen hebben voor volksgezondheid, ecosystemen en water-, lucht, en bodemkwaliteit. Port of Amsterdam wil verontreiniging door havenactiviteiten beperken, overlast bestrijden en de leefbaarheid rondom het havengebied handhaven.

Onze doelen sluiten deels aan bij Europese richtlijnen, zoals de Kaderrichtlijn Water en het Schone Lucht Akkoord, deels zijn ze bovenwettelijk. In en rondom het havengebied blijft de luchtverontreiniging ver onder de vastgestelde Europese normen die nu gelden. Maar we blijven zeer alert op deze en andere verontreinigingen. In de afgelopen jaren is er op drie terreinen gewerkt om vervuiling te beperken, te weten industrie, bouwactiviteiten en scheepvaart.

Voor de industrie en bedrijvigheid in de haven geldt dat wij zelf geen vergunningverlener of handhaver zijn. Deze rol ligt bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG) als uitvoeringsdienst van de Provincie Noord-Holland en bij de verschillende gemeenten. We werken samen met de vergunningverleners en handhavers, we monitoren lucht- en waterkwaliteit onder meer door middel van het eNose-netwerk en zorgen bijvoorbeeld voor een fietsinfrastructuur in de haven om autoverkeer te verminderen. In ons contractbeleid hebben we opgenomen dat de bedrijven in de haven de impact van activiteiten op de omgeving moeten beperken. Zo moeten ze de grond opleveren zoals verkregen en spills gelijk opruimen.

Voor de scheepvaart hebben we wel een formele rol. Wij voeren ons beleid voor veilige, vlotte en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer uit volgens afspraken met onze mandaatgevers (Rijk en regio) en binnen de wettelijke kaders, bijvoorbeeld de regionale havenverordening Noordzeekanaalgebied 2023. Daarnaast werken we aan de doelen van onze eigen Visie Schone Scheepvaart die bovenwettelijke ambities bevat. Met zowel publieke als private instrumenten faciliteert, stimuleert en reguleert Port of Amsterdam schonere scheepvaart. Zo zorgen we voor walstroomaansluitingen voor binnenvaart, riviercruise en zeevaart, faciliteren we het bunkeren (tanken) van nieuwe, schonere brandstoffen, stimuleren en belonen we schonere scheepvaart en stellen we waar nodig regelgeving in.

Aantal walstroomaansluitingen	Hoeveelheid stroom verkocht (KWh)	Percentage (zeevaart) calls met ESI-korting in Amsterdam
160	9.677.359	21,8%
Aantal ontgasfaciliteiten met vergunning	Percentage afval afgevend schepen	
2	72,8%	

Materialiteit (E2.SBM-3)

Binnen het overkoepelende thema verontreiniging zijn de subthema's luchtvervuiling, watervervuiling en bodemverontreiniging materieel bevonden, deels voor onze upstream-activiteiten (bouwactiviteiten) en deels voor de downstream-activiteiten in onze waardeketen (bedrijvigheid in ons havengebied en scheepvaart). Voor onze eigen activiteiten is verontreiniging niet materieel bevonden.

De thema's uit dit hoofdstuk hangen nauw samen met de leefbaarheid rondom het havengebied. Dit staat verder beschreven in ESRS S3 - Getroffen gemeenschappen met als hoofdonderwerpen: overlast door geur, geluid en luchtkwaliteit vanuit het havengebied, en mogelijk overlast door licht en trillingen.

Uit onze dubbele materialiteitsanalyse zijn drie negatieve impacts materieel bevonden voor de verontreiniging van lucht, bodem en water.

Bouwactiviteiten, scheepvaart en activiteiten van bedrijven in het havengebied veroorzaken uitstoot van schadelijke stoffen in de atmosfeer. Zo kan de verbranding van fossiele brandstoffen in en rond havens een negatieve impact hebben op de luchtkwaliteit en de volksgezondheid.

Industriële activiteiten en scheepvaart kunnen bijdragen aan watervervuiling, bijvoorbeeld door lozing van koelwater, afval- en ballastwater en olielekages. Dit heeft een negatieve impact op mensen, vissen en andere ecosystemen in de regio. Afval, spills gedurende productieprocessen en de uitstoot door de scheepvaart en activiteiten van bedrijven in de haven kunnen een negatieve impact op de bodemkwaliteit hebben.

Daarnaast zijn er twee risico's materieel bevonden. Er is een risico dat we onze ambitie niet kunnen realiseren als gevolg van de gestelde grenswaarden voor de stikstofdepositie. Er is ook een risico op vervuilingincidenten met als gevolg een toename van de kosten voor herstelinspanningen.

De input van onze stakeholders (E2.IRO-1)

De belangen, standpunten en opvattingen van onze stakeholders zijn cruciaal om onze strategie, werkprocessen en bedrijfsmodel vorm te geven. Via participatiesessies nemen wij hun input mee bij het bepalen van onze strategie.

Belangrijke stakeholders zijn de bedrijven in ons havengebied, de terminals in de haven, de zeevaart en de binnenvaart en de dienstverleners in de sector die bijvoorbeeld brandstoffen leveren aan de scheepvaart of afval innemen en de betrokken gemeentes.

Bij de dubbele materialiteitsanalyse hebben we de opvattingen van onze stakeholders vanuit de bedrijven en de scheepvaart meegewogen via brononderzoek (onder andere stakeholderonderzoek, klanttevredenheidsonderzoek, peer analyse en reputatieonderzoek) en via interviews (met onder andere klanten en de directie van ORAM en intern met DHM, hoofd Ruimte & Milieu en hoofd Infrastructuur).

Industrie en onze upstream-bouwactiviteiten

Luchtvervuiling

Materialiteit (E2.SBM-3)

Bouwactiviteiten en activiteiten van bedrijven in het havengebied kunnen uitstoot van schadelijke stoffen in de

atmosfeer veroorzaken, zoals fijnstof, zwaveldioxiden (SO_x), stikstofdioxiden (NO_x). Het thema luchtvervuiling hangt nauw samen met de uitstoot van broeikasgassen. Voor specifiek beleid op broeikasgassen en het CO₂-reductieprogramma verwijzen we naar hoofdstuk ESRS E1 - Klimaatverandering.

Beleid (E2-1 + MDR-P)

Wij voeren ons beleid op luchtkwaliteit uit binnen de kaders van de gemeentelijke, provinciale, landelijke en Europese wet- en regelgeving. Voor fijnstof (PM₁₀, PM_{2.5}), stikstofdioxide (NO₂), zwaveldioxide (SO₂) en benzeen zijn wettelijke EU-grenswaarden van kracht. Deze waarden zijn vanuit de Omgevingswet opgenomen in het Besluit Kwaliteit Leefomgeving (BKL). Vergunningen van bedrijven en andere activiteiten moeten voldoen aan het BKL. De Europese normen voor luchtkwaliteit worden in de toekomst waarschijnlijk strenger en zullen beter aansluiten op de advieswaarden van de WHO. Hier zullen wij tijdig op acteren.

De provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam hebben het Schone Lucht Akkoord ondertekend en hebben hier beleid op gemaakt. De gemeente heeft een Actieplan Schone Lucht en de provincie Noord-Holland heeft het decentraal Uitvoeringsplan Schone Lucht. In het uitvoeringsplan stelt de provincie ernaar te streven de WHO-advieswaarden uit 2005 te halen in 2030.

In het actieplan formuleert de gemeente de concrete doelstelling om in 2030 uitstootvrij te zijn. De gemeente neemt hiermee het voortouw om de negatieve impact van luchtverontreinigende stoffen te beheersen en indien nodig te mitigeren.

In het actieplan staan ook maatregelen die de haven betreffen, zoals de milieuzone binnen de ring en doelstellingen voor Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). Dit betreft plannen voor het elektrificeren van mobiele werktuigen.

Acties / Maatregelen (E2-2+ MDR-A)

De verantwoordelijkheid om de wet- en regelgeving toe te passen ligt bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG). Daar werken wij goed mee samen, onder meer in de vorm van een klachtensysteem, overleg over hun aanpak met bewoners en over vergunningverlening en nieuwe projecten die wij verwachten in de haven.

We gaan samenwerkingen aan met andere overheidsinstanties om ervoor te zorgen dat de initiatieven en standaarden nageleefd worden. We leveren ook input als er op provinciaal of gemeentelijk niveau beleidskaders worden ontwikkeld.

De GGD Amsterdam monitort in opdracht van ons de luchtkwaliteit rondom het havengebied. Wij betalen mee aan vijf meetstations, waarvan er twee van onszelf zijn. Dit zijn bovenwettelijke maatregelen. De luchtkwaliteitsmonitoring richt zich op het exploitatiegebied van het havenbedrijf: Westpoort en Hoogtij. We monitoren voor de omwonenden in de omgeving. Zie ook hoofdstuk ESRS S3 - Leefbaarheid rondom het havengebied.

Samen met de provincie en de ODNZKG hebben we een eNose-netwerk voor geurmonitoring. Daar maakt ook de gemeentelijke brandweer gebruik van om snel ter plaatse te zijn in geval van nood. Bedrijven kunnen via dit netwerk zelf ook snel calamiteiten identificeren. Bij bepaalde weers-

omstandigheden geeft de ODNZKG een stankcode af. Bij incidenten en in noodsituaties komt de OD of brandweer in actie. Klanten hebben ook toegang tot het publiekelijk toegankelijke eNose-netwerk.

Daarnaast leggen wij fietspaden aan door de hele haven om werknemers te stimuleren met de fiets te gaan. Dit is goed voor de luchtkwaliteit omdat het de uitstoot van NO₂, roet en broeikasgassen door mobiliteit vermindert.

Doelen (E2-3 + MDR-T)

Wij zijn zelf geen vergunningverlener en geen handhaver. Deze rol ligt bij de ODNZKG als uitvoeringsdienst van de provincie Noord-Holland en gemeenten. Zij hanteren de wettelijke kaders van de gemeentelijke, provinciale, landelijke en Europese wet- en regelgeving. Voor fijnstof (PM₁₀, PM_{2.5}), stikstofdioxide (NO₂), zwaveldioxide (SO₂) en benzeen zijn **wettelijke EU-grenswaarden** van kracht. Port of Amsterdam heeft geen formele rol maar levert wel een bijdrage aan monitoring en signalering. In en rondom het havengebied blijft de luchtverontreiniging ver onder de vastgestelde Europese normen.

Maatstaven / indicatoren (MDR-A)

In en rond het havengebied staan vijf meetstations, te weten Hemkade, Hoogtij, Spaarnwoude, Westerpark en Zaandam. Daar worden continu de concentraties gemeten van fijnstof (PM₁₀, PM_{2.5}), stikstofdioxide (NO₂), zwaveldioxide (SO₂), roet (black carbon) en aromatische vluchtige koolwaterstoffen (benzeen, toluen en xyleen). Dat gebeurt waar mogelijk volgens de aangegeven normvoorschriften. Voor toluen, xyleen en roet zijn geen normen voorgeschreven. Deze stoffen hebben wel effect op de gezondheid en daarom

worden ze gemeten. De uitkomsten van de metingen staan in de jaarrapportages van de GGD. Die zijn in te zien op luchtmeetnet.nl.

Watervervuiling

Materialiteit (E2.SBM-3)

De industriële activiteiten en bouwactiviteiten kunnen bijdragen aan watervervuiling, bijvoorbeeld door lozing van koelwater, afval- en ballastwater, plastic en olie lekkages. Deze watervervuiling heeft een negatieve impact op de gezondheid van mensen, vissen en andere ecosystemen in de regio. Er is ook een risico op vervuiling incidenten, met als gevolg een toename van de kosten voor de herstelinspanningen.

Beleid (E2-1 + MDR-P)

De Kaderrichtlijn Water (KRW) is een Europese richtlijn die op 22 december 2000 van kracht is geworden. De doelstelling is om chemisch schoon en ecologisch gezond oppervlaktewater en grondwater te realiseren en te behouden. De EU-lidstaten moeten deze toestand uiterlijk in 2027 realiseren. In ons havengebied moeten we ook aan die richtlijn gaan voldoen.

Vanwege de toenemende regeldruk is het nodig om sturend beleid op dit punt te ontwikkelen. De overkoepelende wens is om watervervuiling te verminderen en te voorkomen en anderen hiertoe aan te zetten. We zijn van plan dit watersturend beleid in 2025 te ontwikkelen.

Acties / Maatregelen (E2-2+ MDR-A)

Bij het ontwikkelen van watersturend beleid in 2025 vertalen we dit beleid naar concrete acties.

Doelen (E2-3 + MDR-T)

Port of Amsterdam sluit aan bij de wettelijke doelen ten aanzien van waterkwaliteit.

Maatstaven / indicatoren (E2-4 + MDR-M)

De metingen van de waterkwaliteit vallen voor het havenwater onder de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat en voor de watergangen onder die van de waterschappen.

Bodemkwaliteit

Materialiteit (E2.SBM-3)

Huishoudelijk afval, ladingsafval, spills tijdens productieprocessen en de uitstoot van chemische stoffen door industriële havenactiviteiten en bouwactiviteiten kunnen een negatieve impact hebben op de bodemkwaliteit en de gezondheid van ecosystemen en gemeenschappen in de omgeving van de haven. De gestelde grenswaarden voor de stikstofdepositie vormen een risico voor de tijdige realisatie van strategische ambities, bijvoorbeeld doordat projecten of nieuwe vestigingen die belangrijk zijn voor de energietransitie geen doorgang kunnen vinden.

Beleid (E2-1 + MDR-P)

Wij voeren ons beleid op bodemkwaliteit uit binnen de kaders van de gemeentelijke, provinciale, landelijke - en Europese wet- en regelgeving. Ook voor de bodemkwaliteit geldt dat wij zelf geen vergunningverlener en geen handhaver zijn. Rondom het havengebied ligt een aantal Natura 2000-gebieden. Activiteiten in het havengebied hebben hierop een effect door stikstofdepositie (zie ook ESRS E4 - Biodiversiteit en ecosystemen).

In ons contractbeleid hebben we opgenomen dat de

contractnemer de grond moet opleveren zoals verkregen en spills gelijk moet opruimen. In de erfpachtvoorwaarden en de algemene voorwaarden verplichten we de contractnemer tot herstelwerkzaamheden zodat de grond wordt opgeleverd zoals ontvangen. In het contract nemen we een financiële garantie op om herstel te garanderen.

Acties / Maatregelen (E2-2+ MDR-A)

Wat betreft de bodemkwaliteit voeren wij interne steekproeven uit om na te gaan of de procedures goed zijn gevolgd.

Doelen (E2-3 + MDR-T)

Port of Amsterdam sluit aan bij de wettelijke doelen ten aanzien van bodemkwaliteit.

Maatstaven / indicatoren (E2-4 + MDR-M)

Er zijn nog geen specifieke indicatoren of systemen om te rapporteren over de effecten van industriële activiteiten en bouwactiviteiten op bodemkwaliteit.

Scheepvaart

Zonder schepen geen haven, zonder haven geen schepen. De scheepvaart is dan ook een belangrijke stakeholder van Port of Amsterdam. Dat geldt voor zowel zeevaart als binnenvaart. We hebben onze ambities voor een duurzame scheepvaart beschreven in onze [Visie Schone Scheepvaart](#).

Materialiteit (E2.SBM-3)

Uit onze dubbele materialiteitsanalyse zijn drie negatieve impacts materieel bevonden voor de scheepvaart, te weten verontreiniging van lucht, water en bodem. Deze thema's worden integraal besproken.

Beleid (E2-1 + MDR-P)

In de Visie Schone Scheepvaart ligt de focus op de uitstootreductie door de scheepvaart van luchtverontreinigende stoffen en broeikasgassen (zie ook hoofdstuk ESRS E1 - Klimaatverandering). De visie kent drie hoofdthema's: Maritime Energy Carriers (MEC, nieuwe, schonere en niet-fossiele brandstoffen voor de scheepvaart), Port Emission Reduction Technologies (PERT, vaste en mobiele walstroom en ontgasfaciliteiten tankschepen) en Port Call Optimization (PCO, snelle, slimme en efficiënte afhandeling van de scheepvaart). Per thema zetten wij in op faciliterende maatregelen, stimulerende maatregelen en zo nodig lokaal regulerende maatregelen in aanvulling op de (inter)nationale regelgeving voor de scheepvaart.

De visie bevat onze bovenwettelijke ambities en is van toepassing op de commerciële binnenvaart en zeevaart, specifiek de varende vaart in het Noordzeekanaalgebied en afgemeerde scheepvaart in de gemeente Amsterdam.

Naast de maatregelen die voortvloeien uit de bovenwettelijke ambities van de Visie Schone Scheepvaart werken wij binnen een aantal wettelijke kaders voor een duurzame scheepvaart:

- De Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2023 heeft als doel om luchtverontreiniging en waterverontreiniging te voorkomen, bijvoorbeeld door een verbod op overmatige roetuitstoot, strikte regels over het schoonmaken van tankschepen en een verbod op het gebruik van afvalverbrandingsovens in de haven.
- Een Regionaal Havenafvalstoffenplan (HAP) dat voorschrijft hoe zeeschepen zich van hun scheepsafval en residuen van chemische stoffen moeten en kunnen ontdoen in de havens van het Noordzeekanaalgebied.

- Een Incident Bestrijdingsplan Noordzeekanaalgebied (IBP) dat beschrijft welke maatregelen genomen worden bij incidenten waar de scheepvaart bij betrokken is om verdere schade te voorkomen.

De wettelijke kaders zijn van toepassing op het hele Noordzeekanaalgebied in de vier gemeentes Amsterdam, Velsen, Beverwijk en Zaanstad, waar de directeur Centraal Nautisch Beheer (CNB) – oftewel de havenmeester van Amsterdam – is gemandateerd of samenwerkingsverbanden is aangegaan met andere gemeentes en het Rijk.

We volgen ook de aankomende wettelijke verplichtingen vanuit de EU voor de scheepvaart, anticiperen daarop en passen de Visie Schone Scheepvaart erop aan. Wettelijke kaders vanuit de EU worden vertaald en geïmplementeerd in de lokale regels. Een voorbeeld daarvan is de AFIR-regelgeving (Alternative Fuel Infrastructure Regulation), waar we met walstroom voor de zeevaart vijf jaar eerder dan verplicht aan voldoen.

Overige emissies door de scheepvaart met gevolgen voor water en bodem, zoals ballastwater en sanitair water, zijn gereguleerd via het scheepsafvalstoffenbesluit. Hierin zijn de drempelwaarden voor de scheepvaart wettelijk vastgesteld door andere autoriteiten. Port of Amsterdam werkt samen met de autoriteiten in het toezicht hierop.

Acties / Maatregelen (E2-2+ MDR-A)

Ons multidisciplinair Team Clean Shipping voert de Visie Schone Scheepvaart uit. Het team initieert acties en projecten en neemt maatregelen om schonere scheepvaart te faciliteren, stimuleren en reguleren met publiekrechtelijke

en privaatrechtelijke instrumenten. Daarnaast werken we samen met andere havens om best practices uit te wisselen en zijn we deelnemer van onder andere de Getting to Zero Coalition (GtZ) van het Global Maritime Forum.

We **faciliteren** schonere scheepvaart door walstroom voor zeevaart, riviervaart en binnenvaart aan te leggen, openbare kades beschikbaar te stellen voor het ontgassen van binnenvaartankers en door het veilig bunkeren van nieuwe en schonere brandstoffen mogelijk te maken. Zo hebben we in 2024 de walstroominstallatie gerealiseerd aan de kade bij de Cruise Port Amsterdam (zie ook het Managementoverzicht).

Tegelijkertijd **stimuleren** we schone scheepvaart door incentives te geven aan schepen die beter presteren dan de wettelijke verplichtingen. Dit doen we met instrumenten als de Environmental Ship Index (ESI) en Green Award. We reguleren schonere scheepvaart publiekrechtelijk met de Havenverordening en het Havenafvalstoffenplan. DHM houdt preventief fysiek en administratief toezicht op de naleving hiervan. Voor andere landelijke milieuwetgeving rondom milieuovertredingen van de scheepvaart beschikt DHM over BOA's die strafrechtelijk kunnen optreden.

We **reguleren** privaatrechtelijk op eigen kades met onderstaand toelatingsbeleid voor cruiseschepen:

• Toelatingsbeleid zeevaartschepen

Sinds 2022 passen wij een tariefstructuur toe die gebaseerd is op het emissiecertificaat van scheepsmotoren (TIER). Verder geven we al sinds 2011 korting aan zeevaartschepen die deelnemen aan de ESI met nog een extra korting vanaf 2018 voor schepen die ook hun emissies

rapporteren. Vanaf 2025 scherpen we zowel het prijsbeleid (minder schone schepen betalen meer) als het toelatingsbeleid aan: we accepteren geen nieuwe boekingen voor zeevaartschepen die niet kunnen aansluiten op de walstroominstallatie bij de Cruise Port Amsterdam.

• Toelatingsbeleid riviervaartschepen

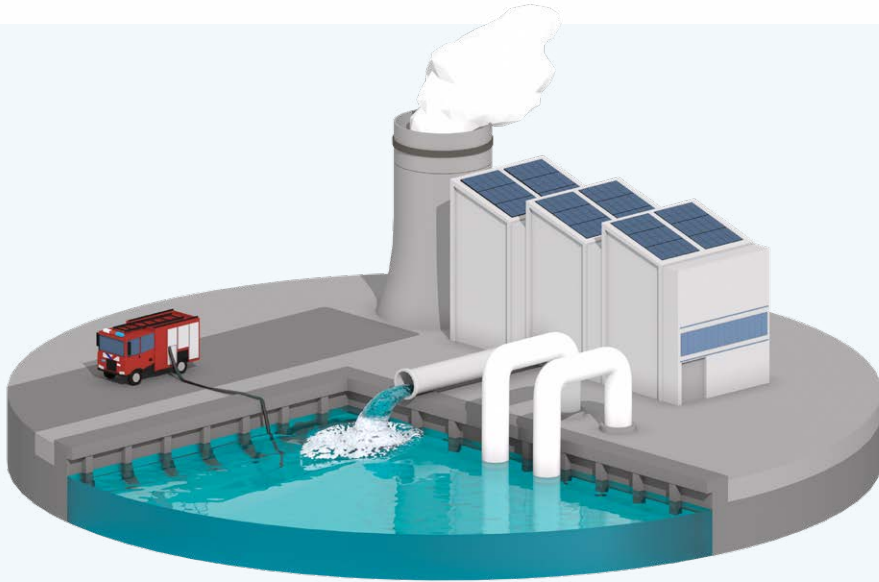
Alleen schepen met een Green Award-certificaat mogen aanmeren in het centrum van de stad. Schepen zonder dat certificaat hebben alleen toegang tot een aanlegplaats in de Coenhaven. Deze regel zou ingaan per 1 januari 2022, maar werd uitgesteld naar 1 januari 2023 vanwege de coronapandemie.

Doelen (E2-3 + MDR-T)

We zetten in op een emissievrije en CO₂-neutrale scheepvaart in 2050, in lijn met de IMO-doelstellingen (International Maritime Organization). De Maritime Forecast 2050 (DNV) voorziet een versnelling in 2030 en daar anticiperen we op. Hiermee willen we voorkomen dat de scheepvaart in de haven bijdraagt aan lucht-, water-, en bodemvervuiling.

Maatstaven / indicatoren (E2-4 + MDR-M)

De monitoring van scheepsvaartemissies vindt jaarlijks plaats via emissieregistratie.nl. Momenteel onderzoeken we in samenwerking met andere Nederlandse havens de ontwikkeling van een specifiek emissie-inventarisatiemodel voor de scheepvaart met meer details. Verder monitoren we het aantal schepen dat instrumenten als de ESI gebruikt. In 2024 was dat 21,8% van de schepen die Amsterdam aandeden.



ESRS E3 Water en mariene hulpbronnen

Materieel thema: Water- en afvalwater management

Port of Amsterdam streeft naar chemisch schoon en ecologisch gezond oppervlakte- en grondwater, in lijn met de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW), die EU-lidstaten verplicht uiterlijk in 2027 een goede waterkwaliteit te realiseren.

Het gebruik van water en de afvoer van afvalwater door bedrijven in de haven hebben een significante invloed op de lokale waterkwaliteit. Bedrijven gebruiken water voor industriële processen zoals koeling en brandbestrijding, wat een negatieve impact kan hebben op de waterkwaliteit en lokale watervoorraden door overmatige onttrekking.

Hoewel Port of Amsterdam niet direct verantwoordelijk is voor waterbeheer, erkennen we de impact van de havenactiviteiten op de waterkwaliteit en -voorraad. Daarom willen we in samenwerking met bedrijven en (semi)overheden een actieve rol spelen in het verbeteren hiervan. We kunnen bijvoorbeeld bijdragen aan duurzamer waterbeheer door het gebruik te stimuleren van industriewater in plaats van drinkwater voor industriële processen.

Materialiteit (E3.SBM-3)

Binnen dit thema is het subthema water & afvalwatermanagement materieel bevonden voor de downstream-waardeketen, maar niet voor de upstreamwaardeketen en eigen activiteiten.

Water & afvalwatermanagement is een materieel subthema in onze waardeketen, omdat de activiteiten van bedrijven in het havengebied water verbruiken voor bijvoorbeeld koelsystemen, brandbestrijding en andere industriële processen.

Uit de dubbele materialiteitsanalyse blijkt er een materiële negatieve impact te zijn op lokale watervoorraden door overmatige wateronttrekking voor verschillende doeleinden, waaronder koelsystemen voor industriële processen en brandbestrijding.

De input van onze stakeholders (E2.IRO-1)

De belangen, standpunten en opvattingen van onze stakeholders zijn belangrijk om onze strategie, werkprocessen en ons bedrijfsmodel vorm te geven. Via participatiesessies nemen wij hun input mee om onze strategie te bepalen.

Bij de dubbele materialiteitsanalyse hebben we de opvattingen van de bedrijven in de haven meegewogen via brononderzoek (onder andere stakeholderonderzoek, klanttevredenheidsonderzoek, peeranalyse en reputatieonderzoek) en via interviews (met onder andere de commercieel directeur van de klant, directie ORAM, hoofd Ruimte & Milieu en hoofd Infrastructuur).

Beleid (E3-1 + MDR-P)

De Kaderrichtlijn Water (KRW) is een Europese richtlijn die op 22 december 2000 van kracht is geworden. De doelstelling is om chemisch schoon en ecologisch gezond oppervlaktewater en grondwater te realiseren en te behouden. De EU-lidstaten moeten deze doelstelling uiterlijk in 2027 realiseren. In ons havengebied moeten we ook aan die richtlijn gaan voldoen.

Vanwege de toenemende regeldruk is het nodig om sturend beleid op dit punt te ontwikkelen. De overkoepelende wens is om watervervuiling te verminderen en te voorkomen en anderen hiertoe aan te zetten. We zijn van plan dit watersturend beleid in 2025 te ontwikkelen.

Acties / Maatregelen (E3-2+ MDR-A)

Port of Amsterdam heeft geen wettelijke taak op het gebied van water- en afvalwatermanagement. We zijn geen vergunningverlener en ook geen handhaver. Die verantwoordelijkheden liggen bij de omgevingsdienst. Wat betreft drinkwater heeft Waternet een aansluitplicht. Vanuit onze positie als havenbeheerder kunnen wij mogelijk wel een ondersteunende rol spelen in het realiseren van de doelstellingen KRW, bijvoorbeeld door het gebruik te stimuleren van industrie-water in plaats van drinkwater in de procesindustrie. Wij willen met de wettelijke verantwoordelijken het gesprek voeren om onze rol en bijdrage in 2025 verder te concretiseren.

Doelen (E3-3 + MDR-T)

Port of Amsterdam sluit aan bij de wettelijke doelen ten aanzien van waterkwaliteit (zie ook ESRS E2 - Verontreiniging) en we dragen hieraan bij voor zover het binnen onze rol past.

Maatstaven/ indicatoren (MDR-M)

Wij hebben zelf geen indicatoren of maatstaven gedefinieerd voor dit thema.



ESRS E4 Biodiversiteit en ecosystemen

Materiële thema's: Impact op planten- en diersoorten en Verandering gebruik van land- en waterruimte

Port of Amsterdam streeft naar een intensievere inrichting van het havengebied zonder verlies van biodiversiteit of een toename van negatieve invloeden op ecosystemen. Belangrijke thema's zijn de impact op planten- en diersoorten en veranderingen in land- en waterruimte. Negatieve effecten ontstaan door activiteiten zoals overslag, bouw, scheepvaart en uitbreiding van het havengebied, wat leefgebieden aantast.

Hoewel er geen specifiek plan of beleid is, voert Port of Amsterdam projecten uit om biodiversiteit te bevorderen. Dit doen we door het gebied groen in te richten, verharding te beperken, waterbergingen ecologisch in te richten en fauna-voorzieningen te plaatsen zoals kasten,

wanden en eilandjes voor vleermuizen, ijsvogels en marters. Ook proberen we de natuurwaarden in publieke ruimten te verhogen door meerdere soorten planten te gebruiken.

We stemmen onze acties en maatregelen af op wettelijke kaders zoals de Omgevingswet, de Habitatrichtlijn en gemeentelijke voorschriften voor bijvoorbeeld het herplanten van bomen. Samenwerkingsprojecten zoals de Ecologische Verbindingszone Noordzeekanaal versterken migratieroutes voor vissen.

We maken het huidige impliciete beleid komend jaar expliciet, inclusief nulmeting, monitoring, doelstellingen en borging in primaire processen. Ook in de contracten met onze klanten gaan we de versterking van de biodiversiteit op bedrijfsterreinen als onderwerp uitwerken.

Materialiteit (E4.SBM-3)

Uit de dubbele materialiteitsanalyse zijn twee thema's als materieel naar voren gekomen voor biodiversiteit en ecosystemen: impact op planten- en diersoorten en verandering in land- en waterruimte. Deze kunnen te maken hebben met upstream-, downstream- en eigen activiteiten.

Voor het eerste thema hebben we drie negatieve materiële impacts gedefinieerd:

- Impact door de dagelijkse op- en overslag activiteiten (licht- en geluidhinder, trillingen en stikstofdepositie).
- Impact door bouwactiviteiten (licht- en geluidhinder, trillingen, stikstofdepositie).
- Impact door scheepvaart vanwege de lozing van ballastwater met invasieve soorten.

Voor het tweede thema hebben we één negatieve materiële impact gedefinieerd:

- Impact op vegetatie en het leefgebied van dieren door verharding en verdichting of bebouwing als gevolg van de uitbreiding en aanleg van het havengebied.

Emissiewijzigingen uit industrie en scheepvaart hebben ook invloed op de biodiversiteit. Zie hiervoor ESRS E2.

De input van onze stakeholders (E4.IRO-1)

Voor biodiversiteit en ecosystemen hebben we de daarvoor relevante belangen, standpunten en informatie verzameld door middel van bronnenonderzoek, interne interviews (met onder meer de afdelingen Infrastructuur, Ruimte & Milieu, DHM-operatie en Strategie & Innovatie) en externe interviews met de gemeente Amsterdam en de directeur van de Stichting Natuur en Milieu.

Transitieplan (E4-1)

Momenteel hebben wij geen transitieplan voor biodiversiteit. Dat wil zeggen: er is geen overkoepelend plan inclusief beleid, doelstellingen en maatregelen om onze impact op plant- en diersoorten en de impacts en risico's van verandering van land- en waterruimte te verminderen. Wel hebben wij door het dubbele materialiteitsproces helder wat mogelijke impacts, kansen en risico's zijn, een logische volgende stap zien wij als het opstellen van zo'n transitieplan, echter hebben wij hier nog geen concrete tijdslijnen voor uitgestippeld.

Beleid (E4-2 + MDR-P)

Wij hebben nog geen specifiek beleid over onze invloed op plant- en diersoorten of de invloed van licht, geluid en trillingen op de biodiversiteit en ecosystemen.

Op deze materiële thema's voeren we onze werkzaamheden uit binnen de wettelijke kaders, zoals de [Omgevingswet](#), de [Habitat-richtlijn](#) en het [Ballastwatermanagementverdrag](#) en gemeentelijke kaders zoals de [Groenvisie 2050 Gemeente Amsterdam](#), [Hoofd Groenstructuur Amsterdam](#), [Structuurvisie Amsterdam 2040](#) en het [Handboek Groen Amsterdam](#).

Voor het thema verandering van land- en waterruimte hebben we nog geen beleid dat specifiek gekoppeld is aan biodiversiteit. Er zijn wel beleidsstukken die daar een link mee hebben zoals het [vestigingsbeleid](#), de [bestemmingsplannen](#) en de [havenverordening](#). Port of Amsterdam moet voldoen aan het Besluit kwaliteit leefomgeving (paragraaf 5.37 Weging van het Waterbelang) en de vertaling naar de Waterschapsverordeningen van de Waterschappen, waarin staat dat dempingen en verhardingen gecompenseerd moeten worden.

Hoe meer ruimte wordt ingenomen door haven en industrie, hoe minder ruimte er is voor biodiversiteit. Het compenseren van water is wel een kans voor biodiversiteit. Waterberging wordt waar mogelijk ecologisch ingericht. Dit is geen opgeschreven beleid, maar wel een eis vanuit de waterschapsverordeningen van met name Waterschap Amstel, Gooi en Vecht.

Port of Amsterdam neemt deel aan het samenwerkingsproject Ecologische Verbindingszone Noordzeekanaal en Ommelanden, samen met Rijkswaterstaat, de provincie Noord-Holland, drie waterschappen, gemeente Amsterdam en visserij MidWest. Het doel van dit project is om de ecologische verbindingszone te versterken. Dit heeft te maken met het feit dat het gebied een uniek overgangsgedebied tussen zoet en zout water is. Het Noordzeekanaal vormt een migratieroute voor diverse trekvissoorten, waarbij de migratie tussen zee en zoet binnenwater cruciaal is, en ook de invloed van invasieve soorten (die bijvoorbeeld via ballastwaterlozing binnen zijn gekomen) op inheemse soorten een rol speelt.

Ook maken we samen met de gemeente Amsterdam een Gebiedsgericht Omgevingsprogramma (GOP) waar biodiversiteit onderdeel van is. Na definitieve vaststelling van het GOP wordt een doorvertaling naar het Omgevingsplan gemaakt (periode ná 2025).

Acties / Maatregelen (E4-3 + MDR-A)

Binnen het wettelijk kader zetten wij in op verschillende projecten en beheerwijzen om de impact op biodiversiteit te verminderen, zoals specifieke inrichting om het gebied geschikt te maken voor plant- en diersoorten en kwalitatieve

compensatie van gebieden die daarvoor ongeschikt zijn geraakt. Dit leggen we vast in project- en activiteitenplannen, bijvoorbeeld voor [rugstreeppadden](#), [vleermuizen](#) en [marters](#). De plannen bevatten naast wettelijke vereisten ook bovenwettelijke activiteiten gericht op het bevorderen van de biodiversiteit. Zo is het [Groenplan Atlaspark](#) een vastgesteld beleidsstuk over de inrichting van het Atlaspark, onderdeel van de MER Afrikahaven. Daarin staan bijvoorbeeld de onderstaande bovenwettelijke activiteiten:

- De inrichting rondom de Conakryweg: met boommarterkasten, vleermuispaalkasten, zwaluwwanden, ijsvogelwanden en eilandjes voor vogels.
- Gebiedsbeheer waarbij we broedplaatsen van dieren zoveel mogelijk in stand houden of mogelijk maken. Zo hebben we op diverse locaties vleermuis kasten neergezet, paddenpoelen en ecologische oevers aangelegd en waterbergingen ecologisch ingericht. We hebben kunsthorsten en takkenrillen geplaatst voor marterachtigen en een oeverzwaluwwand nabij de Hempont aangebracht.
- We hebben een struinpad in het Atlaspark aangelegd. We treffen maatregelen rondom bouwactiviteiten vanuit de [ontheffingen](#). Wij plannen bepaalde activiteiten buiten de kritieke periodes per diersoort, zoals broedperiodes. Dit doen we doorlopend en komt voornamelijk voort uit wet- en regelgeving. Daarnaast huren wij een externe ecooloog in voor:
 - Gebiedsbrede quickscans voor openbare ruimte en uitgeefbare percelen.
 - Het broedvrij verklaren van gebieden om bomen te kunnen kappen in het broedseizoen.

Om schadelijke invloed van licht, geluid en trillingen tegen te gaan hebben we een aantal concrete maatregelen genomen. Bij het laadplein aan de Hornweg en de buffer-

parkeerplaats aan de Nieuwe Hemweg 203 is amberkleurige verlichting aangelegd, speciaal voor vleermuizen. We voldoen ook aan de verplichtingen rondom verlichting, geluid en trillingen bij een bouw aanvraag en bij een kapvergunning vanuit de Omgevingswet.

Bomen die we kappen in het havengebied compenseren we volgens de verordening compensatie en herplant van de gemeente Amsterdam. Jaarlijks rapporteren we over de bomen die we hebben gekapt en geplant ter compensatie onder onze paraplu-kapvergunning. Daarnaast herplanten we onder individuele kapvergunningen. De omgevingsdienst ziet hierop toe, gemandateerd door de gemeente. Wij voeren ook maatregelen en projecten uit om de impact te verminderen door verandering van land- en waterruimte op basis van de gebiedsvisie en gebiedspaspoorten. Hierin staan geen maatregelen voor behoud van de natuur. Wel nemen we maatregelen om de biodiversiteit van wegprofielen te vergroten.

Doelen (E4-4 + MDR-T)

We voldoen aan het wettelijke kader. We hebben geen aanvullende doelstellingen voor biodiversiteit en ecosystemen. In 2023 is de visie Gericht koersen op Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen en Opdrachtgeven (MVOO) ontwikkeld. Een van de doelen uit deze MVOO-visie is om de biodiversiteit in stand te houden en waar mogelijk te vergroten, maar dit is nog niet verder uitgewerkt of gespecificeerd.

Maatstaven/indicatoren (E4-5 + MDR-M)

Onze locaties bevinden zich niet in aangewezen biodiversiteitsgevoelige gebieden, zoals Natura-2000-gebieden. Rondom het havengebied liggen wel verschillende Natura

2000-gebieden, zoals de Polder Westzaan, Ilperveld, Kennemerland-Zuid en het Noord-Hollands duinreservaat. Activiteiten in het havengebied hebben een effect op deze gebieden door stikstofdepositie. Dit heet externe werking.

Natuurwetgeving (die sinds 2024 is opgenomen in de Omgevingswet) bepaalt dat we van alle activiteiten in de haven het effect moeten berekenen op deze Natura 2000-gebieden. Alle activiteiten die al vergund zijn kunnen doorgaan. De overige activiteiten mogen niet meer dan 0,0049 mol/ha/jr bijdragen. Als een activiteit stopt, valt die ruimte vrij. Alle Natura 2000-gebieden hebben Kritische Depositiewaarden. Die zijn in de meeste gevallen overschreden door alle activiteiten rondom en in deze gebieden. Projecten binnen het havengebied worden met elkaar gesaldeerd om het totale stikstofruimtebeslag te bepalen. Wanneer er stikstofruimte vrijvalt mag maximaal 60% daarvan opnieuw gebruikt worden. Zo daalt onze depositie in de loop van de tijd.

De provincie is volgens de Habitatrichtlijn verantwoordelijk voor de goede staat van de gebieden. We voeren nog geen specifieke monitoring uit op de impact door verandering in land- en watergebruik op biodiversiteit en ecosystemen. Wel kunnen wij vanuit ons GIS-systeem inzage geven in de verandering in oppervlakte land en water, maar we hebben niet direct zicht op de impact die deze verandering heeft op biodiversiteit.

Beoogde financiële effecten (E4-6)

In onze huidige risicoanalyse nemen wij de risico's en kansen op het gebied van biodiversiteit nog niet mee en hebben wij de potentiële financiële effecten ervan nog niet in kaart gebracht.



ESRS E5 Materiaalgebruik en circulaire economie

Materieel thema: Circulaire economie

De Amsterdamse haven is een belangrijke hub voor de circulaire economie, waar afvalstromen, grondstoffen, gevestigde en innovatieve bedrijven samenkomen. De ambitie is om circulaire grondstoffen te gebruiken bij bouwprojecten en een ecosysteem te creëren waar bedrijven elkaars reststromen benutten. Het gaat hierbij om circulaire activiteiten van bedrijven in de haven (downstream), het gebruik van circulaire grondstoffen voor haveninfrastructuur (upstream) en het beheren en benutten van scheepsafval.

Port of Amsterdam trekt circulaire bedrijven aan, stimuleert recycling en koppelt reststromen tussen bedrijven. Belemmeringen zoals netcongestie, regelgeving en gebrek aan milieuruimte beperken de groei, maar er zijn kansen voor circulaire niches.

Het doel was om 25 hectare uit te geven aan circulaire industrie tussen 2021 en 2024. Hoewel dat lange tijd in zicht was, werd door vertragingen en belemmeringen slechts 4,3 hectare gerealiseerd. Voor 2025-2028 wordt een doel van 5 hectare gronduitgifte gesteld en werken we verder aan co-siting en reststroomuitwisseling bij aanwezige bedrijven.

Bij aanbesteding van infrastructurele projecten is de ambitie om 50% minder primaire grondstoffen te gebruiken in 2030. We ontwikkelen hiervoor beleid dat gericht is op hergebruik, gebruik van biobased materialen en verlengde levensduur. Ondanks kansrijke initiatieven zoals kansenskaarten ontbreken specifieke doelen en meetindicatoren nog.

Beleid en borging van circulariteit in inkoop worden in 2025 uitgewerkt.

Gronduitgifte aan circulaire bedrijvigheid

0

Materialiteit (E5.SBM-3)

Uit de dubbele materialiteitsanalyse is de circulaire economie als materieel thema naar voren gekomen op drie gebieden:

- 1) Voor circulaire activiteiten van onze klanten in ons havengebied (downstream).
- 2) Voor circulaire infrastructuur en circulair gebruik van grondstoffen (upstream).
- 3) Voor scheepsafval in ons beheersgebied (downstream).

We beschrijven de eerste twee materiële thema's in de volgende paragrafen. Het thema scheepsafval bespreken we binnen het wettelijke kader van het [Havenafvalstoffenplan](#). Dit thema wordt behandeld onder E2 Scheepvaart. Voor onze eigen activiteiten is materiaalgebruik en circulariteit niet materieel bevonden.

Circulaire activiteiten in ons havengebied (downstream)

Materialiteit (E5.SBM-3)

Wij kunnen een positieve impact hebben door een circulaire economie te stimuleren in het havengebied. Dat brengt risico's met zich mee, zoals congestie op het elektriciteitsnetwerk en een gebrek aan milieuruimte, waardoor er onvoldoende mogelijkheden zijn om innovatieve klanten aan te trekken. Tegelijkertijd biedt het de kans om ruimte te maken voor haveninnovatie en nieuwe niches, zoals recycling en circulaire productie. Zie ESRS E2 en S3 voor meer informatie.

Beleid (E5-1 + MDR-P)

Gemeente Amsterdam heeft als ambitie om in 2050 volledig circulair te zijn. De Amsterdamse haven speelt een belang-

rijke rol in het realiseren van deze ambitie. Met uitzondering van de strategische ambitie hebben we nog geen overkoepelend beleid vastgesteld dat is gericht op circulaire activiteiten in ons havengebied, waarin alle geïdentificeerde impacts, risico's en kansen zijn verwerkt.

Acties / Maatregelen (E5-2+ MDR-A)

In de Amsterdamse haven worden op grote schaal verschillende soorten afval ingezameld, gescheiden en gerecycled, zoals plastic, rubber, glas, metalen en hout. Deze stromen willen we een zo hoogwaardig mogelijk nieuw leven geven. We creëren daarom kansen door circulaire initiatieven te stimuleren en bedrijven, ladingen en reststromen aan elkaar te koppelen. Zo starten we circulaire ketens met waarde voor de haven en stad.

In de metropoolregio Amsterdam is de haven het belangrijkste industriegebied voor bedrijven uit de hogere milieucategorieën die bijdragen aan een duurzame toekomst. De milieu- en risicoruimte is schaars, maar noodzakelijk voor de energietransitie en circulaire ambities van haven, stad en regio. Daarom willen we bestaande en nieuwe circulaire bedrijven laten groeien. Hiervoor moeten we de benodigde milieuruimte vrijmaken, samen met de regionale overheden.

Ons team Circular Industry is verantwoordelijk voor het aantrekken, begeleiden en vestigen van circulaire bedrijven in ons havengebied. Zie het voorbeeld van glycerinefabriek Argent Energy in het Managementoverzicht onder Resultaten.

Samen met ORAM hebben we het Netwerk Circulair opgericht. We hebben een position paper geschreven en er zijn ongeveer vijf bijeenkomsten georganiseerd om de

circulaire activiteiten in de haven in de schijnwerpers te zetten, ondernemers met elkaar in contact te brengen en obstakels richting een circulaire economie te identificeren en agenderen.

Momenteel zijn we bezig circa 12 hectare extra terrein in erfpacht te nemen. Op een deel van dit terrein kunnen wij meer circulaire bedrijven vestigen. Naar verwachting komt dit medio 2025 tot stand.

Doelen (E5-3 + MDR-T)

Een belangrijk doel is om circulaire activiteiten te laten groeien. Onze doelstelling vanuit de [strategie 2021-2024](#) was om 25 hectare uit te geven aan nieuwe circulaire industrie.

Maatstaven/indicatoren (E5-5 + MDR-M)

De voortgang op onze doelstelling toetsen we via de contractadministratie met het label **circulaire proces-industrie**. Daaronder verstaan wij het mechanisch of biochemisch verwerken en opwerken van rest- en afvalstromen tot producten en bouwstenen voor producten. Het enkel inzamelen of scheiden van gemengde afvalstromen valt niet onder dit label.

De doelstelling van 25 hectare monitoren we in het kwartaal-overleg. In de periode 2021-2024 zijn we uitgekomen op 4,3 hectare. We hebben lang op koers gelegen om het doel van 25 hectare te behalen met diverse leads die gezamenlijk ruim boven de 25 hectare ruim uitkwamen. Deze vestigingen zijn vertraagd of afgefallen vanwege diverse oorzaken, waaronder het stikstofbeleid, netcongestie, hoge bouwkosten, gestegen rentes en gewijzigde regelgeving.

Vanwege de beperkt beschikbare fysieke ruimte en milieuruimte is de doelstelling in onze nieuwe **strategie 2025-2028** om ongeveer 5 hectare uit te geven aan circulaire procesindustrie. Tegelijkertijd blijven we ladingen en reststromen van bestaande klanten aan elkaar koppelen. Zo werken we aan circulaire ketens met waarde voor de haven en stad.

Circulaire infrastructuur en circulaire grondstoffen (upstream)

Materialiteit (E5.SBM-3)

Wij kunnen een positieve impact hebben door bij onze upstreamactiviteiten specifieke circulaire eisen te stellen aan de ontwikkeling van infrastructuur en het gebruik van grondstoffen.

Beleid (E5-1 + MDR-P)

Een circulaire economie voorkomt afval, overconsumptie en grondstofvernietiging en maakt de levensduur van producten en materialen oneindig. In het beleidsdocument **Gericht koersen op Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen en Opdrachtgeven** hebben wij als ambitie opgenomen om in 2030 in het havengebied 50% minder primaire grondstoffen te gebruiken dan nu. Om deze ambitie te bereiken zetten we in op:

- Inzet van hergebruikte producten, onderdelen of grondstoffen
- Inzet van biobased onderdelen of grondstoffen
- Maatregelen ter verlenging van de levensduur
- Maatregelen ter stimulering van hergebruik na gebruik (zoals een materialenpaspoort)

Acties / maatregelen (E5-2+ MDR-A)

We hebben het visiedocument **Gericht koersen op Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen en Opdrachtgeven** omgezet in kansenskaarten met ideeën en suggesties hoe circulariteit kan worden meegenomen in aanbestedingen. We hebben het gebruik van de kansenskaarten geëvalueerd en geconcludeerd dat er meer structuur en borging nodig is. In 2024 hebben we een uitgebreid traject doorlopen waarin we onder andere hebben bekeken hoe we circulariteit beter kunnen borgen bij het inkopen. De uitkomsten hiervan werken we in 2025 uit in beleid en verdere acties.

Doelen (E5-3 + MDR-T)

We hebben nog geen specifieke doelstellingen vastgesteld gericht op circulaire infrastructuur en inkoop en gebruik van circulaire grondstoffen.

Maatstaven/indicatoren (E5-5 + MDR-M)

Er zijn geen specifieke indicatoren of systemen om te rapporteren over de effecten van upstreamactiviteiten. We houden niet actief bij welke en hoeveel materialen onze leveranciers gebruiken, bijvoorbeeld voor de aanleg van haveninfrastructuur.

EU Taxonomie

In voorgaande hoofdstukken (ESRS E1 t/m E5) hebben we de onderwerpen uit de dubbele materialiteitsanalyse die onder MILIEU vallen gerapporteerd zoals beschreven in hoofdstuk ALGEMEEN. In de toekomst gaat ook de zogeheten EU Taxonomie een rol spelen.

De Europese Unie wil in 2050 klimaatneutraal zijn en heeft hiervoor de Green Deal ingevoerd, met nieuwe wetten en regels. Een belangrijk onderdeel hiervan is de EU Taxonomie, een systeem dat bepaalt welke activiteiten duurzaam zijn en welke niet. Port of Amsterdam moet vanaf het boekjaar 2025 rapporteren in hoeverre haar activiteiten duurzaam zijn, gemeten aan omzet, kosten en investeringen. Daarom zijn we gestart met het in kaart brengen van activiteiten die in aanmerking komen voor de EU Taxonomie ('eligible') en wat nodig is om deze volledig aan te laten sluiten op de EU taxonomie ('aligned'). Hiervoor hebben we in 2024 een projectplan opgesteld, dat we in 2025 uitvoeren. We gaan de inzichten die we in 2024 opgedaan hebben over het verduurzamen van activiteiten in 2025 verder onderzoeken, en mogelijk verwerken in de strategische keuzes van de organisatie.



ESRS S1 Eigen personeel

Materiële thema's: Gezondheid & welzijn eigen werknemers en Veilig havengebied

Voor Port of Amsterdam is de gezondheid, veiligheid en het welzijn van de eigen medewerkers van groot belang. De thema's diversiteit, gelijkheid en inclusie (DEI) raken hier ook aan. Daarnaast is een veilig havengebied belangrijk. Dit thema wordt in het volgende hoofdstuk toegelicht, omdat dit ook speelt voor anderen in het havengebied.

Port of Amsterdam betreft medewerkers actief bij besluitvorming via enquêtes, de ondernemingsraad en andere kanalen. Risico's en verbeterpunten worden geïdentificeerd en aangepakt via beleid, zoals een Arbobeleidsplan en een Bedrijfscode die discriminatie en ongewenst gedrag bestrijden. Incidenten worden gemeld en opgevolgd met protocollen en vertrouwenspersonen en er is een integrale klokkenluidersregeling. We ondersteunen de gezondheid en veiligheid van medewerkers met health checks, risico-inventarisaties, evaluaties en trainingen.

Voor DEI hebben we beleid opgesteld om een inclusieve werkomgeving te creëren. Zo passen we de vacatureteksten aan, viëren we culturele diversiteit en letten we sterk op gelijke beloning. Doelstellingen zijn onder andere het verhogen van het aandeel vrouwen in leidinggevende posities en diversiteit in het personeelsbestand. In 2024 zijn niet alle doelen behaald, zoals het aandeel vrouwen in het management (27% behaald van 40% doel).

Gemiddelde leeftijd	Man/vrouwverhouding	Ziekteverzuim
48	69/31%	6,8%
Instroom/doorstroom	Score E-nps*	Aantal ongevallen
40/34	22	0

*Employee Net Promoter Score

Materialiteit (S1.SBM-3)

Vanuit de dubbele materialiteitsanalyse zijn twee thema's als materieel naar voren gekomen voor ons personeel, namelijk **gezondheid** en **welzijn eigen werknemers** en **veilig havengebied**. Dit laatste thema is ook materieel voor de werknemers van onze leveranciers en klanten en voor omwonenden en bezoekers van het havengebied. We hebben het uitgebreider uitgewerkt in hoofdstuk ESRS S2 omdat het niet alleen van toepassing is op onze eigen medewerkers, maar vooral ook op medewerkers in de keten.

In dit hoofdstuk rapporteren we ook over diversiteit, gelijkheid en inclusie, wat veel raakvlakken heeft met gezondheid en welzijn. De tabel aan het eind van dit hoofdstuk bevat de algemene kenmerken van ons personeelsbestand.

Algemene aanpak

Onze medewerkers als belangrijke stakeholder (S1.SBM-2, S1.SBM-3 en S1-2)

De belangen, standpunten en opvattingen van onze medewerkers zijn cruciaal bij het vormgeven van onze strategie, werkprocessen en ons bedrijfsmodel. Via enquêtes, de ondernemingsraad en tal van interactievormen wordt de stem van medewerkers gehoord en gerespecteerd.

Bij de dubbele materialiteitsanalyse hebben we de opvattingen van onze werknemers ook meegewogen, bijvoorbeeld via brononderzoek (onder andere medewerkersonderzoek, het OGSM en het HR-jaarplan) en via interviews met onder meer de Young Board. De Young Board is opgezet om de stem van toekomstige generaties, meer perspectieven en het

langetermijndenken mee te nemen bij de besluitvorming. Meer informatie staat in het Managementoverzicht in het hoofdstuk Bestuur.

De perspectieven van alle medewerkers die mogelijk negatieve of positieve effecten ondervinden van de bedrijfsactiviteiten zijn zo meegenomen. Sommige groepen zijn kwetsbaarder dan andere, in het bijzonder de medewerkers van DHM. Hun belangen vereisen extra aandacht om de veiligheid tijdens het werk te garanderen.

Na de materialiteitsanalyse zijn we de medewerkers blijven betrekken bij de invulling van de CSRD-actieplannen gericht op gezondheid en welzijn en een veilig havengebied. Ook zijn wij continu met ze in contact tijdens gezondheidschecks, dilemmasessies, teambijeenkomsten, het DHM-programma voor veiligheid en via intranet.

In het jaarlijkse medewerkersonderzoek staat de werkbeleving centraal en richten we ons op sociale veiligheid, veranderingsbereidheid en autonomie. In 2024 was de respons op dit onderzoek 73% (ongeveer gelijk aan 2023: 74%).

Zorgen kenbaar maken en negatieve impacts herstellen (S1-3)

Het is belangrijk dat misstanden tijdig kenbaar worden gemaakt en medewerkers ondersteund worden om hun zorgen te uiten. Medewerkers die incidenten, misstanden of vermoedens van misstanden melden, worden beschermd via de integrale **Klokkenluidersregeling**. Die heeft als doel om ervoor te zorgen dat meldingen adequaat en veilig kunnen worden gedaan. Daarnaast hebben we interne

vertrouwenspersonen die het aanspreekpunt zijn, zorgen voor opvang van een melder en een wettelijke geheimhoudingsplicht hebben.

De activiteiten van het havenbedrijf, onze leveranciers en onze klanten in het havengebied brengen inherente veiligheidsrisico's met zich mee voor medewerkers, in het bijzonder in de nautische operatie. DHM heeft interne en externa programma's ontwikkeld om deze situaties te melden en op te volgen. (Zie ESRS S2 voor meer informatie.)

Helaas komt het nog steeds voor dat medewerkers, met name bij DHM, te maken krijgen met geweldsincidenten en andere negatieve situaties die van invloed zijn op hun gezondheid, welzijn en veiligheid. Daarvoor hebben we een nazorgprotocol in werking.

Gezondheid, veiligheid en welzijn

Beleid (S1-1 + MDR-P)

Om de geïdentificeerde impacts en risico's te beheren hebben we een **Arbobeleidsplan** ontwikkeld. Dat is erop gericht om de gezondheid, veiligheid en het welzijn van onze medewerkers te waarborgen. Dit beleid is van toepassing op het eigen personeel (medewerkers in vaste dienst, uitzendkrachten en zzp'ers). Ook hebben we een arbowerkgroep opgericht die zich bezighoudt met de arbeidsomstandigheden. Het toezicht op veilig en gezond werken is belegd bij de directe leidinggevenden. Het plan is nog niet gedeeld met de medewerkers.

Daarnaast werken we met een **Bedrijfscode**. Deze beschrijft hoe we met elkaar, onze klanten en de middelen van

het bedrijf willen omgaan. De code is van toepassing op iedereen die werkt bij of voor Port of Amsterdam, dus ook voor uitzendkrachten, stagiaires, vrijwilligers, gedetacheerden of ingehuurd personeel. Het toezicht en de implementatie van de code is belegd bij de directie en de ondernemingsraad en is onderdeel van de arbeids-overeenkomst. Naast de Bedrijfscode is er een regeling ongewenst gedrag en een regeling klokkenluider.

Acties/maatregelen(S1-4 + MDR-A)

Om het Arbobeleidsplan en de Bedrijfscode concreet in te vullen moeten we proactief maatregelen nemen om de gezondheid, de veiligheid en het welzijn van onze medewerkers te waarborgen. Voordat we deze maatregelen kunnen nemen, is het van belang de arbeidsrisico's in kaart te brengen. Hiervoor hebben we risico-inventarisaties en -evaluaties (RI&E's) uitgevoerd die we driejaarlijks updaten. Naar aanleiding van de RI&E's hebben we een preventiemedewerker aangesteld die toeziet op bewaking en naleving van de veiligheidsmaatregelen.

Bedrijfsbreed vinden verschillende trainingen plaats in het kader van gezondheid, veiligheid en welzijn, bijvoorbeeld over thema's als awareness (bijvoorbeeld over cyber, integer handelen en onveilige situaties), ondermijning en crisismanagement. Om de gezondheid en vitaliteit van onze medewerkers in kaart te brengen bieden we als bedrijf health checks of keuringen aan. Voor sommige medewerkers van DHM is dit vanuit regelgeving verplicht voor de functie. Dit kan bijvoorbeeld te maken hebben met fysieke eisen die de functie aan medewerkers stelt.

Bij de onboarding van nieuwe medewerkers besteden we in de toekomst meer aandacht aan de arbeidsrisico's en stellen we informatie beschikbaar over de algemene risico's van het werk, het juiste gebruik van beschermingsmiddelen en de procedures om ongevallen, onveilige situaties en incidenten te melden.

Doelen (S1-5 + MDR-T)

We hebben nog geen concrete doelen vastgesteld die we nastreven met ons beleid voor de gezondheid, veiligheid en het welzijn van onze medewerkers en die we bereiken door de aangegeven acties uit te voeren.

Maatstaven/indicatoren (MDR-M)

Hoewel we geen concrete doelen hebben, monitoren we wel de voortgang van diverse veiligheids- en gezondheidsmaatstaven.

Veiligheids- en gezondheidsmaatstaven (S-14)

Percentage personen van ons eigen personeel valt onder het veiligheidsbeheerssysteem	100%
Aantal sterfgevallen als gevolg van arbeidsongevallen of beroepsziekten	0
Aantal en percentage te registreren arbeidsongevallen	0
Aantal gevallen van te registreren beroepsziekten	0
Aantal dagen verzuim door letsel en overlijden als gevolg van arbeidsongevallen, beroepsziekten en sterfgevallen door beroepsziekten	0

Diversiteit, gelijkheid en inclusie

Beleid (S1-1 + MDR-P)

Om diversiteit, gelijkheid en inclusie te waarborgen en bevorderen is het diversiteits- en inclusiebeleid opgezet. Dit heeft als belangrijkste doelstelling een diverse samenstelling van ons personeelsbestand te creëren waarin iedereen zich herkent. In onze visie is diversiteit essentieel voor het succes en de wendbaarheid van onze organisatie. Daar moeten we ook ons personeelsmanagement op aanpassen. Het diversiteitsbeleid gaat de hele organisatie aan en focust op de volgende aandachtsgebieden: masculiniteit en femininiteit in balans, culturele diversiteit, arbeidsbeperkingen en leeftijd. Dit beleidsstuk is belegd bij de werkgroep Diversiteit en Inclusie en is kenbaar gemaakt via de HR-databank. De werkgroep communiceert via intranet over webinars en andere events die zij organiseert.

Onze Bedrijfscode bevat passages over diversiteit, gelijkheid en inclusie. Zo benoemen we onze toewijding aan de bestrijding van discriminatie en intimidatie, waaronder discriminatie op grond van ras, afkomst, godsdienst, geslacht, levensovertuiging en seksuele geaardheid. De rol van de vertrouwenspersoon is belangrijk voor een gelijke behandeling en het tegengaan van alle vormen van discriminatie en intimidatie. Deze rol wordt beschreven in de richtlijnen die zijn opgesteld voor de aangewezen vertrouwenspersonen.

We gaan voor de hele organisatie aan de slag met strategisch personeelsmanagement. Zo zorgen we ervoor dat continu de juiste mensen op de juiste plek zitten, dat we flexibel zijn om in te spelen op de ontwikkelingen die zich voordoen en dat we de continuïteit van onze bedrijfsvoering borgen. Afgelopen jaar hebben we de

Baarda-methodiek ingevoerd. Deze methode biedt rolduidelijkheid, is gericht op ontwikkeling en groei van een medewerker, maakt loopbaanpaden inzichtelijker en draagt zo bij aan de interne mobiliteit en wendbaarheid. Met de Baarda-methodiek hebben we meer grip op de toekomstbestendigheid van ons personeelsbestand.

Acties/maatregelen (S1-4 + MDR-A)

In het werknemersonderzoek is speciale aandacht voor diversiteit en inclusie en wordt gemeten of medewerkers zich geaccepteerd voelen, zichzelf kunnen zijn en gelijk en met respect worden behandeld. De uitkomsten van dit onderzoek worden actief besproken binnen de verschillende teams en het directieteam. Indien nodig volgen acties. Daarnaast onderzoeken we regelmatig de stand van zaken met betrekking tot gelijke beloning, waarna we waar nodig de beloningsstructuur aanpassen om eerlijkheid en transparantie te waarborgen.

In de vacatureteksten streven we naar bewoordingen waarin iedereen zich kan herkennen. We voeren sollicitatie-gesprekken altijd met verschillende selectiecommissies, waarbij we streven naar een gelijk aantal mannen en vrouwen in de selectiecommissie. Om de diverse achtergronden van onze medewerkers te erkennen en vieren, hebben we een culturele agenda opgesteld waarin belangrijke feest- en gedenkdagen zijn opgenomen, zoals Pride Month, Ketikoti en Eid al-Fitr. Onze cao voorziet in het uitruilen van verlof op feestdagen.

We hebben een regeling voor een aanbrengbonus geïntroduceerd en zijn onder andere met DHM in gesprek over acties die we kunnen inzetten om voldoende kennis in

de organisatie te behouden als gevolg van het hoge aantal pensioengerechtigde medewerkers, ongewenst vertrek van medewerkers en krapte op de arbeidsmarkt.

Uit een verdiepende analyse blijkt een correlatie tussen eigenaarschap en sociale veiligheid en tussen eigenaarschap en inclusie. De thema's sociale veiligheid en inclusie krijgen om die reden ook aandacht in het Persoonlijk Leiderschap-straject dat in 2025 voor alle medewerkers start.

Doelen (S1-5 + MDR-T)

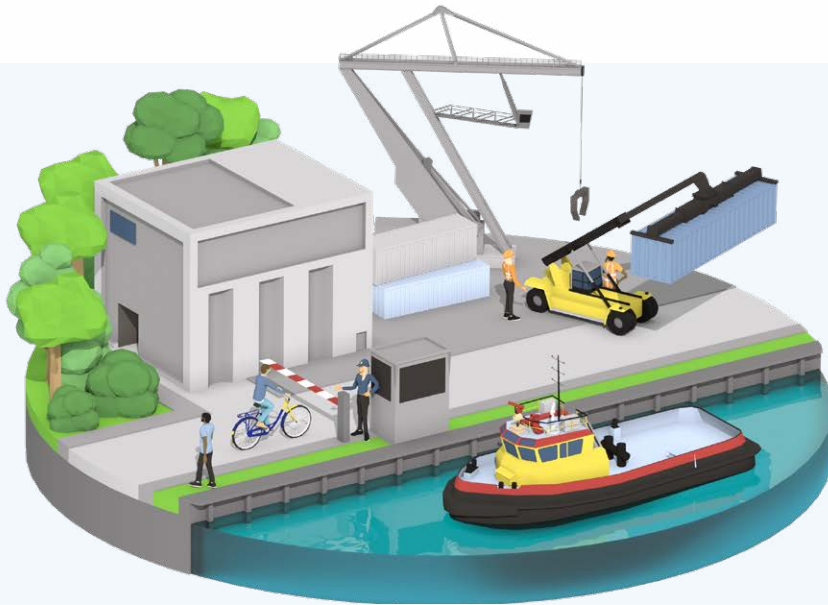
Onze doelstellingen op het gebied van diversiteit, gelijkheid en inclusiviteit zijn:

- Meer dan 30% van onze raad van commissarissen is vrouw (in 2024 gehaald)
- Minimaal 30% van onze statutaire directie is vrouw (in 2024 gehaald)
- 40% van ons management is vrouw (management is bepaald als: schaal 13 en hoger) (in 2024 niet gehaald (27%))
- 20% van DHM is vrouw (DHM-operatie inclusief Port Office) (in 2024 niet gehaald (13%))
- 40% van onze kantoororganisatie is vrouw (kantoor inclusief de afdeling Advies en Beleid van DHM) (in 2024 gehaald)
- Gemiddelde leeftijd 45 in 2028 (met de vraag of dit haalbaar is) (in 2024 niet gehaald (48))

Maatstaven/indicatoren (S1-9 + MDR-M)

Verdeling van medewerkers (headcount) naar leeftijds-groep (S1-9)		2024	2023	2022
< 30 jaar	< 30 jaar	17	23	18
30-40 jaar	30-50 jaar	86	84	83
40-50 jaar		111	99	108
50-60 jaar	> 50 jaar	108	105	106
> 60 jaar		56	65	58

Man-vrouw-verhouding (S1-9)	Aantal vrouwen	% vrouwen	Aantal mannen	% mannen
Voor alle medewerkers	119	31%	259	69%
Medewerkers in leidinggevende functies	11	27%	30	73%
Directieteam	2	50%	2	50%



ESRS S2 Medewerkers in de keten

Materiële thema's: Veilig havengebied en Werkgelegenheid in de haven

Port of Amsterdam erkent de belangrijke rol van werknemers in de haven en de impact van de havenactiviteiten op deze werknemers. Daarom zijn werkgelegenheid in de haven en een veilig havengebied belangrijke thema's.

De constante beweging van schepen en machines brengt risico's met zich mee voor werknemers, vooral in nautische en infrastructurele projecten. Om de nautische veiligheid te waarborgen, werken we samen met ketenpartners in een nautische veiligheidssystematiek, waarbij we de veiligheid monitoren, gevaarlijke situaties en incidenten (laten) melden, onder meer conform de ISPS-code, periodiek evaluaties uitvoeren en maatregelen nemen.

Daarnaast zijn er vooral in het nautische domein criminele dreigingen, die we samen met bevoegde instanties aanpakken via regionale en nationale ondermijningprogramma's. Om de gevolgen van veiligheidsincidenten te beperken is een vakbekwame crisisorganisatie ingericht.

Het beleid voor veilige haveninfrastructuur wordt uitgevoerd binnen wettelijke kaders. Port of Amsterdam onderhoudt de openbare ruimte volgens een vastgestelde norm met periodieke inspecties en veiligheidseisen voor aannemers en klanten. Handhaving van de openbare ruimte valt onder de gemeente Amsterdam. Specifieke veiligheidsmaatregelen omvatten controles op bomen, elektrische installaties en spooronderhoud.

Werkgelegenheid in de haven beschouwen we momenteel als een risico door de krapte op de arbeidsmarkt, wat invloed heeft op het vestigingsklimaat en de activiteiten van onze klanten. We hebben stimuleringstrajecten zoals het programma Onderwijs en Arbeidsmarkt en de campagne Werken in de haven in het leven geroepen om de krapte aan gekwalificeerd personeel tegen te gaan. De doelstellingen voor de arbeidsmarkt worden in 2025 op basis van onderzoeksresultaten vastgesteld.

Nautische veiligheidsindex	Gecertificeerde ISPS-plichtige havenfaciliteiten	Faciliteiten geïnspecteerd
73	98	105
Beveiligingsincidenten	Deelname stimuleringsprogramma Werken in de haven	
66	3.114	

Materialiteit (S2.SBM-3)

Uit onze dubbele materialiteitsanalyse zijn twee thema's als materieel naar voren gekomen voor werknemers in de waardeketen, namelijk **werkgelegenheid in de haven** (materieel risico) en **veilig havengebied** (materieële negatieve impact). Dit laatste thema is materieel voor onze eigen medewerkers (zie ook hoofdstuk ESRS S1), voor de werknemers van onze leveranciers en klanten (dit hoofdstuk ESRS S2) en voor de omwonenden en toeristen die het havengebied bezoeken (zie hoofdstuk ESRS S3).

Bij het thema **veilig havengebied** speelt dat de constante bewegingen van schepen, andere transportmiddelen en machines een negatieve impact kunnen hebben op de veiligheid van werknemers in de waardeketen. Dit geldt specifiek voor werknemers die werkzaamheden uitvoeren aan onze infrastructurele projecten en de infrastructuur beheren, voor werknemers in de downstreamwaardeketen bij de nautische activiteiten en voor medewerkers van klanten die onze infrastructuur gebruiken. Tot slot hebben criminele bedreigingen mogelijk een negatieve impact op de veiligheid van werknemers in ons havengebied, specifiek bij de nautische downstreamactiviteiten. Deze veiligheidsrisico's doen zich niet wijdverbreid of systemisch voor, maar alleen incidenteel.

Bij het thema **werkgelegenheid** in de haven vormt een tekort aan arbeidskrachten voor bedrijven in het havengebied een materieel risico voor het vestigingsklimaat en daarmee specifiek voor onze downstreamactiviteiten.

Werknemers in de waardeketen als belangrijke stakeholder (S2.SBM-2, S2.SBM-3, S2-2)

Werknemers in de waardeketen zijn belangrijke stakeholders voor het havenbedrijf. Enerzijds omdat zij op verschillende manieren door onze activiteiten geraakt kunnen worden en anderzijds omdat wij voor onze activiteiten afhankelijk van hen zijn. In de ESRS-definitie omvat het begrip **werknemers in de waardeketen** alle werknemers van de up- en downstreamwaardeketen van onze organisatie.

Als havenbedrijf nemen wij de belangen, standpunten en opvattingen van deze werknemers mee bij het vormgeven van onze strategie en bedrijfsmodel, onder andere via interactieve strategiesessies en diverse samenwerkingsverbanden met ketenpartners.

In onze dubbele materialiteitsanalyse hebben wij het perspectief meegenomen van werknemers in de waardeketen via bronnenonderzoek (onder andere het klanttevredenheidsonderzoek 2022, reputatieonderzoek 2023 en ketenanalyse) en in interviews met het hoofd Operatie van DHM, de risicomanager, het hoofd Infrastructuur, het hoofd Ruimte & Milieu en de algemeen directeur van ORAM. Alle werknemers in de waardeketen die potentieel geraakt worden door onze bedrijfsactiviteiten zijn op deze manier vertegenwoordigd in het proces.

Zorgen kenbaar maken en negatieve impacts herstellen (S2-3)

Op de website van Port of Amsterdam kan men een melding doen van mogelijk gevaarlijke situaties die te maken hebben met assets van Port of Amsterdam die door klanten worden gebruikt of assets in de openbare ruimte waar Port of

Amsterdam voor verantwoordelijk is. Om mogelijk gevaarlijke situaties te melden, is er een meldpunt vanuit de gemeente Amsterdam. Onze afdeling Beheer ontvangt de meldingen vanuit het gemeentelijke systeem en draagt zorg voor de juiste afhandeling.

Voor het nautisch deel bestaat het Meldpunt Haven. Hier kunnen externen (zoals gebruikers van de vaarweg, omwonenden en passanten) een melding doen van een incident of onveilige situatie.

Havenfaciliteiten die onder de ISPS-code (International Ship en Port Security-code) vallen, zijn verplicht om beveiligingsincidenten te melden via de MOBI-applicatie. Deze applicatie is gemaakt voor de uitvoering van ISPS-taken en om ervoor te zorgen dat er één loket is voor alle partijen. Onze ISPS-toezichthouders controleren of de bedrijven adequate maatregelen nemen in geval van beveiligingsincidenten.

Veilige haven – nautisch

Uit onze dubbele materialiteitsanalyse zijn twee impacts materieel bevonden voor de werkstroom veilig havengebied – nautisch: nautische veiligheid en ondermijning/criminaliteit. Deze thema's worden achtereenvolgens besproken.

Nautische veiligheid

Beleid (S2-1 + MDR-P)

Wij voeren ons beleid op nautische veiligheid uit volgens afspraken met onze mandaatgevers (het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied en de gemeente Amsterdam) en binnen de wettelijke kaders van de [Scheeps-](#)

vaarverkeerswet, het Binnenvaart Politiereglement, de Wet vervoer gevaarlijke stoffen op schepen (WGVS) en de regionale havenverordening. De Rijkshavenmeester is verantwoordelijk voor de uitvoering van het nautisch veiligheidsbeleid.

In het Noordzeekanaalgebied zijn de taken voor nautische veiligheid belegd bij het Centraal Nautisch Beheer (CNB). Dit is een samenwerkingsverband tussen de vier Noordzeekanaalgemeenten Amsterdam, Beverwijk, Velsen en Zaanstad. DHM is de uitvoeringsorganisatie van het CNB. Wij hebben de taak om het scheepvaartverkeer veilig en vlot af te handelen en het toelatingsbeleid voor bezoekende schepen uit te voeren. Ons beheergebied loopt vanaf 12 mijl uit de kust van IJmuiden tot aan de Oranjesluizen in Amsterdam.

Acties/maatregelen (S2-4 + MDR-A)

Wij voeren taken uit die de basis vormen voor een veilige afhandeling van het scheepvaartverkeer, zoals verkeersbegeleiding, sluisbediening, toezicht en handhaving, incidentbeheersing, adviseren en beleid maken. De nautische veiligheidssystematiek is een belangrijk instrument om inzicht te krijgen in de nautische veiligheid, deze te verbeteren en incidenten zoveel mogelijk te voorkomen. Met deze systematiek monitoren en analyseren wij de nautische veiligheid en nemen we maatregelen om de risico's te beperken. Het interne team Nautische Veiligheid werkt volgens de nautische veiligheidssystematiek en deelt opgedane kennis en ervaringen via het programma Just Culture en de Safety Evaluation Board.

Om de gevolgen van veiligheidsincidenten zoveel mogelijk te beperken is een vakbekwame crisisorganisatie ingericht die

kan optreden bij een crisis of incident. Dit is vastgelegd in het Incidentbeheersplan Port of Amsterdam (IBP) en het meerjarenprogramma Opleiden, trainen en oefenen. Het doel van de crisisorganisatie is om een dreigend incident of dreigende crisis te beheersen met minimale impact op de normale bedrijfsvoering, om zo snel mogelijk weer naar een normale situatie te komen.

Om de wettelijke en gemandateerde nautische taken uit te voeren is voor DHM een begroting van € 28,7 miljoen beschikbaar. Een deel van dit bedrag wordt besteed aan nautische veiligheid, maar de verdeling is niet vastgelegd (zie jaarrekening CBN en de jaar-rapportage Publieke taken). Deze begroting kent een jaarlijkse indexering en stijgt tot € 31,5 miljoen in 2028.

Doelen (S2-5 + MDR-T)

Het overkoepelende doel voor DHM is de adequate uitvoering van het mandaat. Daar wordt verantwoording over afgelegd in de Jaarrapportage Publieke Taken DHM. Specifiek voor nautische veiligheid is in 2022 de Nautische Veiligheidsindex (NVI) geïntroduceerd. Deze index geeft jaarlijks het actuele veiligheidsniveau weer ten opzichte van een vastgestelde norm. Hoewel wij streven naar 0 incidenten is gekozen voor een realistische veiligheidsnorm: het gemiddelde veiligheidsniveau van de afgelopen jaren. Dit wordt weergegeven als 100%. Een beter veiligheidsniveau wordt weergegeven als een lager percentage en omgekeerd.

Maatstaven/indicatoren (MDR-M)

In de jaarrapportage Publieke Taken DHM staat hoe het mandaat is uitgevoerd. We vermelden onder meer de aantallen schepen en schuttingen die we hebben afgehan-

deld, de inspecties die zijn uitgevoerd en de incidenten en ongevallen waar we mee te maken kregen. Deze rapportage bespreken we met de mandaatgevers op rijks- en regionaal niveau. De jaarrapportage is in mei 2025 beschikbaar via de website van het CNB.

In de jaarrapportage beschrijven we ook hoe veilig het afgelopen jaar was (onder meer aan de hand van de Nautische Veiligheidsindex NVI), welke trends en ontwikkelingen we zien, welke maatregelen zijn genomen en de voortgang daarvan. Voor 2024 is het NVI-percentages 73%. Daarmee is het doel ruim behaald. Dit is een verbetering ten opzichte van 2023. In 2023 was het gemiddelde NVI-percentages 232%, dus ruim boven de norm van 100%. De verbetering komt voornamelijk doordat er in 2024 geen ernstige ongelukken zijn geweest. Informatie over de NVI is en de staat van de nautische veiligheid is in maart 2025 beschikbaar via de website van het CNB.

Veilige haven – ondermijning/criminaliteit

Beleid (S2-1 + MDR-P)

Op basis van de ISPS-code (International Ship en Port Security-code), de Europese Richtlijn 2005/65/EG en de Havenbeveiligingswet (HBW) moeten de vier zeehaven-gemeenten in het CNB-gebied tenminste elke vijf jaar een havenveiligheidsbeoordeling opstellen. De burgemeesters zijn hiervoor de bevoegde autoriteit. De directeur CNB is namens hen gemandateerd om de risicoanalyses uit te voeren en stelt de havenveiligheidsbeoordeling op.

Om de kans zo klein mogelijk te houden op beveiligingsincidenten die de haven en havenprocessen kunnen verstoren, zijn voorzienbare beveiligingsrisico's inzichtelijk gemaakt in deze havenbrede risicoanalyse en zijn de risico's geprioriteerd. In het havenveiligheidsplan is vervolgens beschreven welke mitigerende maatregelen we nemen. In de risicoanalyse van 2023 is ondermijning voor het eerst als prioritair risico benoemd. In het Havenveiligheidsplan 2024 zijn preventieve maatregelen voor bestrijding daarvan beschreven. Vanuit de wet (HBW/ISPS) moet iedere ISPS-plichtige havenfaciliteit een Port Facility Security Officer aanstellen en een gecertificeerd beveiligingsplan hebben.

Er is nog geen specifiek bedrijfsbreed beleid op het beschermen van onze eigen medewerkers tegen criminele invloeden.

Acties/maatregelen (S2-4 + MDR-A)

Om ondermijning tegen te gaan moeten de ISPS-plichtige havenfaciliteiten in hun beveiligingsplannen beschrijven welke maatregelen zij hiertegen nemen. Wij toetsen de beveiligingsplannen op dit punt. Als het plan voldoet vindt certificering plaats.

Als havenbedrijf zijn wij partner in het mainportprogramma ondermijning Sterk NZKG en zetten wij in op een meerlaagse aanpak op ondermijning. De eerste laag is het versterken van de eigen organisatie, de tweede is een gebiedsgerichte aanpak via het havenveiligheidsplan en de derde is gericht op samenwerking met onze ketenpartners, zowel publiek als privaat. Onderdeel van dit programma zijn weerbaarheids-trainingen voor eigen medewerkers.

Doelen (S2-5 + MDR-T)

Het uiteindelijke doel is om ondermijning en criminaliteit tegen te gaan in en rondom het Noordzeekanaalgebied. Onze inspanningsdoelstelling is dat onze ISPS-toezichthouders ieder jaar controleren of alle ISPS-plichtige havenfaciliteiten werken volgens het gecertificeerde beveiligingsplan. Medewerkers van DHM die ISPS-taken uitvoeren hebben een veiligheidsscreening type B ondergaan.

Maatstaven/indicatoren (MDR-M)

DHM rapporteert elk kwartaal over het aantal gecertificeerde ISPS-havenfaciliteiten en het aantal uitgevoerde inspecties aan het CNB via de rapportage publieke taken.

In 2024 waren er 98 gecertificeerde ISPS-plichtige havenfaciliteiten, zijn er in totaal 105 inspecties afgerond, en zijn er 66 beveiligingsincidenten gerapporteerd. Dit is een lichte toename ten opzichte van 2023, toen er 62 beveiligingsmeldingen zijn gerapporteerd.

We kunnen nog niet meten of de afspraken en plannen volgens de ISPS daadwerkelijk bijdragen aan vermindering van criminaliteit in en rondom het Noordzeekanaalgebied.

Veilige haven – infrastructuur

Beleid voor een veilige haven wat betreft de infrastructuur (S2-1 + MDR-P)

Wij hebben geen beleid om de veiligheid te waarborgen die samenhangt met de infrastructuur in het havengebied. We werken onder eindverantwoordelijkheid van de algemeen directeur binnen de volgende kaders:

Port of Amsterdam heeft de zorg- en onderhoudsplicht voor de infrastructuur in de openbare ruimte in het havengebied, zoals vastgesteld in het mandaatbesluit en de **Operationele overeenkomst Westpoort**. Meer indirecte wettelijke kaders waarbinnen wij onze taken uitvoeren zijn onder meer het Burgerlijk Wetboek, de Gemeentewet, de Boswet, de Wegenwet, de Wegenverkeerswet, de Regeling verkeersregels en verkeerstekens, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV), de Verordening Werken in de Openbare Ruimte (WIOR). De handhaving van gebruik van de openbare ruimte binnen deze wettelijke kaders ligt bij de gemeente Amsterdam.

In onze contracten met derden werken we met een beeldkwaliteitssysteem dat erop is gericht een veilig onderhoudsniveau te realiseren. Het systeem bevat een normering voor de beeldkwaliteit, die weergeeft hoe schoon, heel en veilig de openbare ruimte is. Wij hanteren minimaal beeldkwaliteit B, wat overeenkomt met een 7 op een 10-puntsschaal. Naast beeldkwaliteit moet vanuit goed wegbeheerderschap de openbare ruimte met regelmaat worden geschouwd om het risico op incidenten tijdig te onderkennen (zorgplicht). We melden deze risico's bij het handhavend gezag (gemeente). Op hun advies passen we de infrastructuur aan om veiligheid te bevorderen. Zo hebben we in 2024 een fietsoversteek op de Westhavenweg aangepast. Deze was veilig maar door menselijke fouten zijn er in 2024 twee dodelijke ongelukken geweest. Daarom hebben we extra fysieke maatregelen getroffen in de vorm van verkeersdrempels en een steunpunt tussen de rijbanen. Ook hebben we fysieke maatregelen getroffen om illegale stretraces in het havengebied te ontmoedigen.

Wij hebben een aanbestedingsbeleid en zorgen voor goede uitvoeringscontracten voor aannemers die met zware machines werken. Een van de vereisten daarin is VCA-certificering, gericht op veiligheid, gezondheid en milieu. Zo dragen we zorg voor de veiligheid van medewerkers die op infrastructurele projecten en in beheeractiviteiten werkzaamheden voor ons uitvoeren.

In de contracten met onze klanten hebben we bepalingen opgenomen over de veiligheid rondom vrachtafhandeling. Zo stellen we specifieke eisen aan het gebruik van assets, bijvoorbeeld aan het gebruik en de belasting van kades en terreinen en het afmeren van schepen aan kades. Klanten hebben ook een eigen verantwoordelijkheid om aan de vergunningen te voldoen.

Prorail is verantwoordelijk voor een veilig gebruik van het spoor in de haven van Amsterdam. Zij stelt eisen aan assets die soms eigendom zijn van Port of Amsterdam (voor zover wij eigenaar zijn van dat deel van het spoor), soms van klanten en soms van Prorail zelf. Om te voldoen aan deze eisen voeren we onderhoud uit en zorgen we voor een veilige bereikbaarheid van het deel van het spoor waar wij eigenaar van zijn.

Acties/maatregelen (S2-4 + MDR-A)

Wij voeren de maatregelen uit die nodig zijn om te voldoen aan de zorg- en onderhoudsplicht van de openbare ruimte en het afgesproken niveau van de beeldkwaliteit.

Wij stemmen regelmatig af met de gemeente Amsterdam over het gebruik van de openbare ruimte en over de handhaving daarvan door de gemeente. Uitgebreidere

handhaving is wenselijk, maar niet altijd mogelijk vanwege capaciteitsgebrek.

Als onderdeel van onze wettelijke taak hebben wij aandacht voor de mogelijke risico's van bomen die in slechte conditie zijn. Wij voeren periodieke controles uit om gevaar bij bijvoorbeeld storm en onweer te voorkomen.

Als bedrijf nemen wij de verantwoordelijkheid voor de veiligheid van onze elektrische installaties door regelmatig inspecties uit te voeren. Denk aan de walstroomkasten voor schepen en de installaties in onze gebouwen.

De delen van het spoor waar wij verantwoordelijk voor zijn, laten we elk jaar monitoren door externe gecertificeerde partijen die de sporen onderhouden en zorgen voor een programma van veilige bereikbaarheid.

De benodigde acties en uitvoering van de wettelijke taken leggen we vast in uitvoeringsovereenkomsten, zoals voor grasmaaien, bomen snoeien, verkeersborden plaatsen, en verlichting nakijken en vernieuwen. Deze acties borgen wij in het **Beheerplan** bij de afdeling Beheer.

Doelen (S2-5 + MDR-T)

Bij de zorg- en onderhoudsplicht voor infrastructuur is ons doel te voldoen aan beeldkwaliteit B.

Maatstaven/indicatoren (MDR-M)

Er is een onafhankelijke monitoring op de doelstelling beeldkwaliteit B.

Onze ketenpartners moeten incidenten met zware machines

voor onze infrastructurele projecten en beheeractiviteiten melden bij de arbeidsinspectie. Deze gegevens kunnen wij via onze aannemers opvragen, maar worden niet gemonitord.

Onze klanten moeten eventuele ongevallen met vrachtafhandelingsapparatuur melden bij de arbeidsinspectie. Deze informatie komt niet altijd bij ons terecht en wordt niet gemonitord.

Ongevallen in de openbare ruimte door beweging van transportmiddelen en mensen, worden aan ons doorgegeven door de gemeente en de politie. Wij houden hier geen rapportage van bij.

Werkgelegenheid in de haven

Beleid (S2-1 + MDR-P)

We hebben veel aandacht voor het verbeteren van de werkgelegenheid in het havengebied, maar er is geen formeel beleid op dit onderwerp vastgesteld. Port of Amsterdam heeft geen directe rol in het samenbrengen van vraag en aanbod op de arbeidsmarkt in de haven. Maar het kunnen aantrekken van voldoende gekwalificeerd personeel is wel belangrijk voor het vestigingsklimaat. Onze insteek richt zich vooral op stimuleringsmaatregelen en promotie.

We voeren een nulmeting uit in de vorm van een **arbeidsmarktonderzoek**. De vraagstelling voor dit onderzoek is: "Wat zijn de belangrijkste ontwikkelingen en uitdagingen op de arbeidsmarkt in het Amsterdamse havengebied en hoe kunnen havenbedrijven (al dan niet gezamenlijk) omgaan met de belangrijkste uitdagingen en transities die zich op dit moment voordoen?" De resultaten worden verwacht in 2025.

Acties/maatregelen (S2-4 + MDR-A)

In 2023 hebben wij in samenwerking met Amports (de netwerk- en marketingorganisatie voor de havens van Amsterdam en het Noordzeekanaalgebied) en ORAM (Ondernemend Amsterdam) het stimuleringsprogramma **Onderwijs en Arbeidsmarkt** opgesteld. Dit programma wordt vanaf 2024 uitgevoerd in een driejarenplan. Port of Amsterdam is financieel en inhoudelijk betrokken bij dit plan. De uitvoering is bij ORAM belegd.

Het stimuleringsprogramma 2023-2026 richt zich op het optimaliseren en werkbaar maken van het matchingstraject, het laten aansluiten van opleidingen en trainingen op de praktijk, het creëren van zoveel mogelijk contactmomenten en een marketingcampagne om de doelgroep te informeren over en interesseren voor het werken in de haven.

Om dit actieplan uit te voeren is € 30.000,- beschikbaar voor het kalenderjaar 2024. Op basis van een evaluatie van de activiteiten en behaalde resultaten in 2024 wordt bepaald of er een aanpassing in toekomstige middelen of activiteiten nodig is voor dit stimuleringsprogramma.

Doelen (S2-5 + MDR-T)

Er is geen nulmeting beschikbaar over de arbeidsmarkt in het havengebied om concrete doelstellingen te kunnen formuleren. Op basis van de resultaten van het eerdergenoemde arbeidsmarktonderzoek, kunnen we deze doelstellingen in 2025 mogelijk opstellen.

Maatstaven/indicatoren (MDR-M)

De resultaten van het stimuleringsprogramma Werken in de haven meten we aan de hand van deelname aan de

verschillende activiteiten, het bereik en conversie van de online campagne.

ORAM voerde eind 2024 een evaluatie uit onder klanten die in 2024 bij het programma betrokken waren. Belangrijke aanvullingen ter verbetering van het Stimuleringsprogramma Onderwijs & Arbeidsmarkt zijn: sociaal werkgeverschap, deelname aan arbeidsmarktevents en de ontwikkeling van een leer-werktraject.

De volgende resultaten zijn in 2024 gerealiseerd:

- Aan de verschillende activiteiten hebben in totaal 3.114 deelnemers deelgenomen: 1.837 scholieren, 548 studenten, 590 werkzoekenden en 139 overig.
- De online campagne via de website en social media (Instagram, TikTok, Snapchat en LinkedIn) heeft een bereik gehad van 567.325 met een conversie van 6.924 (bestaande uit online sollicitaties, volgers en deelnemers).



ESRS S3 Getroffen gemeenschappen

Materieel thema: Leefbaarheid rondom het havengebied

Het succes van Amsterdam maakt dat er veel vraag is naar fysieke ruimte en milieuruimte. Vanwege de woningbouwopgave en andere ruimtelijke opgaven in en nabij het havengebied, zoals natuur en recreatie, energievoorziening, waterberging en afvalverwerking, werken we nauw samen met de stad en de regio aan een gezamenlijk ontwikkelingsperspectief. Om de duurzame transitie, zoals de grondstoffen- en energietransitie te faciliteren, is het noodzakelijk de milieu- en risicocontouren van de haven te behouden en op onderdelen uit te breiden.

Port of Amsterdam streeft naar een evenwicht tussen duurzame economische groei en een goede leefomgeving voor de omwonenden. De havenactiviteiten hebben zowel positieve als negatieve invloed op de leefbaarheid. Positieve impact is er bijvoorbeeld op de economie,

werkgelegenheid en duurzame energievoorziening. Er kan negatieve invloed zijn op gezondheid en welzijn, door bijvoorbeeld geluidsoverlast, luchtvervuiling, geurhinder en trillingen.

Port of Amsterdam volgt wet- en regelgeving, zoals de Omgevingswet, en lokaal beleid om de impact op de omgeving te minimaliseren en de leefbaarheid te behouden. De focus ligt daarbij op geluid, geur en luchtkwaliteit. Zo hebben we monitoringsystemen ontwikkeld met de omgevingsdienst en werken we ook samen op het gebied van klachtenbehandeling. Er is geen overkoepelend beleid voor leefbaarheid, maar dit wordt onderzocht in een lopend project dat in 2025 wordt afgerond. Rapportages over geur en luchtkwaliteit worden gedeeld met bewoners.

Materialiteit (S3.SBM-3)

Binnen het thema getroffen gemeenschappen is het subthema **leefbaarheid rondom het havengebied** materieel bevonden voor de downstreamactiviteiten in onze waardeketen (door de bedrijvigheid in ons havengebied). Voor onze upstreamwaardeketen en eigen activiteiten is dit thema niet materieel bevonden.

Uit onze dubbele materialiteitsanalyse zijn vier materiële negatieve impacts gekomen op de leefbaarheid rondom het havengebied:

- 1) Impact op de gezondheid van omwonenden door de opslag, overslag, verwerking en het vervoer van gevaarlijke stoffen.
 - 2) Impact op de leefbaarheid rondom het havengebied door overlast van geluid, licht, stof, trillingen en geur veroorzaakt door industriële activiteiten van klanten gevestigd in het havengebied.
 - 3) Impact op de leefbaarheid rondom het havengebied door geluidsoverlast veroorzaakt door op- en overslagactiviteiten.
 - 4) Impact op de veiligheid en het welzijn van omwonenden als gevolg van criminaliteit in en rondom het havengebied.
- Zie hoofdstuk ESRS S2 – Veilige haven nautisch.

Er zijn ook twee positieve impacts op de leefbaarheid rondom het havengebied:

- 1) Positieve impact op de energievoorziening in Nederland. (Zie hoofdstuk E1 - Energietransitie)
- 2) Positieve impact op economische bedrijvigheid en werkgelegenheid in de havenregio. (Zie hoofdstuk ESRS S2 - Werken in de haven)

Daarnaast zijn vier risico's materieel bevonden:

- 1) Risico op veranderende besluitvorming van de gemeente om de leefbaarheid van de omwonenden te beschermen, met als potentieel effect een afname van de opbrengsten doordat de license to operate in gevaar komt.
- 2) Risico op een beperktere nautische ruimte door woningbouwplannen van de gemeente, met als potentieel effect een afname van de opbrengsten door minder milieuruimte.
- 3) Risico op negatieve publiciteit als gevolg van onrust in de omgeving, met als potentieel gevolg een afname van de opbrengsten doordat de license to operate in gevaar komt. Vergunningen van klanten zouden ingetrokken kunnen worden.
- 4) Het risico op minder beschikbaar land voor havenactiviteiten door onder andere bevolkingsgroei en woningnood, met als mogelijk effect stagnatie in de groei van opbrengsten of zelfs verlies van inkomsten door het moeten teruggeven van land (vanuit het onderwerp 'verandering van land- en waterruimte', zie ook ESRS E4).

De input van onze stakeholders (S3.SBM 2)

De belangen, standpunten en opvattingen van stakeholders en omwonenden zijn cruciaal om onze strategie, werkprocessen en bedrijfsmodel vorm te geven. Via participatiesessies nemen wij hun input mee bij het bepalen van onze strategie.

Bij de dubbele materialiteitsanalyse hebben we de opvattingen van onze stakeholders en omwonenden van het havengebied meegewogen via brononderzoek (bijvoorbeeld het reputatieonderzoek) en via interviews (onder meer met het hoofd Ruimte & Milieu, de Young Board en de gemeente Amsterdam) en via bewonersbijeenkomsten.

Beleid (S3-1 + MDR-P)

Binnen het thema leefbaarheid rondom het havengebied richten wij ons op de omwonenden van het havengebied. Zij kunnen hinder ervaren van ongewenste emissies van geur, geluid, stof, trillingen, licht, gevaarlijke stoffen en de luchtkwaliteit vanuit de haven.

Om de leefomgeving rondom het havengebied te bewaken volgen wij de wet- en regelgeving en bestaande beleidskaders van de gemeentes, provincie en het Rijk. De belangrijkste wet- en regelgeving op dit terrein valt onder de Omgevingswet. Het gaat om het [gemeentelijke Omgevingsplan](#), het [bestemmingplan Geluidverdeelplan Westpoort](#), de provinciale [Omgevingsverordening](#) en nationale wetgeving uit onder andere het [Besluit Activiteiten Leefomgeving \(BAL\)](#), het [Besluit Kwaliteit Leefomgeving \(BKL\)](#) en het [Besluit Bouwwerken Leefomgeving \(BBL\)](#). Al deze wet- en regelgeving kan geraadpleegd worden via het [digitale Omgevingsloket](#).

De provincie Noord-Holland ontwikkelt beleid op het thema Gezonde Leefomgeving. Dit wordt bepalend voor de prioriteiten rondom het havengebied. Naast de wet- en regelgeving is er lokaal, regionaal en provinciaal beleid dat invloed heeft op de milieugebruiksruimte en daarmee de leefbaarheid in de omgeving.

Op het gebied van veiligheid bestaat de [Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort](#) (2009), [Beleid Omgevingsveiligheid Westpoort \(BOW - in ontwikkeling\)](#) en [vestigingsbeleid Port of Amsterdam](#) (kaders Externe Veiligheid - EV).

Op het gebied van geluid hebben we geen additioneel beleid naast bestaande wet- en regelgeving.

Voor geur zijn er provinciale beleidsregels en werken we met een monitoringsnetwerk van e-noses. In het **convenant e-noses** is opgenomen hoe we omgaan met een aantal bedrijven in het havengebied bij mogelijke geuroverlast.

Op het gebied van luchtkwaliteit staan bepalingen in het **vestigingsbeleid** van Port of Amsterdam. Zie hiervoor ook hoofdstuk ESRS E2 – paragraaf luchtverontreiniging. Waar relevant kunnen we ook contractuele afspraken maken om stofoverlast tegen te gaan, bijvoorbeeld door maatregelen te nemen om onoverdekte, stuifgevoelige goederen te besproeien.

Op ruimtelijk gebied is er het **Gebiedsgericht Omgevingsprogramma Haven** (in ontwikkeling) en het vestigingsbeleid van Port of Amsterdam (gebiedspaspoorten en het MVO-beleid). Met de **gebiedspaspoorten** zorgen we ervoor dat het juiste bedrijf op de juiste plek komt. De impact op de omgeving is een van de aspecten die meetelt in de afweging.

Voor trillingen hebben we geen additioneel beleid naast bestaande wet- en regelgeving.

Een overkoepelend beleid gericht op de leefbaarheid rondom het havengebied is er nog niet. We moeten hiervoor eerst een analyse maken van de onderwerpen en de rol die Port of Amsterdam kan, moet en wil spelen op deze onderwerpen. Deze analyse maakt onderdeel uit van het op te stellen Omgevingsprogramma voor de haven. Dit project loopt en wordt in 2025 afgerond.

Overlegprocessen met omgeving (S3-2)

Port of Amsterdam organiseert geen standaard bewoners-bijeenkomsten. We organiseren zulke bijeenkomsten wel als er een duidelijke aanleiding is, zoals een aanpassing van het provinciaal inpassingplan (PIP) of specifieke klachten over geluid. Dat doen wij dan meestal in samenwerking met het bevoegd gezag. Vaker nemen wij deel aan bewonersbijeenkomsten die door het bevoegd gezag of klanten worden georganiseerd.

Herstelprocessen en zorgen kenbaar maken (S3-3)

Bewoners kunnen ODNZKG bellen bij geurklachten. De dienst deelt de klachten in op postcodegebied en kan gegevens uit het e-nosesysteem gebruiken om de klacht te onderzoeken. Wij hebben een samenwerking met de omgevingsdienst en kunnen indien nodig de klachten per adres opvragen.

Soms komen klachten bij Port of Amsterdam terecht, maar ons klachtensysteem is niet bedoeld voor milieuklachten. Wij zetten deze klachten door naar [odnzkg.nl](https://www.odnzkg.nl).

Bij veel klachten over een bepaald thema onderneemt Port of Amsterdam over het algemeen actie. Er is geen specifiek beleid voor wanneer wij dit doen. Dit is onder andere gebeurd bij geurklachten over twee bedrijven en in 2024 specifiek over geluidsklachten door schepen. We ondernemen altijd actie in samenwerking met andere overheidsinstellingen, zoals ODNZKG. We gaan bijvoorbeeld meer en specifiekere monitoren, betere voorlichting geven en in gesprek met de organisatie of sector die de klachten veroorzaakt.

Vanuit de geregistreerde klachten blijkt het klachtengebied soms groter dan door wet- en regelgeving is bepaald. We reageren op klachten en voelen ons moreel verantwoordelijk, hoewel de formele verantwoordelijkheid ligt bij ODNZKG, gemeenten en de provincie.

Acties / maatregelen (S3-4 + MDR-A)

Wat betreft geuroverlast zijn wij met ons e-nosenetwerk faciliterend en inzichtgevend, maar niet sturend. Bedrijven krijgen hiermee inzicht zodat zij kunnen handelen.

In verband met geluidsoverlast beheren wij twee meetstations waarmee we klachten kunnen valideren. We hebben geen overkoepelend actieplan om geluidsproductie te verminderen. Het beleid voor geluid bestaat eruit dat we bedrijven vestigen en overslag faciliteren op een zodanige manier dat we voldoen aan de wettelijke normen. Er is een Hembrugconvenant dat door Zaanstad wordt gemaakt en waar Port of Amsterdam aan meewerkt. Dit convenant is ter bescherming van de woningbouwplannen en de toekomstige bewoners op het Hembrugterrein.

Doelen (S3-5 + MDR-T)

Het doel in onze strategie 2021-2024 is om de leefbaarheid niet te verslechteren bij een groeiende haven. Er zijn geen kwantitatieve doelstellingen vastgesteld.

Maatstaven/indicatoren (MDR-M)

De jaarrapporten geur en luchtkwaliteit worden beschikbaar gesteld aan bewoners. Ze zijn publiekelijk opvraagbaar. De OD publiceert elk jaar het **jaarverslag eNose**. Het GGD-jaarverslag luchtkwaliteit wordt door de provincie en door onszelf gepubliceerd. (Zie ESRS E2 voor meer informatie.)



ESRS G1 Zakelijk gedrag

Materieel thema: Verantwoorde handelsketen

Als schakel in het internationale handelsverkeer wil Port of Amsterdam bijdragen aan verantwoorde en duurzame ladingstromen in de haven, met aandacht voor milieubehoud en sociale verantwoordelijkheid. Uit de dubbele materialiteitsanalyse is Verantwoorde Handelsketen dan ook als materieel thema naar voren gekomen. Risico's zijn mensenrechtenschendingen en milieuschade in de landen van herkomst bij internationale ladingstromen zoals cacao, palmolie, soja en steenkolen.

Hoewel we zelf geen directe invloed hebben op deze risico's, zetten we ons actief in voor verduurzaming door samen te werken met klanten en in nationale en internationale verbanden en door specifiek beleid te ontwikkelen. Zo hebben we in 2022 criteria ontwikkeld voor maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) voor nieuwe en bestaande klanten. Die hebben we vastgelegd in het MVO-afwegingskader dat sinds 2023 van kracht is. Hiermee kunnen we de activiteiten van bedrijven toetsen op duurzaamheid en sociale verantwoordelijkheid.

Concrete acties en maatregelen zijn onder meer de verplichte self-assessments voor nieuwe klanten, onderzoek en due diligence-analyses van handelsstromen, monitoring van deze stromen op risico's en kansen en kennisdeling met internationale en nationale stakeholders. We leggen MVO-afspraken contractueel vast met klanten. Deze worden onafhankelijk geverifieerd via certificering voor bijvoorbeeld palmolie (RSPO), soja (RTRS) of kolen (ISCC). Andere samenwerkingen omvatten initiatieven zoals DISCO (duurzame cacao) en een onderzoek met Wageningen University naar een dashboard voor risicoanalyse van agrarische grondstoffen.

Zo zetten we stappen om ontbossing, verlies aan biodiversiteit, arbeidsuitbuiting, onveiligheid en vervuiling door internationale handelsstromen te verminderen. Ons beleid is nog volop in ontwikkeling maar gaat al verder dan Europese wetgeving, met de ambitie om negatieve impacts te minimaliseren in de ketens die onze haven passeren. In 2017 is het besluit genomen om vanaf 2030 de op- en overslag van steenkolen in de haven niet meer te faciliteren.

Materialiteit (G1-IRO-1)

Uit de dubbele materialiteitsanalyse komt één thema als materieel naar voren dat betrekking heeft op zakelijk gedrag, namelijk de **verantwoorde handelsketen**. Voor dit thema zijn drie negatieve impacts of risico's geïdentificeerd in onze downstreamwaardeketen:

Port of Amsterdam faciliteert ladingstromen in en door ons havengebied die risicovol zijn op het gebied van mensenrechtenschending en schade aan het milieu in de landen van herkomst. Dat zijn bijvoorbeeld cacao, palmolie en soja. Daarnaast is mensenhandel een thema dat geassocieerd wordt met havens waar schepen uit de hele wereld aankomen of passeren.

Beleid (G1-1, MDR-P)

In onze **Visie ketenverantwoordelijkheid** hebben wij onze ambities vastgelegd voor ketenverantwoordelijkheid als ijkpunt binnen ons vestigingsbeleid.

Ons beleid op het gebied van verantwoorde handelsketens is geïnspireerd op de wettelijke kaders van de EU rondom milieu en sociale zaken, zoals de EU-green deal en het Klimaatakkoord van Parijs uit 2015. We gaan ook verder dan de wettelijke kaders. Hoewel we zelf geen directe invloed hebben op de omstandigheden in de landen van herkomst, spannen we ons in om samen met bestaande klanten en via ons vestigingskader voor nieuwe klanten bij te dragen aan de vermindering van negatieve milieu- en sociale impact. Zo maken wij onafhankelijke afspraken met klanten om aan te tonen dat zij ontbossingsvrije lading gebruiken in Amsterdam, ondanks het uitstel van de EU Deforestation Regulation.

Ons vestigingsbeleid geldt voor alle klanten en dus alle ladingstromen. We hebben afspraken gemaakt met verwerkers van palmolie en soja en ook andere, minder bekende ladingstromen. Voor cacao zijn er nog geen afspraken met specifieke verwerkers in ons havengebied.

In 2022 hebben wij criteria ontwikkeld om bij het vestigen van nieuwe bedrijven en het aanpassen, uitbreiden en verlengen van bestaande contracten te toetsen in hoeverre Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) onderdeel is van de bedrijfsvoering. Dit is het zogenaamde **MVO-afwegingskader**, dat sinds januari 2023 van kracht is. Het vormt de basis voor autonome klantteams (AKT's) om met bedrijven in gesprek te gaan die zich willen vestigen in het havengebied, maar is er ook voor bedrijven die al in het havengebied aanwezig zijn en dit mee willen nemen in hun bedrijfsvoering.

Acties/maatregelen (MDR-A)

In het afgelopen jaar hebben we een update uitgevoerd van de IMVO-trendanalyse. Met de uitkomsten kunnen wij een groot aantal ketens monitoren op risico's en kansen. Ook wordt per keten omschreven wat het handelingsperspectief is op het gebied van duurzaamheid en mensenrechten. Dit fungeert als basis voor het uitvoeren van onze due diligence per keten over MVO-risico's.

Wij brengen verduurzaming ter sprake vanaf de eerste gesprekken met potentiële klanten en nemen er in nieuwe contracten specifieke afspraken over op. We maken onderscheid tussen de posities die bedrijven vertegenwoordigen in de handelsketen. Van een opslagbedrijf verwachten wij geen inspanningsverplichting voor mensenrechten in het

land van herkomst. Van een verwerkingsbedrijf dat internationaal inkoopt, verwachten we dat des te meer. We hebben een proces en toetsingskader opgesteld met voorbeelden van situaties waarin dit toetsingskader is toegepast en tot helder resultaat heeft geleid.

We kiezen voor onafhankelijke verificatie om te staven dat de lading waar wij afspraken over maken daadwerkelijk voldoet aan de afspraken. Certificering is een manier om dit aantoonbaar te maken. Klanten moeten jaarlijks aantonen dat ladingen voldoen aan deze standaarden of een equivalent. Voorbeelden zijn de RSPO (Roundtable on Sustainable Palm Oil), RTRS (Round Table on Responsible Soy) en ISCC (International Sustainability and Carbon Certification).

Met bedrijven die al in de haven gevestigd zijn gaan wij het gesprek aan. We delen onze kennis en uitgebreide onderzoeken over ladingstromen in de haven, gaan samen na of verdere verduurzaming mogelijk is en maken waar mogelijk afspraken over te nemen stappen.

In 2024 lag de focus op de volgende zaken:

- Potentiële klanten ontvingen van ons een self-assessment en vulden deze in;
- Bij alle potentiële contracten hebben we getoetst op MVO-beleid en zijn we in gesprek gegaan over de inspanning tot verduurzaming en het opnemen van concrete doelstellingen
- Wij hebben een delegatie van OECD en FAO ontvangen om, samen met bedrijven uit ons havengebied en het Comité van Graanhandelaren, kennis uit te wisselen over de implicaties en uitdagingen voortkomend uit toekomstig Europees beleid, zoals de EUDR, CSDDD en CSRD

- We hebben deelgenomen aan een kennissessie bij Pakhuis de Zwijger over ontbossing
- Port of Amsterdam is stuurgroep lid geworden van het multistakeholderinitiatief DISCO (Dutch Initiative For Sustainable Cocoa)
- Port of Amsterdam neemt deel aan een project geleid door Wageningen University & Research (WUR), gericht op het ontwikkelen van een universeel dashboard voor verschillende agri-commodities. Het dashboard geeft per keten en productieregio inzicht in sociale en milieurisico's
- We participeren in voorbereidende sessies van het ministerie van Landbouw voor implementatie van EUDR

In 2025 ligt de focus op:

- Herijken prioritering
- Doortrekken van de uitkomst van de laatste trendanalyse IMVO
- Ontwikkelen visie op nieuwe ladingstromen die bij de nieuwe strategie passen
- Doorontwikkeling van het MVO-vestigingsbeleid
- Voorbereiding op impact van relevante Europese wetgeving, hoofdzakelijk EUDR en CSDDD
- Borging en handhaving van gemaakte contractuele afspraken met klanten
- Voortdurend engagement met diverse partijen, waaronder klanten, NGO's en overheden
- Afronding van door WUR geleid project voor ontwikkeling dashboard
- Borging en eigenaarschap creëren:
 - Doorontwikkelen van benodigde informatie bij elke fase van het vestigingsproces
 - Verdere opname van IMVO in processen en systemen

- Borgen voortdurende ontwikkeling accountmanagers en leden van het vestigingsteam

Governance

De autonome klantteams (AKT's) van Port of Amsterdam bereiden een potentiële vestiging voor. Zij passen hierbij het MVO-vestigingsbeleid toe. De directie heeft de eindverantwoordelijkheid voor het vestigingsbeleid. Binnen het commerciële team zit een vertegenwoordiging en ondersteuning vanuit het team Sustainable Development (TSD).

Doelen (MDR-T)

De inspanningsdoelen nemen wij op in het eerdergenoemde beleid.

Maatstaven/indicatoren (MDR-M)

Het ontwikkelen van concrete indicatoren is onderdeel van de doorontwikkeling van het bovengenoemde beleid en de inspanningsdoelen.

Jaarrekening

- 110** Balans per 31 december 2024
- 111** Winst-en-verliesrekening over 2024
- 112** Kasstroomoverzicht over 2024
- 114** Grondslagen van waardering en resultaatbepaling
- 123** Toelichting op de balans

- 142** Toelichting op de winst-en-verliesrekening
- 147** Overige toelichtingen

Overige gegevens

- 149** Statutaire regeling omtrent de bestemming van de winst

Balans per 31 december 2024

(vóór resultaatverdeling)

Activa	Toelichting	31-12-2024	31-12-2023
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	1	3.432.405	6.489.705
Materiële vaste activa	2	625.044.566	604.300.822
Financiële vaste activa	3	345.333.193	349.566.945
Totaal vaste activa		973.810.164	960.357.472
Vlottende activa			
Vorderingen	4	20.358.014	19.411.482
Liquide middelen	5	30.673.186	11.090.514
Totaal vlottende activa		51.031.200	30.501.996
Totaal activa		1.024.841.364	990.859.468
Passiva			
Eigen vermogen			
Eigen vermogen	6		
Geplaatst kapitaal	7	45.000	45.000
Agio	8	300.584.972	300.584.972
Wettelijke reserves	9	13.313.587	13.104.808
Overige reserves	10	319.199.589	315.301.602
Resultaat boekjaar		57.562.358	55.059.415
		690.705.506	684.095.797
Voorzieningen	11	79.786.390	79.348.040
Langlopende schulden	12	145.639.509	139.466.664
Kortlopende schulden	13	108.709.959	87.948.967
Totaal passiva		1.024.841.364	990.859.468

Winst-en-verliesrekening over 2024

	Toelichting	2024	2023
Opbrengsten	14	198.532.557	190.410.974
Personeelslasten	15	47.035.505	44.362.674
Afschrijvingen	16	29.804.261	29.086.025
Overige bedrijfskosten	17	45.147.932	41.825.901
Totaal van som der kosten		121.987.698	115.274.600
Totaal van bedrijfsresultaat		76.544.859	75.136.374
Financiële baten en lasten	18	1.829.718	-2.560.427
Totaal van resultaat voor belastingen		78.374.577	72.575.947
Belastingen	19	-20.202.708	-18.810.680
Resultaat na belastingen		58.171.869	53.765.267
Resultaat deelnemingen	20	-609.511	1.294.148
Nettoresultaat na belastingen		57.562.358	55.059.415

Kasstroomoverzicht over 2024

	Toelichting	2024	2023
Totaal van kasstroom uit operationele activiteiten		76.544.859	75.136.374
Bedrijfsresultaat			
Aanpassingen voor:			
Afschrijvingen	16	29.329.059	28.921.643
Toename (afname) van de voorzieningen	11	2.896.518	-2.185.301
Afkoop erfpacht		-2.096.610	-2.339.129
Boekresultaat op desinvesteringen		514.238	-
Egalisatie reductie- en ingroeiregelingen		1.632.616	1.631.322
		32.275.821	26.028.535
Verandering in werkkapitaal			
Mutatie vorderingen	4	-3.846.500	5.349.153
Mutatie kortlopende schulden	13	10.845.393	-43.539.309
		6.998.893	-38.190.156
Totaal van kasstroom uit bedrijfsoperaties		115.819.573	62.974.753
Ontvangen interest		388.704	324.740
Betaalde interest		-1.381.993	-1.930.063
Betaalde vennootschapsbelasting	19	-21.218.043	-13.127.494
		-22.211.332	-14.732.817
Totaal van kasstroom uit operationele activiteiten		93.608.241	48.241.936

Kasstroomoverzicht over 2024

Totaal van kasstroom uit investeringsactiviteiten	Toelichting	2024	2023
Investerings immateriële vaste activa	1	-1.249.150	-3.647.161
Investerings materiële vaste activa	2	-44.307.597	-46.389.388
Investerings financiële vaste activa	3	-15.000	-5.620.432
Aflossingen op financiële vaste activa	3	993.062	1.808.558
Ontvangen dividend deelnemingen		189.661	-
Totaal van kasstroom uit investeringsactiviteiten		-44.389.024	-53.848.423
Totaal van kasstroom uit financieringsactiviteiten			
Betaald dividend		-52.906.000	-25.048.000
Aflossing langlopende schulden		-436.819	-347.440
Opname langlopende schulden aan kredietinstellingen	13	8.706.274	377.261
Mutatie kortlopende schulden aan kredietinstellingen		15.000.000	25.000.000
Totaal van kasstroom uit financieringsactiviteiten		-29.636.545	-18.179
Totaal van toename (afname) van geldmiddelen		19.582.672	-5.624.666
Verloop van toename (afname) van geldmiddelen			
Geldmiddelen aan het begin van de periode		11.090.514	16.715.180
Toename (afname) van geldmiddelen		19.582.672	-5.624.666
Geldmiddelen aan het einde van de periode		30.673.186	11.090.514

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Informatie over de rechtspersoon

Vestigingsadres en inschrijfnummer handelsregister

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

Algemene toelichting

De belangrijkste activiteiten van de rechtspersoon

Havenbedrijf Amsterdam N.V. (verder te noemen: Havenbedrijf Amsterdam) houdt zich voornamelijk bezig met de volgende activiteiten:

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

Informatieverschaffing over continuïteit

Havenbedrijf Amsterdam heeft als doel om de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen, zowel op operationeel als financieel gebied. De directie heeft een meerjarenbegroting opgesteld waarin de kernprocessen en de continuïteit daarvan nauwlettend worden gevolgd. We schatten de financiële gevolgen zo goed mogelijk in en brengen deze onder in een meerjarenbegroting. De belangrijkste kengetallen in het kader van de continuïteitsveronderstelling zijn ultimo 2024 als volgt:

- Groepsvermogen: € 690,7 miljoen (2023: € 684,1 miljoen)
- Resultaat: € 57,6 miljoen (2023: € 55,1 miljoen)
- Werkkapitaal: € 57,7 miljoen (2023: € 57,4 miljoen)
- Solvabiliteit: 54,8% (2023: 52,2%)

Liquiditeit:

- Operationele kasstroom: € 95,5 miljoen (2023: € 48,2 miljoen)
- Current ratio: 0,47 (2023: 0,35)

Het werkkapitaal is per 31 december 2024 negatief.

Dit komt met name door een kortlopende krediet-faciliteit met de bank ad € 40 miljoen en de vooruit ontvangen erfpacht ad € 32 miljoen.

Havenbedrijf Amsterdam heeft met financiers afspraken gemaakt. Deze zijn verwerkt in de jaarrekening en de toelichting erop. In 2024 was geen sprake van een schending van afspraken of convenanten. Op basis van de meerjarenbegroting is onze verwachting dat Havenbedrijf Amsterdam ook in de toekomst blijft voldoen aan de convenantseisen en dat de organisatie voldoende kasstromen blijft genereren

om aan haar verplichtingen te blijven voldoen.

Op grond hiervan is de directie van mening dat de continuïteit van Havenbedrijf Amsterdam gewaarborgd is.

Informatieverschaffing over schattingen, oordelen, veronderstellingen en onzekerheden

Schattingen

Bij de toepassing van de grondslagen en regels voor het opstellen van de jaarrekening gaat de directie van Havenbedrijf Amsterdam uit van diverse oordelen, schattingen en veronderstellingen op basis van de omstandigheden en informatie die beschikbaar is op het moment van opmaak van de jaarrekening. Schattingen gebaseerd op toekomstige gebeurtenissen kunnen onderhevig zijn aan latere veranderingen in de markt en omstandigheden buiten de invloedssfeer van de organisatie. Deze schattingswijzigingen worden prospectief verwerkt.

De belangrijkste oordelen en schattingen inclusief de bijbehorende veronderstellingen zijn:

Afschrijvingen en restwaarde

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

Latente belastingvorderingen

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

Voorziening dubieuze vorderingen

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

Voorziening saneringsverplichtingen

Voor de saneringsverplichtingen maken we een berekening op basis van de huidige bekende saneringskosten per locatie, zoals die op dit moment bekend zijn. We houden rekening met prijsindexeringen en verwachte effecten op de saneringskosten door technologische ontwikkelingen. De berekening wordt vervolgens contant gemaakt op basis van inflatie, veronderstellingen en actuele rente op hoogwaardige ondernemingsobligaties. Ten aanzien van de saneringsverplichtingen die zijn verlegd aan klanten maken wij inschattingen van het contract- en kredietwaardsrisico per klant. Zo schatten wij in of een klant op aanwijzing van het bevoegd gezag of bij beëindiging van het huur- of erfpachtcontract aan zijn saneringsverplichting kan voldoen.

Voorziening amoveringsverplichtingen

Voor de voorziening amoveringsverplichtingen maken we een berekening op basis van de huidige amoveringskosten.

Daarbij houden we rekening met prijsindexeringen en verwachte effecten op de kosten door technologische ontwikkelingen. Deze berekening maken we vervolgens contant op basis van inflatieverwachtingen en actuele rente op hoogwaardige ondernemingsobligaties.

Voorziening nazorg baggerstort

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

Voorziening personeelsregelingen

De schattingselementen zijn vooral de te hanteren rentepercentages, verwachte salarisontwikkelingen en blijf en pensioneringskansen.

Informatieverschaffing over consolidatie

Havenbedrijf Amsterdam N.V. heeft een belang in de deelneming Port of Amsterdam Participaties B.V. (voorheen: Bouw- en Handelsmaatschappij Hallum B.V.). De aandelen van Hallum Cruise B.V. zijn in 2024 overgedragen aan Port of Amsterdam Participaties B.V. Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied N.V. (RON N.V.) is in 2024 geliquideerd.

Havenbedrijf Amsterdam N.V. gebruikt de vrijstelling van de plicht om de gegevens te consolideren van deelnemingen indien de in de consolidatie te betrekken maatschappijen gezamenlijk een financiële betekenis hebben die te

verwaarlozen is op het geheel van Havenbedrijf Amsterdam (RJ 217.304 en art 2:407 lid 1 BW2).

Verbonden partijen

We lichten transacties van betekenis met verbonden partijen toe voor zover ze niet onder normale marktvoorwaarden zijn aangegaan. We lichten de aard en de omvang van de transactie toe en andere informatie die nodig is voor het verschaffen van het inzicht.

Algemene grondslagen voor verslaggeving

De standaarden op basis waarvan de jaarrekening is opgesteld

De jaarrekening is opgesteld volgens de wettelijke bepalingen van titel 9, boek 2 van het Burgerlijk Wetboek en de bepalingen die zijn opgenomen in de Richtlijnen voor de jaarverslaggeving van de Raad voor de Jaarverslaggeving. Activa en passiva worden tegen historische kostprijs opgenomen, tenzij anders vermeld in de verdere grondslagen.

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

Een verplichting wordt in de balans verwerkt als het waarschijnlijk is dat de afwikkeling ervan gepaard

gaat met een uitstroom van middelen die economische voordelen in zich bergen en als de omvang van het bedrag waartegen de afwikkeling plaatsvindt op betrouwbare wijze kan worden vastgesteld. Verplichtingen die hier niet aan voldoen worden niet in de balans opgenomen, maar verantwoord als niet in de balans opgenomen verplichtingen. Onder verplichtingen worden mede voorzieningen begrepen.

Een in de balans opgenomen actief of verplichting blijft op de balans opgenomen als een transactie niet leidt tot een belangrijke verandering in de economische realiteit met betrekking tot het actief of de verplichting. Zulke transacties geven evenmin aanleiding om resultaten te verantwoorden. Bij de beoordeling of er sprake is van een belangrijke verandering in de economische realiteit, gaan we uit van de economische voordelen en risico's die zich naar alle waarschijnlijkheid in de praktijk zullen voordoen en niet van voordelen en risico's waarvan redelijkerwijs niet te verwachten is dat zij zich zullen voordoen.

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

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

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

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

Salderen

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

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

Omrekening van in vreemde valuta luidende bedragen

De jaarrekening is opgesteld in Euro's. Dit is zowel de

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

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

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

Leases

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

Operationele leases

Havenbedrijf Amsterdam treedt op als lessor in een operationele lease voor de gronden die het verhuurt of in ondererfpacht uitgeeft aan de bedrijven die feitelijk in het havengebied zijn gevestigd. Het actief wordt als leaseobject verwerkt in de balans overeenkomstig de aard van dat actief. De grondslagen voor de waardering van de geleasede activa

zijn beschreven onder de materiële vaste activa. De leasebaten (exclusief vergoeding voor dienstverlening, zoals verzekering en onderhoud) als bestanddeel van de leasebetalingen worden op tijdsevenredige basis verwerkt over de leaseperiode. Initiële directe kosten, niet zijnde verkoopkosten, die gemaakt worden om opbrengsten te genereren uit operationele leases, worden direct ten laste van de winst- en verliesrekening gebracht.

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

Pensioenregelingen

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

betalen premie verantwoord als last in de winst- en verliesrekening. Voor zover de verschuldigde premies op balansdatum nog niet zijn voldaan, wordt hiervoor een verplichting opgenomen.

Als de op balansdatum reeds betaalde premies de verschuldigde premies overtreffen, wordt hiervoor een vordering opgenomen voor zover sprake zal zijn van terugbetaling door het fonds of van verrekening met in de toekomst verschuldigde premies.

Aan de hand van de uitvoeringsovereenkomst wordt beoordeeld of, en zo ja, welke verplichtingen op balansdatum bestaan naast de betaling van de jaarlijkse aan de pensioenuitvoerder verschuldigde premie. Deze additionele verplichtingen, waaronder eventuele verplichtingen uit herstelplannen van de pensioenuitvoerder, leiden tot lasten voor de vennootschap en worden in de balans opgenomen in een voorziening. Ultimo 2024 (en 2023) waren er geen verplichtingen naast de betaling van de jaarlijkse, aan de pensioenuitvoerder verschuldigde, premie.

De dekkinggraad van het ABP op 31 december 2024 was 111,9% (2023: 110,5%). Dit is een momentopname van de financiële situatie op 31 december 2024. Omdat de actuele dekkinggraad in korte tijd sterk kan schommelen, moeten pensioenfondsen vanaf 2015 gebruik maken van de zogenaamde beleidsdekkinggraad. Dat is een gemiddelde over twaalf maanden. De beleidsdekkinggraad van het ABP per 31 december 2024 was 113,1% (2023: 113,9%). Wettelijk is bepaald dat de dekkinggraad 126% dient te zijn en dat de dekkinggraad niet langer dan 5 jaar onder de 104,2% mag liggen. Als maatregel tegen het niet voldoen aan de

wettelijke beleidsdekkinggraad heeft het ABP de afgelopen jaren de pensioenen niet geïndexeerd.

Financiële instrumenten

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

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

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

Grondslagen

De waardering van activa en passiva

Immateriële vaste activa

Een immaterieel vast actief wordt in de balans opgenomen als:

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

Uitgaven aan een immaterieel vast actief die niet aan de voorwaarden voor activering voldoen worden rechtstreeks in de winst- en verliesrekening verantwoord. Het gaat dan bijvoorbeeld om uitgaven aan onderzoek en intern ontwikkelde merken, logo's, uitgavenrechten en klantenbestanden.

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

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

De kosten van software in eigen ontwikkeling worden

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

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

Materiële vaste activa

Een materieel vast actief wordt in de balans opgenomen als:

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

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

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

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

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

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

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

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

Financiële vaste activa

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

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

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

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

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

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

Een voorziening wordt gevormd wanneer de vennootschap geheel of deels instaat voor de schulden van de desbetreffende deelneming, respectievelijk de feitelijke verplichting heeft de deelneming (voor haar aandeel) tot

betaling van haar schulden in staat te stellen. Om de omvang van deze voorziening te bepalen houden we rekening met voorzieningen die al voor oninbaarheid in mindering gebracht zijn op vorderingen op de deelneming.

Deelneming Mainport Innovation Fund II B.V. heeft participaties in de vorm van niet-beursgenoteerde aandelen. Niet beursgenoteerde aandelen die behoren tot de categorie investeringen in eigen vermogensinstrumenten worden na eerste verwerking gewaardeerd tegen de reële waarde (RJ 209.504). Waardeveranderingen worden rechtstreeks in de herwaarderingsreserve opgenomen, waarbij de gerealiseerde waardeveranderingen in de winst en verliesrekening worden verwerkt.

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

Overige vorderingen

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

Latente belastingvorderingen

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

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

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

Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa

Per balansdatum wordt beoordeeld of aanwijzingen bestaan dat een vast actief onderhevig kan zijn aan een bijzondere waardevermindering. Als hiervoor indicaties bestaan, wordt de realiseerbare waarde van het actief bepaald. Als het niet mogelijk is de realiseerbare waarde te bepalen voor het individuele actief, wordt de realiseerbare waarde bepaald van de kasstroom genererende eenheid waartoe het actief behoort.

Van een bijzondere waardevermindering is sprake als de boekwaarde van een actief of de kasstroom genererende eenheid hoger is dan de realiseerbare waarde. De realiseerbare waarde is de hoogste van de opbrengstwaarde en de bedrijfswaarde. Een verlies als gevolg van een bijzondere waardevermindering wordt direct als last verwerkt in de winst- en verliesrekening.

Vorderingen

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

Liquide middelen

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

Voorzieningen

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

Voorziening saneringsverplichtingen

Op basis van de erfpachtovereenkomst met de gemeente Amsterdam heeft Havenbedrijf Amsterdam per 1 april 2013 de verplichting om de in erfpacht verkregen haventerreinen

terug te leveren op basis van de norm 'industrie' uit de Regeling Bodemkwaliteit. Deze verplichting geldt bij beëindiging van het voortdurende erfpachtcontract. Een uitzondering op de verplichting tot bodemsanering wordt gemaakt voor verontreiniging die is ontstaan als gevolg van oorlogshandelingen uit de Tweede Wereldoorlog. Volgens de Havenovereenkomst vrijwaart de gemeente Amsterdam Havenbedrijf Amsterdam voor milieuschade die is ontstaan in die periode.

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

Bij beëindiging van het huur- of erfpachtcontract kan het voorkomen dat bedrijven niet volledig kunnen voldoen aan

de saneringsverplichting of dat het volharden hierin zou leiden tot een onverantwoorde kapitaalvernietiging (amoveren van opstallen om de bodemverontreiniging te kunnen verwijderen). Havenbedrijf Amsterdam verlangt in dat geval zekerheid, bijvoorbeeld door middel van een bankgarantie. In voorkomende gevallen kan Havenbedrijf Amsterdam zijn huurder of erfpachter de mogelijkheid aanbieden om de saneringsverplichting af te kopen.

De voorziening voor latente bodemverplichting en sloop gebouwen is gewaardeerd tegen de contante waarde van de verwachte saneringsuitgaven op de betreffende locaties rekening houdend met risico's, onzekerheden, prijsindexeringen, door de markt gecreëerde inflatieverwachtingen en rente op hoogwaardige ondernemingsobligaties.

Voorziening amoveringsverplichtingen

De voorziening voor amoveringsverplichtingen is gewaardeerd tegen de contante waarde van de verwachte amoveringsuitgaven, rekening houdend met risico's, onzekerheden en prijsindexeringen. De kosten van herstel worden verantwoord via de opbouw van een voorziening gedurende de verwachte gebruikersduur van het actief ter grootte van het bedrag dat noodzakelijk is voor de afwikkeling van de verplichting van herstel. Jaarlijks wordt een bedrag ten laste van de winst- en verliesrekening toegevoegd aan de voorziening.

Voorziening personeelsregelingen

De voorziening heeft betrekking op toekomstige jubileumuitkeringen aan werknemers. De opgenomen verplichting is de beste schatting van de bedragen die noodzakelijk zijn om de desbetreffende verplichtingen per balansdatum af te wikkelen. De verplichting wordt gewaardeerd tegen contante waarde.

Discontering vindt plaats tegen de marktrente (effectief rendement) van hoogwaardige ondernemingsobligaties op balansdatum.

Voorziening nazorg baggerstort

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

Langlopende schulden

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

Vooruitontvangen erfpacht

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

Kortlopende schulden

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

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

De bepaling van het resultaat

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

Omzetverantwoording

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

Verlenen van diensten

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

Huur en erfpacht

De huur- en erfpachtopbrengsten worden in de winst-en-verliesrekening verantwoord op lineaire basis over

de looptijd van de onderliggende overeenkomsten. Vergoedingen ter stimulering van het sluiten van huur-overeenkomsten, worden als integraal deel van de totale huuropbrengsten verwerkt en als zodanig gespreid over de looptijd van de overeenkomst verantwoord. Dit noemen we straightlining. De transactieprijs wordt bepaald op basis van de huur of canon volgens de overeenkomst en jaarlijks geïndexeerd volgens de bepalingen uit de overeenkomst.

Zeehavengelden

Havenbedrijf Amsterdam verleent diensten voor een vlote en veilige afhandeling van scheepsverkeer in het logistiek havengebied Amsterdam. Dit betreft de prestatieverplichting voor de zeehavengelden volgens RJ 270. De transactieprijs is afhankelijk van het overslagtype en de maat van het schip. De prijsbepaling komt tot uiting in de tarievenlijst. De zeehavengelden worden toegerekend aan de periode waarin het schip het logistiek havengebied Amsterdam betreedt, ongeacht de duur van het bezoek.

Binnenhavengelden

Havenbedrijf Amsterdam verleent diensten voor een vlote en veilige afhandeling van scheepsverkeer in het logistiek havengebied Amsterdam. Dit betreft de prestatieverplichting voor de binnenhavengelden volgens RJ 270. De transactieprijs is afhankelijk van het type schip, de heffingsmaatstaf behorende bij het type schip (tonnages of oppervlakte dek) en de duur van het bezoek. De binnenhavengelden worden lineair verdeeld over de periode van het verblijf. Voor de overige opbrengstenstromen wordt per stroom bepaald welke prestatieverplichtingen van toepassing zijn en hoe de opbrengsten worden toegerekend aan de verslagperiode.

Lasten uit hoofde van personeelsbeloningen

De beloningen van het personeel worden als last in de winst-en-verliesrekening verantwoord in de periode waarin de arbeidsprestatie wordt verricht en, voor zover nog niet uitbetaald, als verplichting op de balans opgenomen. Als de reeds betaalde bedragen de verschuldigde beloningen overtreffen, wordt het meerdere opgenomen als een overlopend actief voor zover er sprake zal zijn van terugbetaling door het personeel of van verrekening met toekomstige betalingen door de vennootschap.

Voor de beloningen met opbouw van rechten, waaronder vitaliteitsregelingen waarbij op basis van de economische realiteit is geoordeeld dat sprake is van opbouw van rechten, sabbatical leave, eventueel transitievergoedingen (dit is van toepassing indien bij het aangaan van een tijdelijke arbeidsovereenkomst het zeer waarschijnlijk is dat de overeenkomst niet zal worden verlengd), winstdelingen en bonussen worden de verwachte lasten gedurende het dienstverband in aanmerking genomen. Een verwachte vergoeding ten gevolge van winstdelingen en bonusbetalingen worden verantwoord indien de verplichting tot betaling van die vergoeding is ontstaan op of vóór balansdatum en een betrouwbare schatting van de verplichtingen kan worden gemaakt. Ontvangen bijdragen voortvloeiend uit levensloopregelingen worden in aanmerking genomen in de periode waarover deze bijdragen zijn verschuldigd. Toevoegingen aan en vrijval van verplichtingen worden ten laste respectievelijk ten gunste van de winst-en-verliesrekening gebracht.

Afschrijvingen op immateriële vaste activa

Immateriële vaste activa inclusief goodwill worden vanaf het

moment van gereedheid voor ingebruikname afgeschreven over de verwachte toekomstige gebruiksduur van het actief. Als een schattingswijziging plaatsvindt van de toekomstige gebruiksduur worden de toekomstige afschrijvingen aangepast.

Afschrijvingen op materiële vaste activa

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

Als een schattingswijziging plaatsvindt van de toekomstige gebruiksduur, worden de toekomstige afschrijvingen aangepast. Boekwinsten en -verliezen uit de incidentele verkoop of buitengebruikstelling van materiële vaste activa zijn begrepen onder de afschrijvingen.

Financiële baten en lasten

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

Belastingen over de winst of het verlies

De belasting over het resultaat wordt berekend over het resultaat voor belastingen in de winst- en verliesrekening, rekening houdend met beschikbare, fiscaal compensabele verliezen uit voorgaande boekjaren (voor zover niet opgenomen in de latente belastingvorderingen) en vrijgestelde winstbestanddelen en na bijtelling van

niet-afrekbare kosten. Ook wordt rekening gehouden met wijzigingen die optreden in de latente belastingvorderingen en latente belastingsschulden uit hoofde van wijzigingen in het te hanteren belastingtarief.

Aandeel in resultaat van ondernemingen waarin wordt deelgenomen

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

Grondslagen: Kasstroomoverzicht

Kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de indirecte methode. De geldmiddelen in het kasstroomoverzicht bestaan uit de liquide middelen. Betaalde en ontvangen interest worden opgenomen onder de kasstroom uit operationele activiteiten. Betaalde dividenden worden opgenomen onder de kasstroom uit financieringsactiviteiten. Ontvangen dividenden worden opgenomen onder de kasstroom uit investeringsactiviteiten. Transacties waarbij geen ruil van geldmiddelen plaatsvindt, waaronder financiële leasing, worden niet in het kasstroomoverzicht opgenomen.

Toelichting op de balans

1 Immateriële vaste activa

	Software in eigen ontwikkeling	Concessies, vergunningen en intellectuele eigendommen	Activa in ontwikkeling	Totaal
Stand per 1 januari 2024				
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	7.279.209	2.421.076	3.144.166	12.844.451
Cumulatieve afschrijvingen	-4.709.072	-1.645.674	-	-6.354.746
Boekwaarde per 1 januari 2024	2.570.137	775.402	3.144.166	6.489.705
Mutaties				
Investeringsen	-	52.335	1.196.815	1.249.150
Ingebruikname	778.516	408.184	-1.186.700	-
Afschrijvingen	-1.359.765	-519.942	-	-1.879.707
Bijzondere waardeverminderingen	-221.732	-	-2.201.903	-2.423.635
Desinvesteringen	-	-188.104	-	-188.104
Afschrijvingen op desinvesteringen	-	184.996	-	184.996
Saldo mutaties	-802.981	-62.531	-2.191.788	-3.057.300
Stand per 31 december 2024				
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	7.835.994	2.693.491	952.378	11.481.863
Cumulatieve afschrijvingen	-6.068.838	-1.980.620	-	-8.049.458
Boekwaarde per 31 december 2024	1.767.156	712.871	952.378	3.432.405
Afschrijvingspercentages	20-33%	20-33%		

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

Software in eigen ontwikkeling

De post Software in eigen ontwikkeling betreft de ingebruikname van zelfontwikkelde software zoals de ontwikkeling van een tool voor het scheepvaartproces (€ 0,3 miljoen), applicaties voor het Haven Informatiesysteem (€ 0,2 miljoen), de API-manager (€ 0,1 miljoen), de ligplaatsmonitor (€ 0,1 miljoen) en MyPort (€ 0,1 miljoen).

Activa in ontwikkeling

De investeringen in activa in ontwikkeling hebben voornamelijk betrekking op het doorontwikkelen van het dataplatform (€ 0,4 miljoen) en van applicaties voor havengelden (€ 0,4 miljoen).

In 2024 is een duurzame waardevermindering verwerkt op een lopend project ad € 2,4 miljoen.

De ten laste van het resultaat over 2024 gebrachte kosten van ontwikkeling met inbegrip van de afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen van op de balans geactiveerde kosten van ontwikkeling bedragen € 3,8 miljoen (2023: € 3,3 miljoen).

2 Materiële vaste activa

	Erfpachtrecht gronden en terreinen	Grond-, weg- en waterwerken	Andere vaste bedrijfsmiddelen	Bedrijfsgebouwen	Activa in aanbouw	Totaal
Stand per 1 januari 2024						
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	302.577.230	395.644.412	29.569.383	50.444.777	56.614.818	834.850.620
Cumulatieve afschrijvingen	-66.204.177	-130.362.148	-17.277.320	-16.706.153	-	-230.549.798
Boekwaarde per 1 januari 2024	236.373.053	265.282.264	12.292.063	33.738.624	56.614.818	604.300.822
Mutaties						
Investerings	-	169.294	668.947	2.909.173	42.533.176	46.280.590
Ingebruikname	-	31.027.811	6.044.363	4.178.365	-41.250.539	-
Afschrijvingen	-6.068.568	-13.742.759	-1.789.760	-2.660.351	-	-24.261.438
Desinvesteringen	-	-402.461	-1.793.174	-1.030.622	-	-3.226.257
Afschrijvingen op desinvesteringen	-	337.742	1.793.174	584.211	-	2.715.127
Bijzondere waardeverminderingen	-	-	-	-	-764.278	-764.278
Saldo mutaties	-6.068.568	17.389.627	4.923.550	3.980.776	518.359	20.743.744
Stand per 31 december 2024						
Verkrijgings- of vervaardigingsprijs	302.577.230	426.439.056	34.489.521	56.501.693	57.133.177	877.140.677
Cumulatieve afschrijvingen	-72.272.745	-143.767.165	-17.273.908	-18.782.293	-	-252.096.111
Boekwaarde per 31 december 2024	230.304.485	282.671.891	17.215.613	37.719.400	57.133.177	625.044.566

Afschrijvingspercentages

Erfpachtrechtgronden en terreinen	2%
Grond-, weg- en waterwerken	0-10%
Andere vaste bedrijfsmiddelen	2-33%
Bedrijfsgebouwen en terreinen	2-27%

Een aantal materiële vaste activa (aanschafwaarde € 53,1 miljoen) zijn volledig afgeschreven maar de activa zijn nog wel in gebruik. De belangrijkste hiervan zijn investeringen in inrichting en verharding van terreinen, afmeerpalen en vaartuigen.

Erfpachtrecht gronden en terreinen

Bij de oprichting heeft Havenbedrijf Amsterdam de haventerreinen in erfpacht verkregen van de gemeente Amsterdam, die het juridische eigendom heeft van de haventerreinen. De jaarlijkse canonbetalingen in het eerste tijdvak van 50 jaar worden geacht te zijn afgekocht, zoals opgenomen in de hoofderfpachtovereenkomst tussen de gemeente Amsterdam en Havenbedrijf Amsterdam. Het erfpachtrecht gronden en terreinen wordt in 50 jaar lineair afgeschreven. Bij het einde van het eerste tijdvak (over 50 jaar) is er een mogelijkheid om de canon te actualiseren en de algemene voorwaarden van de hoofderfpacht te herzien. Op basis van economische realiteit van de transactie heeft de gemeente een vermogensstorting gedaan ter hoogte van de afkoopsom en is de afkoopsom geactiveerd als erfpachtrecht gronden en terreinen met agio als tegenhanger op de balans. Dit erfpachtrecht had als alternatief ook opgenomen kunnen worden onder de financiële vaste activa of als gebruiksrecht onder immateriële vaste activa.

Per 31 december 2024 is 232,5 hectare (12,2%) van de voor erfpacht beschikbare gronden en terreinen beschikbaar voor uitgifte.

Grond- en wegwerken

De belangrijkste onderdelen van de post Ingebruiknames zijn de reconstructie inclusief fietspad van de Haparandaweg (€ 0,9 miljoen), de aanleg van een rotonde aan de Ankerweg (€ 0,6 miljoen), het verbeteren van de waterhuishouding in de Amerikahaven Noordoost (€ 0,6 miljoen), het bouwrijp maken van een terrein op Hoogtij (€ 0,3 miljoen) en het vernieuwen van een zijweg aan de Hornweg (€ 0,3 miljoen).

Waterwerken

De belangrijkste onderdelen van de post Ingebruiknames zijn het groot onderhoud aan de kade in de Westhaven (€ 5,6 miljoen), de aanleg van binnenvaartvoorzieningen in de Houthaven (€ 1,5 miljoen), de werfbeurt van 7 pontons aan de Ruijterkade-Oost (€ 1,0 miljoen), het modificeren van een damwand in de Westhaven (€ 0,8 miljoen) en het vervangen van kathodische bescherming aan een kade in de Westhaven (€ 0,7 miljoen).

Andere vaste bedrijfsmiddelen

De belangrijkste ingebruiknames hebben betrekking op walstroominstallaties (€ 1,4 miljoen), het laadplein aan de Hornweg (€ 1,8 miljoen) en de vervanging van de simulator (€ 0,8 miljoen).

Bedrijfsgebouwen

De investeringen hebben in 2024 voornamelijk betrekking op de aankoop van een pand inclusief zonnepanelen (€ 2,8 miljoen).

De ingebruiknames betreffen in 2024 voornamelijk de vervanging van de brandmeldinstallatie en gevelwerkzaamheden bij de Passenger Terminal Amsterdam (€ 0,3 miljoen) en het verwijderen van een asbestdak aan de Vredeweg (€ 0,2 miljoen).

Activa in aanbouw

De investeringen in materiële vaste activa in ontwikkeling hebben voornamelijk betrekking op de realisatie van een kade in de Afrikahaven Oostoever (€ 11,4 miljoen), de aanleg van walstroom bij de Passengers Terminal Amsterdam voor zeecongres (€ 7,4 miljoen), de aanleg van een coasterwachtplaats in de Mercuriushaven en een binnenvaartwachtplaats in de Minervahaven (€ 2,6 miljoen), de realisatie van een laadplein aan de Hornweg (€ 2,3 miljoen), de aanleg van een rotonde ter hoogte van de Ankerweg en Hempontplein (€ 2,1 miljoen), de vervanging van de Havenbeheer en nieuwbouw van het botenhuis (€ 2,0 miljoen), de vervanging van een stalen damwand aan een kade in de Sonthaven Hoek Westhaven (€ 1,7 miljoen) en de aanleg van een diepzeekade op Hoogtij (€ 1,4 miljoen).

De bijzondere waardevermindering heeft betrekking op de afboeking van gemaakte kosten voor een nieuwe innovatiehub in de haven.

3 Financiële vaste activa

	Deelnemingen in groepsmaatschappijen	Vorderingen op groepsmaatschappijen	Latente belastingvorderingen	Overige langlopende vorderingen	Totaal
Boekwaarde per 1 januari 2024	13.002.986	5.019.272	288.805.601	42.739.086	349.566.945
Herwaardering	1.953.345	-	-	-	1.953.345
Verstrekingen	-	77.649	-	2.918.288	2.995.937
Investerings	273.498	-	-	-	273.498
Aandeel resultaat deelnemingen met invloed van betekenis	-609.511	-	-	-	-609.511
Slotuitkering t.b.v. liquidatie	-189.661	-	-	-	-189.661
Rente	-	100.389	-	356.921	457.310
Kortlopend deel	-	-	-	-2.175.870	-2.175.870
Desinvesteringen	-273.498	-	-	-	-273.498
Aflossingen	-	-165.000	-	-324.949	-489.949
Realisatie	-	-	-6.175.353	-	-6.175.353
Boekwaarde per 31 december 2024	14.157.159	5.032.310	282.630.248	43.513.476	345.333.193

Deelnemingen

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

Aandeel in geplaatst kapitaal in %		
Port of Amsterdam Participaties B.V., Amsterdam		100,00

Deelnemingen in groepsmaatschappijen	31-12-2024	31-12-2023
Port of Amsterdam Participaties B.V.	14.157.159	11.357.575
Cruise Port Amsterdam B.V.	-	1.457.372
Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied N.V.	-	188.039
Totaal deelnemingen in groepsmaatschappijen	14.157.159	13.002.986

Port of Amsterdam Participaties B.V.	2024	2023
Boekwaarde per 1 januari	11.357.575	9.578.281
Herwaardering deelneming	1.953.345	-
Investerings	273.498	-
Resultaat	572.741	1.779.294
Boekwaarde per 31 december	14.157.159	11.357.575

Cruise Port Amsterdam B.V.	2024	2023
Boekwaarde per 1 januari	1.457.372	1.890.836
Resultaat	-1.183.874	-433.464
Desinvesteringen	-273.498	-
Boekwaarde per 31 december	-	1.457.372

Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied N.V.	2024	2023
Boekwaarde per 1 januari	188.039	239.721
Resultaat	1.622	-51.682
Slotuitkering t.b.v. liquidatie	-189.661	-
Boekwaarde per 31 december	-	188.039

Het resultaat van Port of Amsterdam Participaties B.V. bestaat voornamelijk uit het resultaat van de onderliggende deelnemingen. Bij Port of Amsterdam Participaties B.V. is in 2024 een herwaardering geboekt (€ 1,3 miljoen). De herwaardering heeft betrekking op een herwaardering van de effecten bij één van de deelnemingen van Port of Amsterdam Participaties B.V. De herwaardering is verwerkt in de wettelijke reserve van de deelnemingen.

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

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

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

De herstructurering wordt gekenmerkt als een transactie onder gemeenschappelijke leiding. Verwerking van de transactie heeft plaatsgevonden op basis van de carry-over-accounting-methode.

Vordering op Port of Amsterdam Participaties B.V.	2024	2023
Boekwaarde per 1 januari	5.019.272	5.500.687
Verstrekkingsen	77.649	28.839
Rente	100.389	109.746
Aflossingen	-165.000	-620.000
Boekwaarde per 31 december	5.032.310	5.019.272

Latente belastingvorderingen	2024	2023
Stand per 1 januari	288.805.601	288.161.408
Verhoging	-	644.193
Realisatie	-6.175.353	-
Stand per 31 december	282.630.248	288.805.601

De latente belastingvordering betreft de tijdelijke waarderingsverschillen van met name het erfpachtrecht gronden en terreinen (materiële vaste activa) en de vooruitontvangen erfpacht (langlopende schulden).

Van de latente belastingvordering is € 5,6 miljoen (2023: € 6,5 miljoen) kortlopend.

Overige langlopende vorderingen	31-12-2024	31-12-2023
Langlopende leningen u/g	9.130.025	9.601.166
Reductie- en ingroeiregelingen	34.383.451	33.137.920
Totaal overige langlopende vorderingen	43.513.476	42.739.086

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

Onder de langlopende leningen is een uitgestelde betalingsverplichting opgenomen aan Amsterdam Container Terminals B.V. met een hoofdsom van € 13,1 miljoen. De looptijd is 34 jaar, met een aflossing op basis van annuïteiten. De rente bedraagt 4% per jaar. De resterende vordering ultimo boekjaar is € 7,9 miljoen (2023: € 8,1 miljoen).

Ook is een lening opgenomen aan SCS Multiport B.V. met een hoofdsom van € 1,8 miljoen. Dit is een lease-vordering op een containerkraan. Na aflossing van alle leasetermijnen heeft de lessee het eerste recht van koop voor een bedrag van € 1. De looptijd is 13 jaar. De aflossing voor de periode 2022 t/m 2026 bedraagt € 122.000 per jaar, voor elk jaar na 2022 € 10.000 meer tot 2027 en vanaf 2027 is het € 172.000. De resterende schuld ultimo boekjaar is € 0,9 miljoen (2023: € 1,0 miljoen).

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

4 Vorderingen

Flottende activa	31-12-2024	31-12-2023
Handelsdebiteuren	5.350.350	4.236.190
Groepsmaatschappijen	921.825	940.234
Belastingen en premies sociale verzekeringen	-	1.395.668
Overlopende activa	14.085.839	12.839.390
	20.358.014	19.411.482

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

Handelsdebiteuren	31-12-2024	31-12-2023
Vorderingen op handelsdebiteuren	5.528.656	4.707.819
Voorziening voor oninbaarheid	-178.306	-471.629
	5.350.350	4.236.190

Op de vorderingen op handelsdebiteuren is een voorziening in mindering gebracht voor oninbaarheid van € 0,2 miljoen (2023: € 0,5 miljoen).

Overlopende activa	31-12-2024	31-12-2023
Nog te factureren bedragen	6.884.036	7.469.011
Vooruitbetaalde kosten	2.642.552	2.561.265
Reductie- en ingroeiregelingen	1.624.579	1.584.438
Nog te ontvangen subsidies	387.800	-
Overige vorderingen	2.546.872	1.224.676
	14.085.839	12.839.390

De overlopende activa betreffen ultimo 2024 in hoofdzaak nog te factureren bedragen en vooruitbetaalde kosten. De post nog te factureren bedragen is ten opzichte van 2023 gedaald met € 0,6 miljoen. De daling wordt enerzijds veroorzaakt door de lagere overige opbrengsten in 2024. Anderzijds zijn de opbrengsten van de havengelden in december een stuk lager ten opzichte van 2023.

De overige vorderingen zijn ultimo 2024 € 1,3 miljoen hoger ten opzichte van 2023. Dit is voornamelijk te verklaren doordat er ultimo 2024 nog diverse schadeclaims open staan. Deze post bedraagt per 31 december 2024 € 1,2 miljoen (2023: € 0,2 miljoen).

Alle vorderingen hebben een looptijd van ten hoogste een jaar.

5 Liquide middelen

	31-12-2024	31-12-2023
Banken	29.074.419	8.894.696
Banken (dagtoeristenbelasting)	1.598.767	2.195.818
	30.673.186	11.090.514

Toelichting in hoeverre tegoeden niet ter vrije beschikking van de rechtspersoon staan

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

Port of Amsterdam int de dagtoeristenbelasting namens de gemeente Amsterdam en draagt de ontvangen bedragen over aan de gemeente Amsterdam. Ultimo 2024 bedraagt de verplichting aan gemeente Amsterdam € 1.598.767 (2023: € 2.195.818).

Kredietfaciliteiten

Havenbedrijf Amsterdam beschikt over een zogenaamde revolving credit facility agreement ter grootte van € 75 miljoen (2023: € 75 miljoen). De faciliteit kent marktconforme condities en kan periodiek benut worden voor 1-, 3- of 6-maands kasgeld tegen een rente van 1-, 3- of 6-maands Euribor aangevuld met een kredietmarge. Met de kredietverstrekker is een convenant overeengekomen waarbij het gecorrigeerd eigen vermogen minimaal 35% van het gecorrigeerd totaal vermogen dient te bedragen. Aan deze voorwaarde is per 31 december 2024 voldaan. Zekerheden voor deze lening zijn niet gesteld. Bij de waardering van deze financiering is rekening gehouden met bijkomende kosten. Per 31 december 2024 is € 40 miljoen getrokken op deze faciliteit.

6 Eigen vermogen

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

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

	Geplaatst kapitaal	Agioreserve	Wettelijke reserves	Overige reserve	Resultaat boekjaar	Totaal
Stand per 1 januari 2024	45.000	300.584.972	13.104.808	315.301.602	55.059.415	684.095.797
Resultaatverdeling voorgaand boekjaar	-	-	-	55.059.415	-55.059.415	-
Resultaat boekjaar	-	-	-	-	57.562.358	57.562.358
Mutatie wettelijke reserve	-	-	208.779	1.744.572	-	1.953.351
Dividenduitkering	-	-	-	-52.906.000	-	-52.906.000
Stand per 31 december 2024	45.000	300.584.972	13.313.587	319.199.589	57.562.358	690.705.506

Resultaatbestemming

Het resultaat na belastingen over 2024 ad € 57.562.358 is opgenomen in de post Resultaat boekjaar van het eigen vermogen. De bestemming van het resultaat is ter besluitvorming aan de algemene vergadering.

7 Geplaatst kapitaal

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

8 Agio

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

9 Wettelijke reserves

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

De wettelijke reserve voor software in eigen ontwikkeling en activa in aanbouw (die betrekking heeft op software in eigen ontwikkeling) is gevormd ter omvang van geactiveerde kosten van ontwikkeling. Hierbij is voldaan aan de daaraan gestelde voorwaarden ter zake van de technische, commerciële en financiële haalbaarheid. Ultimo 2024 bedraagt de wettelijke reserve € 2,7 miljoen (2023: € 4,6 miljoen).

De wettelijke reserve voor deelnemingen is gevormd voor zover de vennootschap niet zonder beperking uitkering van de positieve resultaten kan bewerkstelligen.

Het aandeel van Havenbedrijf Amsterdam in de rechtstreekse vermogensvermeerderingen en -verminderingen van de deelnemingen wordt in de wettelijke reserve opgenomen. Ultimo 2024 bedraagt de wettelijke reserve € 10,6 miljoen (2023: € 8,5 miljoen).

10 Overige reserves

Bestemming van het resultaat over voorgaand boekjaar

De jaarrekening 2023 is vastgesteld in de algemene vergadering van aandeelhouders, gehouden op 21 april 2024. De algemene vergadering heeft de bestemming van het resultaat vastgesteld. Dat heeft geleid tot een dividenduitkering van € 52.906.000.

11 Voorzieningen

Overige voorzieningen	31-12-2024	31-12-2023
Voorziening voor saneringsverplichtingen	74.836.536	74.682.608
Voorziening voor amoveringsverplichtingen	3.281.994	2.998.479
Voorziening voor personeelsregelingen	360.595	359.688
Voorziening nazorg baggerstort	1.307.265	1.307.265
	79.786.390	79.348.040

Voorziening voor saneringsverplichtingen	2024	2023
Stand per 1 januari	74.682.608	75.888.012
Dotatie ten laste van resultaat	4.049.745	17.165.973
Contante waarde effect	-2.328.587	1.346.596
	76.403.766	94.400.581
Vrijval	-1.352.062	-113.880
Ottrekkingen	-215.168	-34.290
Schattingswijziging	-	-19.569.803
Stand per 31 december	74.836.536	74.682.608

De voorziening voor saneringsverplichtingen is met € 0,2 miljoen toegenomen ten opzichte van vorig jaar.

In 2024 is een bedrag van € 4,0 miljoen aan de voorziening gedoteerd. Hiervan heeft € 3,3 miljoen betrekking op de indexatie, in 2024 is een indexatie toegepast van 4,09% (2023: 3,85%). Verder is er € 0,7 miljoen gedoteerd voor nieuwe saneringsverplichtingen en updates van bodemrapporten.

Naar aanleiding van de updates van bodemrapporten heeft er tevens een vrijval van € 1,4 miljoen plaatsgevonden in de voorziening.

Ten slotte is voor € 0,2 miljoen aan uitgaven onttrokken aan de voorziening.

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

Voor locaties waarvoor de huurder of erfpachter de saneringsverplichting heeft afgekocht, is de voorziening gewaardeerd tegen de contante waarde van de verwachte saneringsuitgaven. Dit geldt ook voor locaties waarbij Havenbedrijf Amsterdam zichzelf verantwoordelijk acht voor het saneren van de grond, vanwege gebeurtenissen uit het verleden. Omdat er op de meeste locaties onzekerheden bestaan over de hoeveelheid te verwerken grond en toe te passen technieken, werd er tot en met 2019 gewerkt met een risico-opslag. De door Havenbedrijf Amsterdam gehanteerde risico-opslag varieerde tussen 0 en 25%. In de praktijk hadden alle terreinen een opslag van 15%. Bij de taxaties die vanaf 1 januari 2020 worden opgesteld door een extern bureau, bepaalt het bureau zelf het opslagpercentage voor onvoorziene kosten, passend bij de verontreinigingssituatie van het terrein. De oudste taxaties dateren uit 2019 en worden in de komende jaren opnieuw berekend door een gecertificeerd milieukundig bureau. Nieuw bodemonderzoek wordt verricht als het bureau daartoe aanleiding ziet, bijvoorbeeld omdat de bodeminformatie in verband met mobilisatie van de verontreiniging te oud is. De voorziening heeft een kortlopend karakter (korter dan 1 jaar) van € 0 miljoen (2023: € 0 miljoen) en een langlopend karakter (langer dan 5 jaar) van € 74,8 miljoen (2023: € 74,7 miljoen).

Voorziening voor amoveringsverplichtingen	2024	2023
Stand per 1 januari	2.998.479	2.511.291
Dotatie ten laste van resultaat	375.901	436.669
Contante waarde effect	-92.386	50.519
Stand per 31 december	3.281.994	2.998.479

De voorziening voor amoveringsverplichtingen heeft betrekking op:

Amovering windmolens

Havenbedrijf Amsterdam heeft een erfpachtcontract waarbij de erfpachter een jaarlijkse canon verschuldigd is aan Havenbedrijf Amsterdam van maximaal € 725.000, waarvan € 125.000 dient voor de amoveringskosten van het windpark in de Afrikahaven. Het erfpachtcontract had een looptijd tot in september 2023. In 2024 heeft Havenbedrijf Amsterdam de erfpachtovereenkomst verlengd, waarbij geen bijdrage meer wordt gedaan aan de amovering van het windpark. Het windpark bestaat uit negen windturbines en zal aan het einde van de technische levensduur geamoveerd worden. Het saldo van de voorziening bedraagt per 31 december 2024 € 1,3 miljoen (2023: € 1,1 miljoen) en heeft een langlopend karakter.

Amovering funderingen

De voorziening voor amovering funderingen heeft betrekking op de door Havenbedrijf Amsterdam geaccepteerde verplichting tot het amoveren van de toegepaste AVI-slakken als funderingslaag op een terrein in het havengebied. De verwachte uitgaven worden geschat op basis van de huidige bekende kosten en prijsindexeringen. Het saldo van de voorziening bedraagt per 31 december 2024 € 1,5 miljoen (2023: € 1,4 miljoen) en heeft een langlopend karakter.

Amovering gebouwen

De voorziening voor amovering van gebouwen heeft betrekking op door Havenbedrijf Amsterdam geaccepteerde sloopkosten bij huur- of erfpachtbeëindiging van terreinen. De voorziening is gewaardeerd tegen contante waarde van de verwachte uitgaven op de betreffende locaties. Deze verwachte uitgaven worden geschat op basis van de huidige bekende kosten en prijsindexeringen. De stand van de voorziening bedraagt per 31 december 2024 € 0,5 miljoen (2023: € 0,5 miljoen) en heeft een langlopend karakter.

Voorziening voor personeelsregelingen	2024	2023
Stand per 1 januari	359.688	391.086
Dotaties	113.543	119.649
Contante waarde effect	-37.195	38.572
	436.036	549.307
Vrijval	-38.799	-88.289
Onttrekkingen	-36.642	-101.330
Stand per 31 december	360.595	359.688

De voorziening heeft betrekking op toekomstige jubileumuitkeringen aan werknemers. De regeling voor voormalig werknemers voor de aanvulling op wettelijke werkloosheidsuitkering is per april 2023 beëindigd. Aan deze voorzieningen wordt jaarlijks rente toegevoegd. De voorzieningen hebben een kortlopend karakter van € 54.534 (2023: € 58.793).

Voorziening nazorg baggerstort	2024	2023
Stand per 1 januari	1.307.265	1.307.265
Mutaties	-	-
Stand per 31 december	1.307.265	1.307.265

De voorziening nazorg baggerstort wordt berekend aan de hand van de door de provincie Noord-Holland verwachte bijdrage aan het tot 2115 actief monitoren van een baggerstortlocatie in het beheersgebied van Havenbedrijf Amsterdam. De voorziening heeft een langlopend karakter.

12 Langlopende schulden

	31-12-2024	31-12-2023
Schulden aan kredietinstellingen	90.000.000	90.000.000
Vooruitontvangen erfpacht	52.651.068	46.198.578
Overige schulden	2.988.441	3.268.086
	145.639.509	139.466.664

Langlopende schulden	Stand per 31 december 2024	Resterende looptijd 1-5 jaar	Resterende looptijd > 5 jaar
Schulden aan kredietinstellingen	90.000.000	-	90.000.000
Vooruitontvangen erfpacht	52.651.068	7.952.923	44.698.145
Overige schulden	2.988.441	940.855	2.047.586
Totaal	145.639.509	8.893.778	136.745.731

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

Schulden aan kredietinstellingen	31-12-2024	31-12-2023
Leningen o/g	90.000.000	90.000.000
	90.000.000	90.000.000

Leningen o/g	31-12-2024	31-12-2023
Saldo per 1 januari	90.000.000	90.000.000
Mutatie	-	-
Saldo per 31 december	90.000.000	90.000.000

De lening betreft een zogenaamde European Private Placement (EUPP) verstrekt door zes kredietinstellingen met een hoofdsom van € 90 miljoen met een looptijd van 10 jaar ingegaan per 15 juli 2021. De rente bedraagt 0,956% per jaar. Vervroegde aflossing ineens of in delen (met een minimum van € 5 miljoen) is mogelijk. Daarnaast is overeengekomen dat het gecorrigeerd eigen vermogen minimaal 35% van het totaal vermogen dient te bedragen. Aan deze voorwaarde is per 31 december 2024 voldaan. Zekerheden voor deze lening zijn niet gesteld. Bij de waardering van deze financiering is rekening gehouden met bijkomende kosten. De lening heeft per 31 december 2024 een langlopend karakter.

Vooruitontvangen erfpacht	2024	2023
Stand per 1 januari	46.198.578	48.537.707
Mutaties	-69.479	-1.441.125
Toevoeging	8.549.100	994.057
Kortlopend deel	-2.027.131	-1.892.061
Stand per 31 december	52.651.068	46.198.578

De vooruit ontvangen erfpacht betreft de door huurders betaalde afkoopsommen voor toekomstige erfpacht. Daarom is aan Havenbedrijf Amsterdam geen rente verschuldigd. Het deel van de vooruit ontvangen erfpachtvergoedingen dat betrekking heeft op 2025 is verantwoord onder de kortlopende schulden. Dit betreft voor 2024: € 2,0 miljoen (2023: € 1,9 miljoen).

Overige schulden	Waarborgsommen	Convenant Houthavens	Westpoort warmte	Totaal
Stand per 1 januari 2024				
Hoofdsom	2.521.119	1.008.299	86.108	3.615.526
Cumulatieve aflossing	-304.480	-42.960	-	-347.440
Saldo per 1 januari 2024	2.216.639	965.339	86.108	3.268.086
Mutaties				
Toevoeging	129.243	12.242	15.689	157.174
Aflossing	-400.093	-36.726	-	-436.819
Saldo mutaties	-270.850	-24.484	15.689	-279.645
Stand per 31 december 2024				
Hoofdsom	2.650.362	1.020.541	101.797	3.772.700
Cumulatieve aflossing	-704.573	-79.686	-	-784.259
Saldo per 31 december 2024	1.945.789	940.855	101.797	2.988.441

De leningsvoorwaarden zijn toegelicht onder de niet in de balans opgenomen rechten, verplichtingen en regelingen.

13 Kortlopende schulden

	31-12-2024	31-12-2023
Kredietinstellingen	40.000.000	25.000.000
Vooruitontvangen erfpacht	31.713.743	21.862.558
Belastingen en premies sociale verzekeringen	10.046.649	10.887.732
Schulden aan aandeelhouder	1.598.767	2.195.818
Handelscrediteuren	2.155.669	5.038.016
Pensioenen	517.803	500.741
Groepsmaatschappijen	209.895	1.252.094
Overige schulden en overlopende passiva	22.467.433	21.212.008
	108.709.959	87.948.967

Kredietinstellingen

Havenbedrijf Amsterdam beschikt per juni 2023 over een zogenaamde Revolving facilities agreement ter grootte van € 75 miljoen. Per 31 december 2024 is € 40 miljoen getrokken op deze faciliteit. Dit wordt in 2025 afgelost.

Groepsmaatschappijen	31-12-2024	31-12-2023
Schuld aan Cruise Port Amsterdam B.V.	209.895	1.252.094

De rekening-courant positie bestaat per 31 december 2024 uit de verplichting ten aanzien van de vennootschapsbelasting. Havenbedrijf Amsterdam N.V. vormt samen met zijn deelnemingen een fiscale eenheid voor de vennootschapsbelasting.

Per 31 december 2023 bestond de rekening-courant positie enerzijds uit compensabele verliezen ten aanzien van de vennootschapsbelasting en anderzijds uit een kortlopende vordering. Op 1 januari 2024 heeft er een herstructurering plaatsgevonden. Daarna is de rekening-courant vordering vereffend met de openstaande schulden van Waterkant C.V.

Belastingen en premies sociale verzekeringen	31-12-2024	31-12-2023
Loonheffing	2.751.899	2.775.287
Vennootschapsbelasting	1.087.873	8.112.445
Omzetbelasting	6.206.877	-
	10.046.649	10.887.732

De schulden ten aanzien van de vennootschapsbelasting ultimo 2024 betreft de belastingjaren 2024 en 2023.

Pensioenen	31-12-2024	31-12-2023
Verschuldigde pensioenpremie	517.803	500.741

Overige schulden en overlopende passiva	31-12-2024	31-12-2023
Vooruitontvangen subsidies	6.204.778	7.507.720
Reservering vakantiegeld en -dagen	4.996.878	4.482.358
Nog te betalen kortingen	1.912.876	2.120.458
Nog te ontvangen facturen	5.333.186	4.294.657
Onroerende zaak- en waterschapsbelastingen	1.742.227	1.128.794
Overige	2.277.488	1.678.021
	22.467.433	21.212.008

De vooruitontvangen subsidies zijn investeringssubsidies voor investeringsprojecten en worden toegekend op basis van de voortgang van het project. De post heeft met name betrekking op de vooruitontvangen subsidie voor de aanleg van Walstroombaan (€ 3,8 miljoen).

De post Overige heeft met name betrekking op vooruit ontvangen opbrengsten ad € 0,2 miljoen (2023: € 0 miljoen), nog te betalen erfpacht ad € 0,4 miljoen (2023: € 0,4 miljoen) en nog te betalen salarissen ad € 0,5 miljoen (2023: € 0,5 miljoen).

Onder de vooruitontvangen subsidies is een bedrag van € 5,7 miljoen begrepen met een resterende looptijd langer dan 1 jaar.

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

Niet in de balans opgenomen rechten, verplichtingen en regelingen

Informatieverschaffing over niet in de balans opgenomen regelingen

Transformatiegebied

In de Transformatiestrategie Haven-Stad, vastgesteld in de raadsvergadering van juli 2013, is besloten dat de gemeente Amsterdam inzet op een geleidelijke transformatiestrategie, te beginnen met de niet-haventerreinen. De gemeenteraad heeft op 21 december 2017 ingestemd met de Ontwikkelstrategie van Haven-Stad: vanaf 2029 gaat Amsterdam tussen de 40.000 en 70.000 woningen bouwen, waarvan een gedeelte wordt gerealiseerd op de haventerreinen rondom de Coen-, Minerva-, Mercurius- en Vlothaven. De financiële consequenties voor Havenbedrijf Amsterdam zijn afhankelijk van verdere besluitvorming en daardoor nog onzeker. In het coalitieakkoord 2014 heeft het college besloten dat de bestaande bedrijven in de haventerreinen binnen de ring in ieder geval tot 2040 kunnen blijven. In de ontwikkelstrategie is vastgelegd dat nieuwe woningen geleidelijk worden gerealiseerd tussen de huidige bedrijven. De overige afspraken zijn gelijk gebleven. De volgende afspraken zijn nu van kracht:

- Convenant Houthaven/NDSM;
- Bestaande bedrijven kunnen in ieder geval tot 2040 gevestigd blijven, binnen de bestaande milieufacturen;
- Nieuwe uitgaven en uitbreidingen zijn mogelijk met een looptijd tot 2029 of in overleg met de gemeente;

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

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

Convenant Houthavens

Havenbedrijf Amsterdam heeft het Convenant Houthavens gesloten met de gemeente Amsterdam, de provincie Noord-Holland en verschillende bedrijven in de haven. Het doel van de overeenkomst is om de ontwikkeling van de haven en de daar gevestigde bedrijven mogelijk te maken in goede balans met de ontwikkeling van woningbouw in de Houthaven en op de NDSM-werf. Er is een innovatiefonds

ingesteld voor bedrijven om bovenwettelijke milieumaatregelen te nemen die bijdragen aan de verbetering van de milieusituatie en leefomgeving. Dit zijn maatregelen die verder reiken dan die waartoe bedrijven verplicht zijn op basis van wet- en regelgeving. Voor het fonds is een maximumbedrag van € 9 miljoen beschikbaar gesteld. De maximale bijdrage van Havenbedrijf Amsterdam bedraagt € 3 miljoen. De resterende verplichting ultimo 2024 bedraagt € 1,8 miljoen (2023: € 1,8 miljoen).

ADM haven

Sinds 2021 zijn er ontwikkelingen rond de voormalige haven van de Amsterdamse Droogdok Maatschappij (ADM) die aan alle kanten grenst aan het beheersgebied van Havenbedrijf Amsterdam. Het havenbedrijf was partij in een mediation traject met de eigenaar. Daarbij werd verkend of de gemeente Amsterdam het ADM-terrein zou kunnen kopen. In augustus 2021 is het terrein inclusief waterperceel verkocht aan een derde. De nieuwe eigenaar heeft de juridische procedure overgenomen die de vorige eigenaar was begonnen tegen het havenbedrijf. De nieuwe eigenaar vordert eveneens ontruiming van de watervlakte, eist schadevergoeding en verlangt dat er baggerwerkzaamheden worden uitgevoerd om de originele waterdiepte te herstellen. Havenbedrijf Amsterdam verwierpt de claim en voert verweer in de juridische procedure bij de Rechtbank Amsterdam. Het havenbedrijf heeft op basis van de bij hem bekende gegevens en juridische adviezen geen aanleiding om het bedrag aan te passen dat in de vorige jaarrekening is genoemd voor een meest negatieve uitkomst, te weten € 1,7 miljoen. Het verdere verloop van deze procedure en de uitkomst is zodanig onzeker dat de claim niet in de balans is verwerkt.

Gemeentelijke Brandweer Amsterdam (GBA)

Havenbedrijf Amsterdam is een van de drie leden van de coöperatie Gezamenlijke Brandweer Amsterdam (GBA) U.A. Havenbedrijf Amsterdam staat vanaf 16 september 2019 vijf jaar garant voor een tekort aan lidmaatschapsbijdragen van de coöperatie bedrijfsleden GBA. De bijdrage bestond in 2024 uit € 1,3 miljoen aan vaste bijdrage.

Fiscale eenheid

Havenbedrijf Amsterdam is hoofd van de fiscale eenheid voor de vennootschapsbelasting. Onder de eenheid vallen per 31 december 2024 de deelnemingen Port of Amsterdam Participaties B.V., Cruise Port Amsterdam B.V. en Port of Amsterdam International B.V.

Energiehaven

Havenbedrijf Amsterdam heeft in 2018 een convenant getekend met het ministerie van I&W, Tata Steel, gemeente Velsen, provincie Noord-Holland en Zeehaven IJmuiden voor de oprichting van de Energiehaven. Het doel is om nadere overeenkomsten uit te werken die tot realisatie van de aanleg en exploitatie van de Energiehaven leiden. Het consortium (bestaande uit de drie laatstgenoemde partijen en Havenbedrijf Amsterdam) gaan de Energiehaven in de toekomst exploiteren met een apart op te richten juridische entiteit. In het convenant is toestemming gegeven aan het consortium om € 2,25 miljoen uit te geven, waarvan 48% voor Havenbedrijf Amsterdam op basis van de vastgelegde verdeelsleutel. Als de kosten hoger worden of dreigen te worden, dan moet het bestuurlijk overleg toestemming geven. Havenbedrijf Amsterdam is penvoerder.

Financiële instrumenten

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

Renterisico

Havenbedrijf Amsterdam loopt renterisico over de rentedragende vorderingen (met name onder financiële vaste activa), liquide middelen, voorziening voor saneringsverplichtingen, personeelsvoorzieningen en rentedragende lang- en kortlopende schulden. Havenbedrijf Amsterdam loopt risico ten aanzien van toekomstige kasstromen voor vorderingen en schulden met variabele renteafspraken. De stijgende financieringsbehoefte (en invulling) heeft invloed op het renterisico. De renteontwikkeling wordt maandelijks gemonitord en in de Treasury Commissie (TC) worden de effecten van renteontwikkeling besproken en afdekkingsmogelijkheden overwogen.

Valutarisico

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

Kredietrisico

Kredietrisico's ontstaan voor Havenbedrijf Amsterdam voornamelijk bij grote klanten. De gehanteerde betalingsvoorwaarden en het historische betalingsgedrag van onze klanten maken toepassing van financiële instrumenten ter beperking van dit risico niet noodzakelijk. Aan nieuwe grote klanten wordt een bankgarantie gevraagd. Voor oninbare vorderingen vormt Havenbedrijf Amsterdam een voorziening voor dubieuze debiteuren. Havenbedrijf Amsterdam loopt kredietrisico over leningen en vorderingen opgenomen onder financiële vaste activa, handels en overige vorderingen en liquide middelen.

Liquiditeitsrisico

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

Havenbedrijf Amsterdam beschikt over de volgende kredietruimte:

- een niet door zakelijke zekerheid gedekte doorlopende kredietfaciliteit van € 75 miljoen. De te betalen rente bedraagt Euribor plus 120 basispunten (2023: Euribor plus 100 basispunten).

Informatieverschaffing over niet in de balans opgenomen verplichtingen

Voor de meerjarige financiële verplichtingen tegenover derden zijn vanaf 2024 de verplichtingen groter dan € 100.000 beoordeeld en meegenomen.

Ultimo 2024 bestaat een aantal meerjarige financiële verplichtingen tegenover derden met betrekking tot erfpacht van terreinen, onderhoud van het havengebied, infrastructuur en de interne bedrijfsvoering. Dit betreft meerjarige contracten voor onder andere niet afgekochte erfpachtregelingen, huur van kantoorpanden, lease van voertuigen, IT diensten en reiniging van wegen.

Het totaal aan verplichtingen bedraagt € 148,5 miljoen (2023: € 141,9 miljoen). Hiervan heeft € 9,3 miljoen een looptijd van minder dan 1 jaar, € 14,3 miljoen van 1-5 jaar en € 124,9 miljoen meer dan 5 jaar. De toename van deze verplichting heeft hoofdzakelijk te maken met de afloop van resterende verplichtingen in 2023, waar ultimo 2023 nog geen nieuwe overeenkomsten voor waren afgesloten.

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

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

Havenbedrijf Amsterdam kent de volgende directe en indirecte belangen:

Deelnemingen	Plaats	Belang
Port of Amsterdam Participaties B.V.	Amsterdam, NL	100%
Coöperatie Gezamenlijke Brandweer Amsterdam U.A.	Amsterdam, NL	33%
Port of Amsterdam International B.V.	Amsterdam, NL	100%
Windpark Ruigoord B.V.	Amsterdam, NL	50%
Hafen Duisburg/Amsterdam Beteiligungsgesellschaft mbH	Duisburg, DE	34%
Portbase B.V.	Rotterdam, NL	25%
Mainport Innovation Fund II B.V.	Amstelveen, NL	24,25%
Bin2Barrel Holding B.V.	Bentveld, NL	10%
Cruise Port Amsterdam B.V.	Amsterdam, NL	100%
RON Achtersluispolder 1 B.V.	Zaanstad, NL	66,67%
Shared Energy Platform Holding B.V.	Amsterdam, NL	50%

Niet in de balans opgenomen verplichtingen inzake investeringsverplichtingen

Ultimo 2024 is Havenbedrijf Amsterdam voor een bedrag van € 31 miljoen (2023: € 56,7 miljoen) aan verplichtingen tegenover derden aangegaan voor de aanschaf en ontwikkeling van immateriële en materiële vaste activa.

Informatieverschaffing over niet in de balans opgenomen activa

Havenbedrijf Amsterdam heeft langlopende huur- en erfpachtcontracten voor vastgoed, terreinen en kades afgesloten. De toekomstige minimale opbrengsten daarvan bedragen € 2.949 miljoen, waarvan € 118 miljoen in het komende jaar vallen. Voor een bedrag van € 446 miljoen hebben de contracten een looptijd van 1-5 jaar en voor € 2.386 miljoen een looptijd van langer dan 5 jaar. Onderdeel hiervan is de vooruitontvangen erfpacht- en huuropbrengst die in de balans is opgenomen. De genoemde bedragen zijn gebaseerd op het prijspeil 2024. Er is geen rekening gehouden met toekomstige indexering van tarieven.

In 2024 is een totaalbedrag van € 121 miljoen aan ontvangsten in de winst- en verliesrekening verwerkt. De overeenkomsten hebben een looptijd van 20-50 jaar. De opbrengst is een vast bedrag per jaar en wordt jaarlijks geïndexeerd.

Toelichting op de winst-en-verliesrekening

14 Opbrengsten

	2024	2023
Huur en erfpacht	121.343.129	115.619.381
Zeehavengelden	56.443.733	54.197.194
Binnenhavengelden	8.203.856	7.816.118
Opbrengsten ligplaatsreserveringen	4.058.880	3.589.614
Overige opbrengsten	8.482.959	9.188.667
	198.532.557	190.410.974

Huur en erfpacht

De opbrengsten voor huur en erfpacht zijn toegenomen door nieuwe uitgiftes en reguliere prijsstijgingen. In 2024 hebben we 6,9 hectare aan terreinen uitgegeven (2023: 17,1 hectare) en 3,7 hectare aan terreinen teruggenomen (2023: 4,9 hectare). Grote havengebonden uitgiftes in 2024 zijn gevestigd op Hoogtij en aan de Moezelhavenweg. De teruggenomen terreinen liggen aan de Amerikahavenweg, Moezelhavenweg en Deccaweg.

Zeehavengelden

De opbrengsten zeehavengelden stijgen in 2024 met € 2,2 miljoen. Dit is het gevolg van een indexatie van de tarieven, die in 2024 met 5,9% zijn geïndexeerd. De overslag is in 2024 in lijn met 2023 (2024: 62,2 miljoen ton; 2023: 63,0 miljoen ton).

Binnenhavengelden

De opbrengsten binnenhavengelden nemen in 2024 ten opzichte van 2023 toe met 5,0%. Dit is het gevolg van een tariefindexatie van 5,9% in 2024.

Ligplaatsreserveringen

De opbrengsten uit ligplaatsreserveringen nemen in 2024 ten opzichte van 2023 toe met 13,1%. Dit is het gevolg van een tariefindexatie van 5,9% in 2024.

Overige opbrengsten

De overige opbrengsten zijn voornamelijk opbrengsten uit het Havenafvalplan (2024: € 3,8 miljoen, 2023: € 4,5 miljoen) en opbrengsten vanuit doorbelaste energie (2024: € 2,9 miljoen 2023: € 1,5 miljoen). De daling ten opzichte van vorig jaar betreft voornamelijk de eenmalige watercompensatie in 2023 ten aanzien van de Houthaven (2024: € 0, 2023: € 2,2 miljoen). De daling wordt gecompenseerd door de hogere opbrengsten uit energie doorbelasting.

15 Personeelslasten

	2024	2023
Lonen en salarissen	32.119.228	30.647.525
Sociale lasten en pensioenlasten	8.896.207	8.440.256
Overige personeelskosten	6.020.070	5.274.893
	47.035.505	44.362.674

Op de lonen en salarissen is een bedrag van € 0,6 miljoen in mindering gebracht als gevolg van doorbelaste lonen en salarissen (2023: € 0,6 miljoen).

In 2024 stegen de lonen en salarissen met € 1,4 miljoen (4,5%). Een groot deel van de stijging wordt verklaard door de nieuwe cao per 1 april 2024, waarin de salarissen (en daaraan gerelateerde premies en toelagen) met gemiddeld 5% toenemen ten opzichte van 2023 (impact € 1,3 miljoen). Daarnaast zijn er dit jaar nieuwe RVU-regelingen afgesloten (2023: 0) en zijn de RVU-regelingen (zowel bestaand als nieuw) geïndexeerd met 23,49% als onderdeel van de nieuwe cao (impact € 0,3 miljoen).

In de sociale lasten en pensioenlasten is een bedrag van € 4,4 miljoen (2023: € 4,2 miljoen) opgenomen voor de pensioenpremies.

Gemiddeld aantal werknemers

	2024	2023
Nautische activiteiten	170,3	166,1
Exploitatie haventerreinen en overhead	195	194,5
Totaal	365,3	360,6

Gedurende 2024 en 2023 is er geen sprake van werknemers die in het buitenland werkzaam zijn.

Bezoldiging bestuurders

Het in 2024 van toepassing zijnde beloningsbeleid voor de directieleden van Havenbedrijf Amsterdam is in december 2017, op voorstel van de Raad van Commissarissen, vastgesteld door de aandeelhouder. Dit beloningsbeleid biedt een arbeidsvoorwaardenpakket, bestaande uit een vast basissalaris, een mogelijke variabele beloning en een bijdrage in de pensioenpremie. De onderstaande beloningen voor de directie zijn in lijn met het bezoldigingsbeleid deelnemingen van de gemeente Amsterdam.

Gegevens 2024 (bedragen x €1)	K.J. Overtoom	A.H. Kousbroek	D.F. Bosman
Functiegegevens	CEO	CFO	CIO
Aanvang en einde functievervulling in 2024	01/01-31/12	01/01-31/12	01/01-31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1	1	1
Dienstbetrekking?	ja	ja	ja
Bezoldiging			
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	209.455	186.259	186.240
Beloningen betaalbaar op termijn	23.545	23.441	23.460
Subtotaal	233.000	209.700	209.700
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	233.000	209.700	209.700
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	-	-	-
Bezoldiging	233.000	209.700	209.700
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijdag al dan niet is toegestaan	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.

Gegevens 2023 (bedragen x €1)	K.J. Overtoom	A.H. Kousbroek	D.F. Bosman
Functiegegevens	CEO	CFO	CIO
Aanvang en einde functievervulling in 2023	01/01-31/12	01/01-31/12	01/01-31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1	1	1
Dienstbetrekking?	ja	ja	ja
Bezoldiging			
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	200.252	178.064	177.833
Beloningen betaalbaar op termijn	22.748	22.636	22.668
Subtotaal	223.000	200.700	200.501
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	223.000	200.700	200.700
Bezoldiging	223.000	200.700	200.501

Vaste beloning

De vaste beloning van de directieleden is in 2024 t.o.v. 2023 verhoogd. De genoemde bedragen zijn inclusief vakantiegeld en exclusief werkgeverspremies sociale verzekeringen.

Variabele beloning

Aan de leden van de statutaire directie kan een variabele beloning worden toegekend van maximaal 10% van het bruto salaris. Over het boekjaar 2024 is geen variabele bonus toegekend.

Pensioenkosten

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

Bezoldiging commissarissen

	Aanvang termijn	Einde termijn	2024	2023
W.J. Maas	03-05-2021	01-06-2023		9.292
E.G den Boer	01-09-2021	01-01-2024		22.300
A.M. Magis	01-09-2019	01-09-2028	23.300	22.300
M.E.T. Pigeaud-Wijdeveld	01-09-2019	01-09-2026	23.300	22.300
J.P.D.M. Lagasse (voorzitter)	01-04-2022	01-04-2026	34.950	33.450
B. Boer	01-06-2023	01-06-2027	23.300	13.008
R. Becker	01-06-2024	01-06-2028	13.592	
			118.442	122.650

De vergoeding voor de leden van de Raad van Commissarissen is gerelateerd aan het maximum dat geldt voor de meestverdienende bestuurder, in lijn met de WNT (Wet normering topinkomens). Voor de leden betekent dit 10% van de algemene WNT-norm in 2024 (= € 233.000). Voor de voorzitter is dit 15%.

16 Afschrijvingen

	2024	2023
Immateriële vaste activa	4.306.450	3.895.264
Materiële vaste activa	25.497.811	25.190.761
	29.804.261	29.086.025

Onder de afschrijvingen op immateriële vaste activa is een bijzondere waardevermindering opgenomen ad € 2,4 miljoen (2023: € 1,4 miljoen).

Onder de afschrijvingen op materiële vaste activa zijn een bijzondere waardevermindering ad € 0,9 miljoen (2023: € 1,6 miljoen) en een boekverlies op desinvesteringen ad € 0,5 miljoen (2023: € 0,9 miljoen) opgenomen.

17 Overige bedrijfskosten

	2024	2023
Beheer- en onderhoudskosten	9.958.155	8.953.851
ICT kosten	9.478.417	7.545.034
Milieu en ruimte	4.060.413	3.335.919
Onderzoek- en advieskosten	3.164.736	2.410.236
Huur- en erfpachtkosten	2.797.514	2.751.287
Energiekosten	2.695.428	1.466.379
Communicatie, marketing en acquisitie	2.424.360	2.150.101
Huisvestingskosten	2.045.283	2.306.731
Overige kosten	8.523.626	10.906.363
	45.147.932	41.825.901

De toename in de ICT-kosten (€ 1,9 miljoen) heeft voornamelijk betrekking op de hogere kosten voor beheer en onderhoud van de software en licenties. De toename is het gevolg van het toenemend gebruik van diverse applicaties met de daaraan verbonden licenties en bijkomende kosten.

De toename van de kosten van Milieu en Ruimte (€ 0,7 miljoen) is voornamelijk veroorzaakt door de hogere indexering op de sanerings- en amoveringsvoorzieningen ten opzichte van vorig jaar (2024: 4,1%, 2023: 3,8%). Daarnaast heeft er een vrijval plaatsgevonden van afgerond € 0,6 miljoen als gevolg van nieuw uitgevoerde bodemonderzoeken.

De onderzoeks- en advieskosten zijn ten opzichte van 2023 toegenomen met € 0,7 miljoen. De hogere kosten zijn het gevolg van een toename in de juridische advieskosten en overige advieskosten.

De overige advieskosten hadden in 2024 voornamelijk betrekking op grondonderzoeken in het Westelijk Havengebied (Biopark), begeleiding bij de totstandkoming van onze nieuwe visie en strategie en advieskosten ten aanzien van de duurzaamheidsrapportage.

De energiekosten zijn toegenomen (€ 1,2 miljoen) als gevolg van de stijging in de vraag naar en het verbruik van walstroom. Ook is een schip van het COA voorzien van walstroom. Hiertegenover staat dat de bijbehorende opbrengsten ook zijn toegenomen.

De overige kosten zijn ten opzichte van 2023 afgenomen met € 2,3 miljoen. De mutatie wordt vooral veroorzaakt door eenmalige transacties. In 2023 is een terugkoop gedaan van een uitgegeven erfpacht aan de Moezelhavenweg (€ 4,8 miljoen). In 2024 zijn percelen teruggenomen en contracten afgekocht voor locaties aan de Papierweg en de Nieuwe Hemweg (€ 1,9 miljoen).

Honoraria externe accountant	2024	2023
Het honorarium bedraagt:		
Controle van de jaarrekening	202.000	184.000
Overige controle opdrachten	16.000	2.700
Overige niet-controle opdrachten	11.600	-
Adviesdiensten op fiscaal terrein	-	-
Totaal	229.600	186.700

In de tabel staan de totale honoraria voor het onderzoek van de jaarrekening 2024 (2023), ongeacht of de werkzaamheden al gedurende het boekjaar 2024 (2023) zijn verricht.

18 Financiële baten en lasten

	2024	2023
Rentebaten	3.282.357	791.893
Rentelasten	-1.452.639	-3.352.320
	1.829.718	-2.560.427

Rentebaten	2024	2023
Leningen u/g	479.132	467.152
Uitgestelde betaling debiteuren	345.057	324.741
Rente personeelsvoorzieningen	37.195	-
Rente sanerings- en amoveringsvoorzieningen	2.420.973	-
	3.282.357	791.893

Rentelasten	2024	2023
Rente voorzieningen	-	1.397.115
Kredietfaciliteit aan banken	567.140	1.016.026
Langlopende schuld aan kredietinstellingen	869.960	877.130
Voorziening personeelsregelingen	-	38.572
Overige	15.539	23.477
	1.452.639	3.352.320

De rentelasten nemen ten opzichte van vorig boekjaar af met € 2,0 miljoen. Dit komt door de dalende rente voor contantmaking van de voorzieningen en door de lagere rentelasten op kredietfaciliteiten. De rentelasten op kredietfaciliteiten is gedaald doordat minder gebruik is gemaakt van de faciliteiten.

19 Belastingen

	2024	2023
Latente belastingen	-6.175.352	644.193
Belastingen uit voorgaande boekjaren	105.752	-
Belastingen uit huidig boekjaar	-14.133.108	-19.454.873
Totaal van belastingen over de winst of het verlies	-20.202.708	-18.810.680

	2024 in %	2023 in %
Nominaal tarief	25,8	25,8
Niet aftrekbare kosten en fiscale bijtellingen	-	-
Correctie af te dragen belasting voorgaand jaar	-	-
Mutatie latente belastingvordering wegens wijziging toekomstige belastingtarieven	-	-
Tariefopstap eerste belastingschijf	-	0,1
	-	-
Effectief tarief	25,8	25,9

De aanpassing in 2024 in verband met belastingen voorgaande boekjaren (€ 0,1 miljoen) heeft betrekking op het verschil tussen de verwerkte verschuldigde vennootschapsbelasting 2022 en de ingediende aangifte over 2022.

20 Resultaat deelnemingen

	2024	2023
Port of Amsterdam Participaties B.V.	572.741	1.779.294
Cruise Port Amsterdam B.V.	-1.183.874	-433.464
Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied N.V.	1.622	-51.682
	-609.511	1.294.148

Overige toelichtingen

Gebeurtenissen na balansdatum

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

Tekenblad

Amsterdam, 12 maart 2025
Havenbedrijf Amsterdam N.V.:

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

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

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

Amsterdam, 12 maart 2025
Ondertekening commissarissen:

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

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

w.g. B. (Bartho) Boer

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

w.g. R. (Resi) Becker

Overige gegevens

Statutaire regeling omtrent de bestemming van de winst

Op 16 april 2021 is het dividendbeleid gewijzigd, zoals dat in 2013 bij de verzelfstandiging van het havenbedrijf in artikel 9 van de Havenovereenkomst werd vastgelegd. In de statuten van Havenbedrijf Amsterdam is nu een bepaling opgenomen dat voortaan het dividendbeleid wordt vastgesteld door de aandeelhouder, op voorstel van raad van commissarissen en directie.

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

Uitgangspunten van het beleid om het dividend te bepalen, zijn de continuïteit van de vennootschap en een robuuste kapitaalstructuur. Er dient voldoende ruimte te zijn om te investeren, waarbij de investeringsagenda van het strategisch plan 2021-2025 het uitgangspunt is. Het beleid biedt voldoende ruimte voor een inhoudelijke afweging tussen de investeringsagenda en de hoogte van het dividend.

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

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

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen jaarrekening 2024

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2024 van Havenbedrijf Amsterdam N.V. te Amsterdam gecontroleerd.

Naar ons oordeel geeft de in dit jaarverslag opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van Havenbedrijf Amsterdam N.V. op 31 december 2024 en van het resultaat over 2024 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

De jaarrekening bestaat uit:

1. de balans per 31 december 2024;
2. de winst- en verliesrekening over 2024; en
3. de toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

De basis voor ons oordeel

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

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

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

Informatie ter ondersteuning van ons oordeel

Wij hebben onze controlewerkzaamheden bepaald in het kader van de jaarrekening-controle als geheel en bij het vormen van ons oordeel hierover. Onderstaande informatie ter ondersteuning van ons oordeel en onze bevindingen moeten in dat kader worden bezien en niet als afzonderlijke oordelen of conclusies.

Geen continuïteitsrisico's geïdentificeerd

Zoals toegelicht in het onderdeel 'Continuïteit' op pagina 114 van de jaarrekening, heeft de directie een continuïteitsbeoordeling uitgevoerd en geen continuïteitsrisico's geïdentificeerd. Onze procedures om de continuïteitsbeoordeling van de directie te evalueren omvatten onder andere:

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

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

Controleaanpak frauderisico's

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

Wij hebben de opzet en de relevante aspecten van het interne beheersingssysteem en in het bijzonder de frauderisicoanalyse geëvalueerd alsook bijvoorbeeld de bedrijfscode, klokkenluidersregeling en de regeling rondom (informatiebeveiligings) indicentenregistratie.

Wij hebben de opzet en het bestaan geëvalueerd, en voor zover wij noodzakelijk achten, de werking getoetst van interne beheersmaatregelen gericht op het mitigeren van frauderisico's.

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

Het risico op het doorbreken van interne beheersingsmaatregelen door het management

Frauderisico	Controlewerkzaamheden en waarnemingen
Conform onze beroepsstandaarden hebben wij aandacht besteed aan het risico op het doorbreken van interne beheersingsmaatregelen door het management. Het management bevindt zich in een unieke positie om fraude te plegen, omdat zij in staat is de administratieve vastleggingen te manipuleren en frauduleuze financiële overzichten op te stellen door interne beheersingsmaatregelen te doorbreken die anderszins effectief lijken te werken. In deze context, hebben wij specifiek aandacht besteed aan significante schattingen en oordelen van het management. De belangrijkste mogelijkheden voor manipulatie door het management van Havenbedrijf Amsterdam N.V. liggen bij handmatige elementen van de interne beheersingsmaatregelen, zoals memoriaalboekingen en tussenrekeningen. Het management kan druk ervaren om schattingen te manipuleren die een aanzienlijk oordeel vereisen om daarmee de resultaten te sturen. Wij hebben in dat kader met name aandacht besteed aan het saldo van de saneringsvoorziening aangezien dit de jaarrekeningpost is met het meest significante schattingselement.	Voor zover relevant voor onze controle, hebben wij de opzet en het bestaan geëvalueerd van de maatregelen van interne beheersing in de processen voor het genereren en verwerken van journaalposten en het maken van schattingen, uitgaande van een risico op doorbreking van dat proces. We hebben het proces rondom de totstandkoming van financiële verslaggeving beoordeeld en daarbij met name de opzet en implementatie geëvalueerd van de interne beheersingsmaatregelen. Bij al onze controlewerkzaamheden hebben we aandacht besteed aan het risico dat het management de interne beheersingsmaatregelen doorbreekt, inclusief een evaluatie van aanwijzingen van mogelijke oneigenlijke beïnvloeding door het management, hetgeen een risico op een afwijking van materieel belang in de jaarrekening als gevolg van fraude kan betekenen. Door een gedegen risicoanalyse hebben wij vastgesteld op welke manieren het management de aanwezige interne beheersing kan doorbreken. Middels specifieke werkzaamheden op deze onderdelen hebben wij geen indicaties op het doorbreken van de interne beheersing en hieruit volgende materiële fraude. Wij hebben journaalposten geselecteerd op basis van risicocriteria, zoals memoriaalboekingen in de opbrengstenverantwoording en boekingen die invloed hebben op het financiële resultaat, bijvoorbeeld door het wel of niet activeren van uitgaven waar oordeelsvorming aan ten grondslag ligt. Hier zijn gegevensgerichte controlewerkzaamheden op uitgevoerd. De belangrijkste schattingsspost in de jaarrekening ziet toe op de saneringsvoorziening. Wij hebben aandacht besteed aan mogelijke tendenties in de inschattingen van het management die aan de waardering van de saneringsvoorziening ten grondslag liggen. Wij hebben de voorziening gecontroleerd aan de hand van externe taxatierapporten en tevens hebben we vastgesteld dat alle gronden met een saneringsverplichting onderdeel zijn van de voorziening. Ook hebben wij aandacht besteed aan de redelijkheid van de gehanteerde rekenrente en het gehanteerde inflatiepercentage, door deze te toetsen aan marktverwachtingen. Onze werkzaamheden hebben niet geleid tot specifieke aanwijzingen voor fraude of vermoedens van fraude ten aanzien van het doorbreken van de interne beheersing door de directie.

Het risico van frauduleuze financiële verslaggeving in de opbrengstenverantwoording

Frauderisico

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

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

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

Controlewerkzaamheden en waarnemingen

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

Met behulp van data-analyse hebben wij op basis van onze risico-inschatting zowel verwachte als onverwachte journaalposten op opbrengstenrekeningen geselecteerd, en hier gegevensgerichte werkzaamheden op uitgevoerd. Hierbij hebben wij ons hoofdzakelijk gericht op journaalposten die rondom jaareinde zijn verantwoord.

Onze werkzaamheden hebben niet geleid tot specifieke aanwijzingen voor fraude of vermoedens van fraude ten aanzien van de afgrenzing en volledigheid van de opbrengstenverantwoording.

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

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

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie

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

- het managementoverzicht;
- de duurzaamheidsverklaring en
- de overige gegevens op pagina 149

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

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

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

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

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

Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening

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

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

Bij het opmaken van de jaarrekening moet de directie afwegen of de onderneming in staat is om haar werkzaamheden in continuïteit voort te zetten. Op grond van genoemd verslaggevingsstelsel moet de directie de jaarrekening opmaken op basis van de continuïteitsveronderstelling, tenzij de directie het voornemen heeft om de vennootschap te liquideren of de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of als beëindiging het enige realistische alternatief is.

De directie moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de onderneming haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten, toelichten in de jaarrekening.

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

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

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

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

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

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

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

aanvaardbaar is. Tevens het op basis van de verkregen controle informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gereede twijfel zou kunnen bestaan of de onderneming haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaet zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat een onderneming haar continuïteit niet langer kan handhaven;

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

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

Amstelveen, 12 maart 2025

BDO Audit & Assurance B.V.
namens deze,

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

Bijlage 1

Overzicht van ESRS-publicatievereisten

ESRS 2 – Algemene toelichtingen, pag. 65-69

Norm	Omschrijving	Status
BP-1	Algemene grondslag voor het opstellen van duurzaamheidsverklaringen	
BP-2	Rapportage over specifieke omstandigheden	
GOV-1	De rol van bestuurders-, leidinggevende en toezichthoudende organen	
GOV-2	Informatie verschaft aan en omgang met duurzaamheidsthema's door bestuurs-, leidinggevende en toezichthoudende organen van de onderneming	
GOV-3	Integratie van duurzaamheidsprestaties in beloningsregelingen	
GOV-4	Due-diligenceverklaring	
GOV-5	Risicobeheersing en interne controles voor duurzaamheidsrapportage	
SBM-1	Strategie, businessmodel en waardeketen	
SBM-2	Belangen en opvattingen van stakeholders	
SBM-3	Materiële impacts, risico's en kansen en de wisselwerking daarvan met strategie en businessmodel	
IRO-1	Processen om materiële impacts, risico's en kansen in kaart te brengen en te analyseren	
IRO-2	Rapportage-eisen in ESRS opgenomen in de duurzaamheidsverklaring	

ESRS E1 – Klimaatverandering, pag. 71-78

Norm	Omschrijving	Status
E1 GOV-3	Integratie van duurzaamheidsprestaties in beloningsregelingen	
E1-1	Transitieplan voor klimaatmitigatie	
E1 SBM-3	Materiële impacts, risico's en kansen en de wisselwerking daarvan met strategie en businessmodel	
E1 IRO-1	Beschrijving van de processen om materiële klimaatimpacts, -risico's en -kansen in kaart te brengen en te analyseren	
E1-2	Beleid ten aanzien van klimaatmitigatie en klimaatadaptatie	
E1-3	Maatregelen en middelen wat betreft beleid ten aanzien van klimaatverandering	
E1-4	Doelen inzake klimaatmitigatie en klimaatadaptatie	
E1-5	Energieverbruik en energiemix	
E1-6	Bruto scope 1-, 2-, 3-emissies en totale broeikasgasemissies	
E1-7	Broeikasgasverwijderingen en projecten voor broeikasgasmitigatie gefinancierd uit carbon credits	
E1-8	Interne koolstofbeprijzing	
E1-9	Beoogde financiële effecten van materiële fysieke en transitierisico's en potentiële klimaatkansen	

niet materieel
 nog niet gestart
 intern gestart
 uitvoer gestart
 uitvoer gevorderd

ESRS E2 – Verontreiniging, pag. 79-83

Norm	Omschrijving	Status
E2 IRO-1	Beschrijving van de processen om materiële verontreinigingsimpacts, -risico's en -kansen in kaart te brengen en te analyseren	
E2-1	Beleid ten aanzien van verontreiniging	
E2-2	Maatregelen en middelen wat betreft verontreiniging	
E2-3	Doelen wat betreft verontreiniging	
E2-4	Verontreiniging van lucht, water en bodem	
E2-5	Zorgwekkende stoffen en zeer zorgwekkende stoffen	
E2-6	Beoogde financiële effecten van impacts, risico's en kansen wat betreft verontreiniging	

ESRS E3 – Water en mariene hulpbronnen, pag. 84-85

Norm	Omschrijving	Status
E3 IRO-1	Beschrijving van de processen om voor water en mariene hulpbronnen materiële impacts, risico's en kansen in kaart te brengen en te analyseren	
E3-1	Beleid ten aanzien van water en mariene hulpbronnen	
E3-2	Maatregelen en middelen wat betreft water en mariene hulpbronnen	
E3-3	Doelen wat betreft water en mariene hulpbronnen	
E3-4	Waternutverbruik	
E3-5	Beoogde financiële effecten van impacts, risico's en kansen wat betreft water en mariene hulpbronnen	

ESRS E4 – Biodiversiteit en ecosystemen, pag. 86-88

Norm	Omschrijving	Status
E4 SBM-3	Materiële impacts, risico's en kansen en de wisselwerking daarvan met strategie en businessmodel	
E4 IRO-1	Beschrijving van processen om voor biodiversiteit en ecosystemen materiële impacts, risico's en kansen in kaart te brengen en te analyseren	
E4-1	Transitieplan en meeweging van biodiversiteit en ecosystemen in strategie en businessmodel	
E4-2	Beleid ten aanzien van biodiversiteit en ecosystemen	
E4-3	Maatregelen en middelen wat betreft biodiversiteit en ecosystemen	
E4-4	Doelen wat betreft biodiversiteit en ecosystemen	
E4-5	Impactmaatstaven wat betreft biodiversiteit en ecosystemen	
E4-6	Beoogde financiële effecten van risico's en kansen met betrekking tot biodiversiteit en ecosystemen	

niet materieel
 nog niet gestart
 intern gestart
 uitvoer gestart
 uitvoer gevorderd

ESRS E5 – Materiaalgebruik en circulaire economie, pag. 89-92

Norm	Omschrijving	Status
E5 IRO-1	Beschrijving van de processen om voor materiaalgebruik en circulaire economie materiële impacts, risico's en kansen in kaart te brengen en te analyseren	
E5-1	Beleid ten aanzien van materiaalgebruik en circulaire economie	
E5-2	Maatregelen en middelen inzake materiaalgebruik en circulaire economie	
E5-3	Doelen wat betreft materiaalgebruik en circulaire economie	
E5-4	Materiaalinstromen	
E5-5	Materiaaluitstromen	
E5-6	Beoogde financiële effecten van impacts, risico's en kansen wat betreft materiaalgebruik en circulaire economie	

niet materieel
 nog niet gestart
 intern gestart
 uitvoer gestart
 uitvoer gevorderd

ESRS S1 – Eigen personeel, pag. 93-96

Norm	Omschrijving	Status
S1 SBM-2	Belangen en opvattingen van stakeholders	
S1 SBM-3	Materiële impacts, risico's en kansen en de wisselwerking daarvan met strategie en businessmodel	
S1-1	Beleid ten aanzien van eigen personeel	
S1-2	Processen om met eigen werknemers en werknemers-vertegenwoordigers te overleggen over impacts	
S1-3	Herstelprocessen voor negatieve impacts en kanalen voor eigen werknemers om zorgen kenbaar te maken	
S1-4	Acteren op materiële impacts op eigen personeel, en benaderingen om wat eigen personeel betreft materiële risico's te mitigeren en materiële kansen te benutten, en de effectiviteit van die maatregelen	
S1-5	Doelen wat betreft het beheersen van materiële negatieve impacts, het bevorderen van positieve impacts en het beheersen van materiële risico's en kansen	
S1-6	Kenmerken van de werknemers van de onderneming	
S1-7	Kenmerken van medewerkers niet in loondienst onder het eigen personeel van de onderneming	
S1-8	Cao-dekkingsgraad en sociale dialoog	
S1-9	Diversiteitsmaatstaven	
S1-10	Leefbare lonen	
S1-11	Sociale bescherming	
S1-12	Mensen met een beperking	
S1-13	Maatstaven voor opleiding en ontwikkeling van vaardigheden	
S1-14	Veiligheids- en gezondheidsmaatstaven	
S1-15	Maatstaven voor werk-privébalans	
S1-16	Beloningsmaatstaven (loonkloof en totale beloning)	
S1-17	Incidenten, klachten en ernstige impacts op het gebied van mensenrechten	

ESRS S2 – Werknemers in de waardeketen, pag. 97-102

Norm	Omschrijving	Status
S2 SBM-2	Belangen en opvattingen van stakeholders	
S2 SBM-3	Materiële impacts, risico's en kansen en de wisselwerking daarvan met strategie en businessmodel	
S2-1	Beleid ten aanzien van werknemers in de waardeketen	
S2-2	Processen om met werknemers in de waardeketen te overleggen over impacts	
S2-3	Herstelprocessen voor negatieve impacts en kanalen voor werknemers in de waardeketen om zorgen kenbaar te maken	
S2-4	Acteren op materiële impacts op werknemers in de waardeketen, en benaderingen om wat betreft werknemers in de waardeketen materiële risico's te beheersen en materiële kansen te benutten, en de effectiviteit van die maatregelen	
S2-5	Doelen wat betreft het beheersen van materiële negatieve impacts, het bevorderen van positieve impacts en het beheersen van materiële risico's en kansen	

ESRS S3 – Getroffen gemeenschappenn, pag. 103-105

Norm	Omschrijving	Status
S3 SBM-2	Belangen en opvattingen van stakeholders	
S3 SBM-3	Materiële impacts, risico's en kansen en de wisselwerking daarvan met strategie en businessmodel	
S3-1	Beleid ten aanzien van getroffen gemeenschappen	
S3-2	Processen om met getroffen gemeenschappen te overleggen over impacts	
S3-3	Herstelprocessen voor negatieve impacts en kanalen voor getroffen gemeenschappen om zorgen kenbaar te maken	
S3-4	Acteren op materiële impacts op getroffen gemeenschappen en benaderingen om wat betreft getroffen gemeenschappen materiële risico's te beheersen en materiële kansen te benutten, en de effectiviteit van die maatregelen	
S3-5	Doelen wat betreft het beheersen van materiële negatieve impacts, het bevorderen van positieve impacts en het beheersen van materiële risico's en kansen	

niet materieel
 nog niet gestart
 intern gestart
 uitvoer gestart
 uitvoer gevorderd

ESRS S4 – Consumenten en eindgebruikers

Norm	Omschrijving	Status
S4 SBM-2	Belangen en opvattingen van stakeholders	
S4 SBM-3	Materiële impacts, risico's en kansen en de wisselwerking daarvan met strategie en businessmodel	
S4-1	Beleid ten aanzien van consumenten en eindgebruikers	
S4-2	Processen om met consumenten en eindgebruikers te overleggen over impacts	
S4-3	Herstelprocessen voor negatieve impacts en kanalen voor consumenten en eindgebruikers om zorgen kenbaar te maken	
S4-4	Acteren op materiële impacts op consumenten en/of eindgebruikers en benaderingen om met betrekking tot consumenten en eindgebruikers materiële risico's te beheersen en materiële kansen te benutten, en de effectiviteit van die maatregelen	
S4-5	Doelen wat betreft het beheersen van materiële negatieve impacts, het bevorderen van positieve impacts en het beheersen van materiële risico's en kansen	

ESRS G1 – Zakelijk gedrag, pag.106-108

Norm	Omschrijving	Status
G1 GOV-1	De rol van de bestuurs-, leidinggevende en toezichthoudende organen	
G1 IRO-1	Beschrijving van de processen om materiële impacts, risico's en kansen in kaart te brengen en te analyseren	
G1-1	Beleid ten aanzien van zakelijk gedrag en bedrijfscultuur	
G1-2	Beheer van relaties met leveranciers	
G1-3	Preventie en opsporing van corruptie of omkoping	
G1-4	Bevestigde incidenten van corruptie of omkoping	
G1-5	Politieke invloed en lobbyactiviteiten	
G1-6	Betalingspraktijken	

niet materieel
 nog niet gestart
 intern gestart
 uitvoer gestart
 uitvoer gevorderd

Bijlage 2

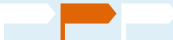
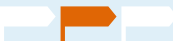
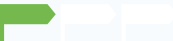
Complete lijst met risico's

Risico's	Risicobeschrijving	Huidige risico-beoordeling	Beheersmaatregelen	Rest-risico
Strategisch				
S9- Congestie op elektriciteitsnet	Het risico bestaat dat door congestie op het elektriciteitsnet het vermogen van de elektrische infrastructuur niet tijdig vergroot kan worden, waardoor de beoogde verduurzaming van de bedrijfsketens en energietransitie binnen het havengebied stagneert.	  	• Deelname in Taskforce Congestie Amsterdam en Taskforce Noord-Holland • Opzet Energie Coöperatie Amsterdamse Haven • Beschikbaar maken benodigde grondposities en tracés • Uitbreiding van onderstations • Data-analyse onderstations	
S22 – Nautische bereikbaarheid i.r.t. klimaatverandering	Als gevolg van de klimaatverandering bestaat het risico dat door zoutindringing, bodemerosie van de rivieren, laag- en hoogwaterpeil van de rivieren en zeespiegelstijging de huidige en toekomstige nautische bereikbaarheid van de haven onder druk komt te staan.	  	• Programma Bereikbare haven • Realisatie Selectieve Onttrekking • Verziltingsprotoco • Monitoring zoutwaardes • Onderzoek naar impact van klimaatverandering op de haven	
S2- Externe veiligheid, milieuruimte en geluid	Het risico bestaat dat om meer milieuruimte of een andere invulling van de milieuruimte gevraagd wordt, als gevolg van verscherpingen rondom de VMG-regelgeving, waardoor circulaire en energie-transitiedoelstellingen niet behaald worden en ruimte minder efficiënt benut kan worden en/of investeringen benodigd zijn.	  	• Strategische gebiedsvisies • Stuurgroep modernisering omgevingsveiligheid • Gebiedspaspoorten met milieuruimte	
S16- Transformatie haven binnen kaders stikstofbeleid	Het risico bestaat dat Port of Amsterdam, als gevolg van de gestelde grenswaarden voor stikstofdepositie in het stikstofbeleid, de ambitie om de haven te transformeren in een duurzame haven niet volgens het strategisch plan kan realiseren.	  	• Externe ontwikkelingen monitoren en inbedden in aanpak • Saldering van stikstofruimte voor onze toekomstige projecten • Stikstofbank • Aanpak piekbelasters • Aerius berekeningen uitvoeren voor onze projecten	
G1- Emissie Schone scheepvaart	Het risico bestaat dat Port of Amsterdam, als gevolg van een toenemende druk op de vermindering van uitstoot, niet aan de verwachtingen voldoet om schone scheepvaart te bevorderen waardoor de reputatie in het geding kan komen.	  	• Team Clean Shipping • Visie schone scheepvaart • Ontheffingen voor stilliggend ontgassen binnenvaartschepen • Walstroomstrategie & installaties • Incentives voor gebruik van alternatieve schone brandstoffen	
S20- Reputatieschade	Als gevolg van de maatschappelijke onrust over de mate en snelheid waarin gevestigde bedrijven binnen het havengebied hun bedrijfsvoering verduurzamen bestaat het risico op reputatieschade voor Port of Amsterdam.	  	• MVO-kaders vastgesteld en ingebed in vestigingsbeleid • Roadmap Energietransitie Havenindustrie Amsterdam • Aanleg van nieuwe energie-infrastructuur	

Risicobeoordeling:  Laag  Middel  Hoog

Risico's	Risicobeschrijving	Huidige risico-beoordeling	Beheersmaatregelen	Rest-risico
S48- Behoud van kennis	We zijn de komende vijf jaar onvoldoende in staat het behoud van kennis te borgen in de organisatie, als gevolg van een hoog aantal medewerkers dat met pensioen gaat en het onvoldoende kunnen binden of laten doorgroeien van medewerkers.		• Opstellen strategische personeelsplanningen • Functies & Rollen in lijn met Baarda systematiek • Arbeidsmarktcommunicatie	
S1- Onvoldoende fysieke ruimte	Er is onvoldoende fysieke ruimte (ondergronds, bovengronds en nautisch) beschikbaar voor de vestiging van klanten, de inpassing van de gewenste energie-infrastructuur, de nautische wachtplaatsen en de gewenste nautische vaarbewegingen, waardoor de energietransitie en de veilige en vlotte afwikkeling van scheepvaartverkeer in het geding raken.		• Monitoring grondvoorraad en klantverzoeken • Gebiedspaspoorten en transformatieplan • Aankoop van grondposities • Vaststelling tracés energie-infrastructuur • Knelpuntenanalyse t.a.v. ruimtelijke inpassing infrastructuur • Ligplaatsmonitoring • Vergroten duwbakcapaciteit • Dynamische inzet van kegelwachtplaatsen • Correctief actieplan bij piekmomenten	
S5 - Vermindering spoorcapaciteit voor goedertreinen van/naar Amsterdam	Als gevolg van verschillende oorzaken bestaat het risico dat in de capaciteitstoedeling minder ruimte wordt gegeven aan goedertreinen van/naar Amsterdam waardoor de modal split-doelstellingen mogelijk niet behaald worden.		• Spoorcapaciteitsanalyse voor emplacementen • Borging milieuruimte en herijking Basisnet • Landelijke marktverkenning spoorgoederenvervoer • Afstemming over diverse dossiers	
Markt				
M4- Afname in aantal calls zeeruise	Het risico bestaat dat het aantal zeeruise aanlopen, als gevolg van externe factoren, achterblijft waardoor de opbrengst zeehavengelden achterblijft.		• Een defensief aantal aanlopen hanteren in de forecast	
M1- Afname in overslag	Het risico bestaat dat overslag, als gevolg van externe factoren, afneemt waardoor rendementen op investeringen niet worden gehaald.		• 50% van opbrengsten zeehavengelden in business cases • Inbedding beschermende overslagclausules	
M3- Prijsrisico's investeringen	Het risico bestaat dat, als gevolg van schaarste in grond- en hulpstoffen en/of beschikbare uitvoerende capaciteit, de stichtingskosten binnen de investeringen toenemen, waardoor het initiële rendement van de investering afneemt.		• Indexering meenemen en actualiseren • Monitoring van prijsontwikkelingen binnen de verschillende indexen	
Operationeel				
O4- Borging vaarwegprofiel NZK	Als gevolg van obstakels in, en achterstallig onderhoud van het Noordzeekanaal bestaat het risico dat het benodigde vaarwegprofiel van het Noordzeekanaal onvoldoende geborgd wordt, waardoor de vlotte en veilige afwikkeling van scheepvaart in het geding raakt.		• Actualisatie toelatingsbeleid NZK • Topberaad baggeren • Uitvoeren baggerwerkzaamheden • Sleepbootverplichting VST • Aanpassing tunneldekking RWS onderzoeken • Wegnemen van obstakels in het NZK	

Risicobeoordeling:  Laag  Middel  Hoog

Risico's	Risicobeschrijving	Huidige risico- beoordeling	Beheersmaatregelen	Rest-risico
O2- Cybersecurity intern	Het risico op een cyberincident bestaat, als gevolg van toenemende digitalisering in combinatie met toenemende externe cyberdreigingen, waardoor integriteit, vertrouwelijkheid, en/of beschikbaarheid van IT-systemen in het geding komt.		• Programma Cyber Safe Harbour • Bio-self-assessment • Cybersecurity awareness-programma (trainingen en phishing campagnes)	
O14- Cybersecurity havencluster	Het risico op een security-incident bestaat, als gevolg van koppeling en integratie van IT-systemen in de haven, bij een van de partijen in het havennetwerk waardoor het havencluster ontregeld wordt.		• Deelname aan ISAC's • Meldpunt voor cyberincidenten havenbedrijven • Integratie van cybersecurity in havenbeveiligings- en ISPS processen • Aansluiten bij FERM	
Financieel				
F1- Inzicht in activa	Het risico bestaat dat er, als gevolg van het niet op uniforme wijze vastleggen van materiële vaste activa, onvoldoende inzicht kan worden verkregen in de financiële status van materiële vaste activa waardoor onvoldoende wordt geanticipeerd op vereiste investeringen en bepaalde elementen niet accuraat worden ingeprijsd.		• Verbetertraject asset besluitvormingsinformatie (AMBI) • Data-opschoning • PowerBi-dashboard assetbesluitvormingsinformatie • Strategisch assetmanagement-plan • Uitwerking en actualisatie lange termijn assetplanning	
F6- Waardering bodemschade voorziening	Het risico bestaat dat Port of Amsterdam onvolledig zicht heeft op de (waardering van de) bodemschade als gevolg van onzekerheden en verkeerde inschattingen van de omvang van de vervuiling en het moment van saneren.		• Externe review op bodemonderzoeken en reservering • Periodieke actualisatie van de waardering op basis van actuele prijsgegevens • Contant maken van de voorziening tegen looptijden	
F4- Gevolg verleggen verantwoordelijkheid voor bodemschade aan klanten	Het risico bestaat dat als een klant zijn verantwoordelijkheid niet neemt voor door de klant veroorzaakte bodemschade, Port of Amsterdam achterblijft met de bodemschade. Dit risico kan bestaan uit een debiteurenrisico bij faillissement, contractrisico, achterblijvende activa, achterblijvende bodemvervuiling of voorraden met een negatieve waarde.		• Verkrijgen zekerheden voor bodemschade • Bodemclausule in erfpachtovereenkomst • Monitoring financiële posities van klanten	
Compliance				
C1- Naleving wet- en regelgeving	Het risico bestaat dat we de wet- en regelgeving niet naleven, door complexiteit, onvoldoende bekendheid en/of procesmatigheid ten aanzien van het voldoen aan wet- en regelgeving met mogelijk boetes en reputatieschade tot gevolg.		• Compliance beleid en compliance functionarissen ingebed • Maandelijkse monitoring van incidenten • Dilemmasessies bij afdelingen	

Risicobeoordeling:  Laag  Middel  Hoog

Klimaatgerelateerde risico's en kansen in lijn met het TCFD raamwerk

Type	Onderwerp	Risico's met impact	Financiële impact PoA	Impactgebied	Actuele beheersing/ lopende initiatieven
Transitie risico's	Beleid en wetgeving	Hogere prijs voor GHG emissies	Laag 	Uitgaven	• Kerngroep CO₂ • Klimaatneutraal 2030 – Verduurzamen vaartuigen – Duurzame mobiliteit – Verduurzamen huisvesting
		Verbeterde emissierapportage verplichtingen	Laag 	Uitgaven	• Werkgroep CSRD • CSRD roadmap • Verbetertraject inrichting en opzet Datagovernance en datamanagement (DAMA DMBOK)
		Toenemende regelgeving inzake beperkingen van broeikasgasemissies	Laag 	Opbrengsten, Kapitaal	• Visie Schone Scheepvaart • Team clean shipping • Toelatingsbeleid scheepvaart • Vestigingsbeleid & MVO kader
		Mandaten voor en regulering van bestaande producten en diensten	Medium 	Opbrengsten	• Energietransitie • Verduurzamen van bedrijfsvoering gevestigde bedrijven • Gebiedsvisies en aanvullende voorwaarden in erfpachtcontracten tav duurzame bedrijfsvoering
		Blootstelling aan rechtszaken	Laag 	Kapitaal, opbrengsten en kosten	• Juridische zaken • MVO kader
	Technologie	Vervanging van bestaande producten en diensten door opties met een lagere emissie	Laag 	Opbrengsten, Kapitaal	• Strategie • Investeringsproces
		Niet succesvolle investeringen in nieuwe technologieën	Laag 	Kapitaal & assets, afschrijvingen	• Investeringsproces & Go/ No go momenten • Risicocategorisering van investeringen • Reviewboard
		Kosten om over te stappen op lagere emissietechnologie	Laag 	Financiering, Assets	• Investeringsproces & Go/ No go momenten • Treasury
	Markt	Veranderend gedrag van klanten en/of de omgeving	Medium 	Opbrengsten, Assets	• Autonome klantteams • Public Relations/ Stakeholdermanagement
		Onzekerheid in marktsignalen	Laag 	Financiering, Assets	• S&D: Beleid en advies
		Verhoogde kosten van grondstoffen	Medium 	Financiering, Assets	• Duurzaam en circulair inkopen • Gebruik van materialenpaspoorten stimuleren • Herijkingsmomenten in het investeringsproces en periodieke monitoring
		Afnemende beschikbaarheid van grondstoffen	Laag 	Financiering, Assets	• Duurzaam en circulair inkopen • Gebruik van materialenpaspoorten stimuleren

Type	Onderwerp	Risico's met impact	Financiële impact PoA	Impactgebied	Actuele beheersing/ lopende initiatieven
	Reputatie	Stigmatisering van de sector	Medium ●	Kapitaal, Opbrengsten	• Dialooggesprekken met protestgroepen • Verduurzamingsstrategie
		Toegenomen bezorgdheid van stakeholders of negatieve feedback van stakeholders	Laag ●	Kapitaal, opbrengsten	• Dialooggesprekken met protestgroepen • Verduurzamingsstrategie
Fysieke risico's	Acuut	Extreem waterpeil rivieren	Medium ●	Opbrengsten, Kapitaal	• Strategisch team 'Bereikbaarheid' • Monitor binnenvaart
		Toename hevige regenval	Laag ●	Assets, Financiering	• Waterafvoer • Retentiegebieden en gebiedspaspoorten
		Toenemende hittegolven	Laag ●	Assets	• Facilitair beheer • Verzekeringen
		Toenemende bosbranden	Geen	-	-
		Toenemende winden en stormen	Laag ●	Opbrengsten, Assets	• Operationeel handboek DHM • Scheepvaartbegeleiding
	Chronisch	Veranderingen in neerslagpatronen en extreme variabiliteit in weerpatronen	Laag ●	Assets, financiering	• Waterafvoer • Retentiegebieden en gebiedspaspoorten
		Stijgende zeespiegel	Laag ●	Opbrengsten, kapitaal	• Strategisch team 'Bereikbaarheid'
		Stijgende gemiddelde temperaturen	Geen	-	-
		Veranderende ecosystemen (inclusief biodiversiteit)	Geen	-	-

Type	Onderwerp	Klimaatgerelateerde kansen met impact	Financiële impact PoA	Impactgebied	Actuele beheersing/ lopende initiatieven
Kansen	Efficiënt gebruik van hulpbronnen	Gebruik van efficiëntere vervoerswijzen en productie- en distributieprocessen	Laag 	Kosten	• Uitstootvrije dienstauto's • Verduurzamen vaartuigen (20% efficiënter)
		Gebruik van recycling	Medium 	Financiering, kapitaal, opbrengsten	• Visie gericht koersen op MVOO • Geen lineaire producten aanschaffen • Voorkomen van afval • Afval gebruiken als grondstof
		Overschakelen op efficiëntere gebouwen	Laag 	Assets, kosten	• Groene elektriciteit inkopen (SEP) • Alle eigen gebouwen van het gas af • Eigen opwekking energie HOC
		Verminderd watergebruik en verbruik	Geen/ verwaarloosbaar	-	-
	Energiebronnen	Gebruik van energiebronnen met een lagere uitstoot	Medium 	Opbrengsten	• Waterstofnetwerk • CO₂ af/opvang • Elektriciteit • Stoom • Circulaire grondstoffen
		Gebruik van ondersteunende beleidsstimulansen	Medium 	Financiering	• Business Control
		Gebruik van nieuwe technologieën	Medium 	Opbrengsten	-
		Deelname aan de CO ₂ markt	Geen	-	-
	Producten en diensten	Ontwikkeling en/of uitbreiding van emissiearme goederen en diensten	Medium 	Assets, opbrengsten	• Maritime Energy Carriers; aanbieden van duurzame scheepvaartbrandstoffen • Port Emission Reduction Technologies; Middels technologie de emissies van schepen op hun ligplaats en in de haven reduceren • Port Call Optimization; Reductie van emissies door efficiënte afhandeling van scheepvaart (planning en afhandelingsproces)
		Ontwikkeling van oplossingen voor klimaatadaptatie en verzekeringsrisico-oplossingen	Geen	-	-
		Ontwikkeling van nieuwe producten of diensten door middel van R&D en innovatie	Laag 	Opbrengsten	• Maritime Energy Carriers; aanbieden van duurzame scheepvaartbrandstoffen • Port Emission Reduction Technologies; Middels technologie de emissies van schepen op hun ligplaats en in de haven reduceren • Port Call Optimization; Reductie van emissies door efficiënte afhandeling van scheepvaart (planning en afhandelingsproces)
		Vermogen om bedrijfsactiviteiten te diversificeren	Geen	-	-
		Hoger onderscheidend vermogen/ beter vestigingsklimaat	Medium 	Opbrengsten	• Energietransitie • Verduurzaming havengebied

Type	Onderwerp	Klimaatgerelateerde kansen met impact	Financiële impact PoA	Impactgebied	Actuele beheersing/ lopende initiatieven
Kansen	Markten	Toegang tot nieuwe markten	Medium 	Opbrengsten, Assets	- Energiehaven - Plug & play kades
		Gebruik van stimuleringsmaatregelen van de overheid	Medium 	Financiering	Quick scan op beschikbare subsidies
	Veerkracht	Deelname aan programma's voor hernieuwbare energie en goedkeuring van energie-efficiëntiemaatregelen	Hoog 	Kapitaal, assets, opbrengsten	- REHA (Roadmap Energietransitie Havenindustrie Amsterdam) - H2Ships, pilot van Interreg North West Europe - HyCC - Schoneluchtakkoord
		Vervanging/ diversificatie van hulpbronnen	Hoog 	Kapitaal, assets, opbrengsten	- Waterstofnetwerk - CO₂ af/opvang - Elektriciteit - Stoom - Circulaire grondstoffen
		Groene financiering	Laag 	Financiering	Treasury proces

Bijlage 3

Financiële instrumenten

Algemeen

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

Renterisico

Havenbedrijf Amsterdam N.V. loopt renterisico over de rentedragende vorderingen (met name onder financiële vaste activa), liquide middelen, voorziening voor saneringsverplichtingen, personeelsvoorzieningen en rentedragende langlopende en kortlopende schulden. Voor vorderingen en schulden met variabele renteafspraken loopt het havenbedrijf risico ten aanzien van toekomstige kasstromen. De stijgende financieringsbehoefte (en invulling) heeft een invloed op het renterisico. De renteontwikkeling wordt maandelijks gemonitord en in de Treasury Commissie (TC) worden de effecten van renteontwikkeling besproken en afdekkingsmogelijkheden overwogen.

Valutarisico

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

Kredietrisico

Kredietrisico's ontstaan voor Havenbedrijf Amsterdam voornamelijk bij grote klanten. Op basis van de gehanteerde betalingsvoorwaarden en het historische betalingsgedrag van onze klanten is het niet noodzakelijk om financiële instrumenten toe te passen ter beperking van dit risico. Nieuwe grote klanten wordt om een bankgarantie gevraagd. Voor oninbare vorderingen (dubieuze debiteuren) vormt Havenbedrijf Amsterdam een voorziening.

Liquiditeitsrisico

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

Colofon

Uitgave

Port of Amsterdam

Tekst

Port of Amsterdam

Design en realisatie

Cogonez

Plan B creatieve communicatie, Assendelft

Feedback

Hebt u een vraag of wilt u iets kwijt naar aanleiding van informatie in dit jaarverslag? Dan kunt u met ons in contact komen via info@portofamsterdam.com

