



**CONNECTING THE WORLD.
BUILDING TOMORROW'S SUSTAINABLE PORT.**

Inhoudsopgave

TER INLEIDING	3
1.1 Mijlpalen 2023	4
1.2 Voorwoord Algemene directie	6
HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM	8
2.1 Profiel van het Havenbedrijf Rotterdam	9
2.2 Trends en toekomst	12
2.3 Hoe wij waarde creëren	15
BELEID EN RESULTATEN	23
3.1 De Basis	24
3.2 Environment	57
3.3 Social	90
3.4 Governance	116
JAARREKENING	159
4.1 Balans	160
4.2 Winst- en verliesrekening	161
4.3 Kasstroomoverzicht	162
4.4 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling	164
4.5 Grondslagen voor waardering activa en passiva	167
4.6 Grondslagen voor de bepaling van het resultaat	175
4.7 Grondslagen voor het kasstroomoverzicht	178
4.8 Toelichting op de balans	179
4.9 Toelichting op de winst- en verliesrekening	195
4.10 Overige gegevens	210
OVERIGE INFORMATIE	223

5.1 Toelichting op het jaarverslag	224
5.2 Samenhang	227
5.3 Scope van het jaarverslag	231
5.4 Assurancerapport van de onafhankelijke accountant	235
5.5 KPI's	239
5.6 Kerncijfers	251
5.7 Natuur in de haven	266
5.8 Global reporting initiative content index	272
5.9 Afkortingen en begrippen	284
5.10 Colofon	290



TER INLEIDING

1.1 Mijlpalen 2023



Porthos gaat door

Porthos heeft de definitieve investeringsbeslissing genomen. In 2024 start in Rotterdam de bouw van het eerste grote systeem voor CO₂-transport en -opslag in Nederland. Porthos slaat CO₂ op van bedrijven uit de Rotterdamse haven in lege gasvelden onder de Noordzeebodem. De Raad van State oordeelde dat het inpassingsplan en de omgevingsvergunningen voor Porthos in stand kunnen blijven. Dankzij Porthos kan de industrie verder bijdragen aan de klimaatdoelstellingen.



Walstroomvoorziening voor Boskalis in Waalhaven

Sinds 14 november 2023 beschikt Boskalis over een grootschalige walstroomvoorziening op zijn locatie in de Waalhaven in Rotterdam. Boskalis neemt groene walstroom af van Rotterdam Shore Power (een joint venture van Eneco en het Havenbedrijf Rotterdam) die eigenaar is van de walstroominstallatie. Boskalis realiseerde de netaansluiting in eigen beheer.



Aanleg nieuw terrein op Maasvlakte

Op 19 juni tekende het Havenbedrijf Rotterdam een contract met Boskalis voor de aanleg van circa 40 hectare nieuw terrein in de noordwesthoek van de Prinses Alexiahaven. We spelen hiermee in op de stijgende vraag naar terreinen in het havengebied voor de energietransitie.



Uitbreiding in containercapaciteit verstevigt positie Rotterdam

Containerterminal RWG breidt haar terminal in de Prinses Amaliahaven uit met circa 45 hectare en 920 meter kademuur. APMT kiest voor een uitbreiding van 47,5 hectare en één kilometer kademuur. Dit leidt op termijn tot een potentiële toename van zo'n 4 miljoen TEU (standaardmaat voor containers).



8 EERLIJK WERK EN ECONOMISCHE GROEI



Campagne 'werken in de Rotterdamse haven' gestart

Op 28 augustus 2023 startte de nieuwe campagne voor het platform werkeninderotterdamsehaven.nl. Met als uitgangspunt 'Iedereen kan werken in de Rotterdamse haven' promoot de campagne de veelzijdigheid aan banen en werkgevers in de haven en werkt daarmee aan de aansluiting op de arbeidsmarkt.



13 KLIMAATACTIE



Havenbedrijf Rotterdam opent boomkwekerij in haven

Het Havenbedrijf Rotterdam is begonnen met het kweken van bomen voor eigen gebruik. Op 15 maart 2023 zijn er circa 500 bomen op de Rhoonsedijk geplant. De kwekerij zorgt voor vergroening, het biedt meer ruimte voor vogels en insecten en we gebruiken de bomen voor inrichting van nieuwe locaties.



9 INDUSTRIE, INNOVATIE EN INFRASTRUCTUUR



Ingebruikname Container Exchange Route

Na een lang voortraject is eind 2023 de Container Exchange Route (CER) op de Maasvlakte in gebruik genomen. Het 17 kilometer lange gesloten wegennetwerk verbindt verschillende grote terminals en de Rijksinspectieterminal van de Douane. De partijen zullen nauw samenwerken en informatie uitwisselen. De gesloten transportroute helpt ook om drugshandel en ondermijnende criminaliteit in de Rotterdamse haven te verminderen.



7 BETAALBARE EN DUURZAME ENERGIE



Handelsplatform van Rotterdamse scale-up Distro-Energy gelanceerd

In juni is het handelsplatform van Distro Energy, een scale-up van Havenbedrijf Rotterdam, gelanceerd. Distro Energy ontwikkelde een intelligent en volledig geautomatiseerd handelsplatform, waarmee lokale bedrijven zelf opgewekte energie onderling kunnen verhandelen en het verbruik hiervan kunnen optimaliseren.



1.2 Voorwoord Algemene directie

Samen doen!

Samen met onze klanten en stakeholders creëren we in de Rotterdamse haven economische en maatschappelijke waarde. Dat doen we voor de regio, Nederland, Noordwest-Europa en wereldwijd. Vanuit een meer en meer diverse en inclusieve organisatie voelen we ons verantwoordelijk om bij te dragen aan een betere leef- en werkomgeving voor mensen in Rotterdam en omgeving. Daar hoort ook een veilige en klimaatneutrale haven bij. Daarom is veiligheid belangrijk, werken we aan slimme en 'groene' logistieke ketens, geven we hernieuwbare energie een impuls en faciliteren we circulaire industrie. Deze manier van denken en doen komt samen in onze nieuwe purpose: *Connecting the world. Building tomorrow's sustainable port.*

Klant centraal

We zetten in het haven- en industriecomplex sterk in op verduurzaming. Daarmee verhogen we de impact op de Sustainable Development Goals van de Verenigde Naties. Daarvan profiteren ook onze klanten. We investeren in infrastructuur, zoals kades en terminals en met geavanceerde systemen en digitale platforms maken we de logistieke keten transparanter en duurzamer. Door deze focus helpen we onze bestaande klanten concurrerend te blijven. In combinatie met ons advies en onze ondersteuning zijn we ook voor nieuwe klanten aantrekkelijk.

Veiligheid in alle opzichten

Het zorgen voor veiligheid op alle gebieden heeft onze hoogste prioriteit. In 2023 vonden geen ernstige scheepsongevallen plaats. Binnen onze eigen organisatie en op onze projecten zijn het ontwikkelen en handhaven van een proactieve veiligheidscultuur en het continu verbeteren van de arbeidsomstandigheden de fundamenten van ons beleid. Ondermijnende criminaliteit heeft ook onze volle aandacht. We werken met alle betrokken stakeholders aan praktische maatregelen om de impact in te dammen. We plaatsten nog meer slimme camera's zodat we ondermijnende activiteiten nog sneller en beter kunnen opsporen.

Financieel gezond

Ook in 2023 boekten we een stabiel financieel resultaat. Dit is belangrijk om te kunnen blijven investeren in de traditionele hardware zoals kademuren en steigers, maar ook in infrastructuur voor de energietransitie. Daarnaast gaan we door met investeren in digitalisering en innovatie. Daarmee werken we aan de kracht van het Rotterdamse haven- en industriecomplex als een strategisch knooppunt voor wereldwijde handel.

Voorwaarden voor ontwikkeling

Voldoende ruimte is een belangrijke voorwaarde voor de duurzame ontwikkeling van de haven. De druk op de beschikbare fysieke ruimte en milieuruimte neemt toe en actuele dossiers op het gebied van netcongestie en stikstof werken remmend. We sturen actief op de inzet van verduurzamingsinitiatieven. Dit doen we onder meer door te investeren in duurzame infrastructuur, het bieden van incentives voor duurzame initiatieven van klanten en samen te werken met netbeheerders en klanten om knelpunten in de netcongestie op te lossen. Voor de oplossingen hebben we niet alleen de direct betrokkenen nodig, maar ook een doortastende overheid. De doorlooptijd van grote projecten is al snel vijf jaar. Daarmee is 2030 'morgen', en 2050 'overmorgen'. Tempo is geboden.

Belangrijke mijlpalen

Op diverse dossiers bereikten we in 2023 mijlpalen. Porthos voor CO₂-opslag kreeg groen licht, het aantal waterstofprojecten steeg snel, de aanleg van walstroom boekte voortgang, de Maasvlakte groeide met bijna 40 hectare nieuw terrein, containerterminals RWG en APMT kozen voor groei van hun containercapaciteit en onderzoek wees uit dat het draagvlak voor de Rotterdamse haven groot is. Dat laatste is overigens geen reden om tevreden achterover te leunen. Er is werk aan de winkel, we stropen onze mouwen op en werken hard door.

We doen het samen

Een memorabel moment in 2023 vormde het afscheid van Allard Castelein. Hij was bijna tien jaar CEO van het Havenbedrijf Rotterdam en wist in die periode de koers van de haven te veranderen van een grijze naar een groene toekomst. Daarvoor zijn we hem veel dank verschuldigd. We spreken ook dank uit aan onze medewerkers voor hun toewijding, professionaliteit en passie voor onze klanten en de haven. Ook willen we onze klanten en stakeholders bedanken voor hun steun en samenwerking. Samen bouwen we aan een duurzame en welvarende toekomst voor de Rotterdamse haven. In dit jaarverslag leest u er meer over. Veel leesplezier!

De Algemene directie
Boudewijn Siemons en Vivienne de Leeuw



HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM

2.1 Profiel van het Havenbedrijf Rotterdam

Purpose, missie, visie, kerntaken en strategie

Het Havenbedrijf Rotterdam is een zelfstandig opererend bedrijf, opgericht om de haven van Rotterdam te ontwikkelen. De gemeente Rotterdam en de Nederlandse Staat zijn de twee aandeelhouders.

Purpose: Connecting the world. Building tomorrow's sustainable port.

Wat we doen geeft onze missie weer. Hoe we het doen staat in onze visie. Onze purpose geeft antwoord op de vraag waarom we het doen. Onze purpose is tweeledig:

Connecting the world: Als internationaal opererende haven verbinden wij de wereld, dat zit in ons bloed. Dit doen we al jaren en blijven we ook doen voor de komende generaties.

Building tomorrow's sustainable port: Samen bouwen we aan een toekomstbestendige en duurzame haven. We nemen de verantwoordelijkheid om bij te dragen aan een betere leef- en werkomgeving voor iedereen. We werken aan een klimaatneutrale haven. We maken slimme en 'groene' logistieke ketens mogelijk, geven een impuls aan hernieuwbare energie en faciliteren circulaire industrie.

Visie

Wij zijn de ontwikkelaar van een toonaangevende, veilige, efficiënte en duurzame haven waar onze klanten succesvol kunnen ondernemen.

Missie

Wij creëren economische en maatschappelijke waarde door samen met klanten en stakeholders duurzame groei te realiseren in de haven van wereldklasse.

Kerntaken

Het Havenbedrijf Rotterdam beheert, exploiteert en ontwikkelt het Rotterdamse haven- en industriegebied en is verantwoordelijk voor het handhaven van een veilige en vlotte afhandeling van de scheepvaart. Bij het uitvoeren van deze kerntaken treden we op als ondernemende ontwikkelaar, matchmaker, facilitator, aanjager, regisseur, investeerder en initiator. Een succesvolle afstemming met derden vereist een duidelijke rolbepaling; wat doen we wel en wat doen we niet? Dit zorgt voor focus in onze uitvoering. Het Havenbedrijf Rotterdam is actief in Nederland en in het buitenland door deelnemingen en consultancy-activiteiten.

Ondernemingsstrategie

Centraal staat het genereren van maatschappelijke en economische impact die meer is dan de focus op volume. Het gaat ook om relevantie en kwaliteit. Met onze activiteiten stellen wij onze klanten in staat succesvol te ondernemen.



We richten ons op drie speerpunten:

Slimme partner in logistieke ketens

Door het beschikbaar maken van kwalitatief goede infrastructuur, informatie en data zijn we in staat de afhandeling van lading in de logistieke keten zo efficiënt en optimaal mogelijk in te richten. Hiermee zorgen we ervoor dat 'lading' voor Rotterdam kiest.

Versneller van duurzaamheid in de haven

Als versneller van duurzaamheid in de haven werken we mee aan de Nederlandse CO₂-reductiedoelstelling van 55% in 2030 ten opzichte van 1990. Met een breed portfolio aan energietransitieprojecten zijn we op weg naar CO₂-neutraliteit in 2050, trekken we toekomstbestendige ladingstromen en activiteiten aan en investeren we in verduurzaming.

Ondernemende en slagvaardige organisatie

We stellen hoge eisen aan de effectiviteit en klantgerichtheid van onze organisatie. Een goede interne en externe samenwerking en een duidelijke rolbepaling zorgen ervoor dat wij dat waarmaken. Een grotere wendbaarheid van de organisatie, het beheersen van de operationele kosten en kapitaaluitgaven en het verder verhogen van de klantgerichtheid zijn de directe effecten.

Profiel van de haven

De haven van Rotterdam heeft een maximale waterdiepte van 24 meter en is toegankelijk voor de meest diepstekende schepen. In de haven komen zeevaart, binnenvaart, spoor, weg en pijpleiding samen. In 2023 ontvingen we 27.886 zeeschepen en 89.175 binnenvaartschepen.



Totale oppervlakte haven	12.470 ha	Waterdiepte NAP (max.)	24,6 m
Oppervlakte land	8.103 ha	Kademuren	76,4 km
Oppervlakte water	4.367 ha	Zee- en binnenvaartsteigers	126
Totale lengte Rotterdams havengebied	42 km	Oevers (glooiingen)	174,7 km

2.2 Trends en toekomst

Belangrijke trends en ontwikkelingen hebben invloed op de wereld om ons heen en daarmee op de toekomst van het Rotterdamse haven- en industriecomplex.

Geopolitiek en wereldeconomie

We hebben te maken met toegenomen geopolitieke spanningen in de wereld en hogere energieprijzen. Oorzaken zijn de voortdurende Russisch-Oekraïense oorlog, het conflict in het Midden-Oosten en de spanning en economische rivaliteit tussen de Verenigde Staten en China. Er is ook sprake van schaarste op de grondstoffenmarkt. Dit heeft onder andere invloed op onze bouwprojecten. Hier spelen wij op in door materialen tijdig te bestellen en voortdurend te overleggen met onze toeleveranciers.

Milieu en maatschappij

Versterkte inzet op energiebesparing en versnelde invoering van duurzame energie stelt Europa mogelijk in staat om in 2030 de netto-uitstoot van broeikasgassen met ten minste 55% te hebben verminderd ten opzichte van 1990.

Nederlandse en Europese plannen die concreet genoeg zijn om het effect te kunnen meten, zorgen voor 4% extra emissiereductie ten opzichte van de raming van 2022. Zo is een reductie van 46% tot 57% mogelijk. Maar om de bovenkant van deze bandbreedte te halen, moet alles meezitten. In de haven van Rotterdam werken we met tal van projecten binnen de energietransitie volop mee aan het halen van deze reductie.

In december werd in Dubai het COP28 gehouden. Uitkomst was een akkoord over onder andere het verdrievoudigen van de hernieuwbare mondiale energiecapaciteit en het op termijn stoppen met fossiele brandstoffen.

Het gebrek aan stikstofruimte belemmert de voortgang van de (energietransitie)projecten in de haven.

Het vinden van geschikte werknemers in de haven blijft een lastig vraagstuk. De kloof tussen personeelsbestand en gevraagde vaardigheden blijft groot. Samen met partners uit overheid, bedrijfsleven en onderwijs werken we aan oplossingen. U leest er [hier](#) meer over.

Technologie en logistieke ketens

De nog steeds groeiende afhankelijkheid van digitale systemen zorgt ervoor dat de impact van cybercriminaliteit toeneemt. Om goed te kunnen functioneren, is weerbaarheid van de samenleving tegen digitale dreiging cruciaal. U leest er [hier](#) meer over.

De maritieme logistiek ontwikkelt zich mondiaal richting de platformeconomie. Ook het Havenbedrijf Rotterdam maakt al langer gebruik van digitale platformen in zijn dienstverlening. Een voorbeeld is Portbase als port community systeem voor datadeling en het digitaliseren van voorheen papieren transacties in het Rotterdamse havengebied. Nederland loopt van origine voorop in digitale adoptie, wat Rotterdam een sterke uitgangspositie geeft om als internationale haven en vestigingsplaats aantrekkelijk te blijven.

Scenario's geven richting

Met het ontwikkelen van vier [toekomstscenario's](#) geeft het Havenbedrijf Rotterdam invulling aan mogelijke wereldbeelden voor 2050. Centraal staat de vraag hoe veranderingen in geopolitiek, economie, maatschappij en technologie van invloed zijn op het haven- en industriecomplex en de omvang en samenstelling van goederenstromen door Noordwest-Europa. Elk scenario voor 2050 geeft het haven- en industriecomplex een andere vingerafdruk dan nu.

- **Connected deep green:** Mondiale samenwerking met versnelling op digitale transparantie in de logistieke ketens en inzet op wereldwijde doelstellingen tegen klimaatverandering, zou moeten resulteren in een wereldwijde CO₂-neutraliteit in 2050, hoge economische groei en een maximale temperatuurstijging van 1,5 graad deze eeuw.
- **Regional well-being:** Vanuit een gezamenlijk streven naar transitie ontstaat begin 2030 door het ontbreken van voldoende mondiaal vertrouwen, een kanteling naar een regionale focus op een schone en gezonde leefomgeving, privacy en welzijn. Dit resulteert in een verslechterend vestigingsklimaat voor de basisindustrie in Noordwest-Europa en een gematigde economische groei. Dit zou moeten resulteren in een wereldwijde CO₂-neutraliteit in 2070.
- **Wake-up call:** Na een decennium met een stabiele mondiale geopolitieke situatie en de focus op efficiëntie en financiële welvaart, ontstaan toenemende zorgen over de extreme negatieve effecten van klimaatverandering. Dit zorgt voor een wake-up call met een snelle en late transitie naar duurzame energie, een strategisch sterk EU-beleid en een gematigde economische groei. Dit zou moeten resulteren in een wereldwijde CO₂-neutraliteit in 2070.
- **Protective markets:** Een wereld met wantrouwen tussen machtsblokken, wereldwijd geopolitieke spanningen en suboptimale integratie in logistieke ketens. Er zijn concurrerende economische belangen in een gefragmenteerde wereld met focus op zelfvoorziening, financiële welvaart, veerkracht en verdediging. Geen wereldwijde CO₂-neutraliteit voor 2100 en lage economische groei.

Transitierisico's en -kansen

Transitierisico's, als gevolg van de overgang naar een emissiearme economie, kunnen een effect hebben op emissie-intensieve of -afhankelijke activiteiten in de haven voor de lange termijn. Met name:

- Door strenger beleid kunnen bepaalde grond- of brandstoffen schaars of verboden worden;
- Het draagvlak voor bedrijven in het Rotterdamse haven- en industriecomplex kan worden beïnvloed door veranderende consumentenvoorkeuren.

Om hier meer zicht op te krijgen, berekende een extern bureau de financiële impact van transitierisico's op ons bedrijfsmodel voor 2030. Hierin zijn de twee extreme scenario's, 'Connected Deep Green' en 'Protective Markets' genomen, met aannames van respectievelijk 'maximaal 1,5 °C-beleid' (meer transitierisico's) en 'minimaal 2,5 °C-beleid' (minder transitierisico's).

De hoofdconclusie van het onderzoek is dat ons bedrijfsmodel tot 2030 veerkrachtig blijft tegen transitierisico's. Onder transitierisico's vallen beleidsrisico's, technologische risico's, marktrisico's en reputatierisico's. Waar de overslag in fossiele ladingstromen kan afnemen, blijven onze inkomsten stabiel door erfpachtcontracten met een lange resterende looptijd en prijselasticiteit. Er ontstaan ook kansen voor de overslag van nieuwe ladingstromen, zoals waterstof.

Voor 2050 is het daarom essentieel dat het Rotterdamse haven- en industriecomplex de aan- en doorvoer van fossiele brandstoffen afschaalt en die van hernieuwbare energiedragers opvoert. Het Havenbedrijf Rotterdam wil de haven in lijn brengen met de doelstellingen van het Klimaatakkoord van Parijs. De overgang naar een nieuwe, meer duurzame economie zorgt voor nieuwe grondstoffen, brandstoffen en energiedragers, inclusief nieuwe ladingstromen. Wij zien deze transitie daarom ook als kans voor het Rotterdamse haven- en industriecomplex. Initiatieven die de emissies van de bedrijven in de haven verminderen, bespreken we in het hoofdstuk '[Voortvarend werken aan de energietransitie](#)'. Hiermee kan de haven zijn positie als energiehub van Noordwest-Europa bestendigen en blijvend relevant zijn voor Nederland.

We identificeren het niet slagen van de energietransitie als groot risico (u leest er meer over in de paragraaf 'Risicomanagement'). We beperken de risico's door scherp te blijven op de verwachtingen van buitenaf. Via de lobbymonitor monitort de Algemene directie allerlei wet- en regelgeving. Ook houden we goed zicht op de mening van stakeholders, essentieel voor de license to operate van bedrijven in het Rotterdamse haven- en industriecomplex. Op die manier richten we het Rotterdamse haven- en industriecomplex toekomstbestendig in. Daarbij hebben we ook aandacht voor de beschikbaarheid van fysieke ruimte en milieuruimte. U leest er hier meer over.

Het onderwerp energietransitie is onderdeel van ons portfoliomanagement, waarmee we besluiten over de intake van nieuwe kansen, prioriteitstelling binnen het opportunity portfolio en het toewijzen van benodigde mensen en middelen. We hanteren voor dit doel een interne CO₂-prijs van 100 euro per ton CO₂ voor onze eigen emissies. We experimenteren met het gebruik voor projecten in het Rotterdamse haven- en industriecomplex. Met onze projectmanagement-aanpak borgen we dat we de geselecteerde projecten volgens plan uitvoeren. Portfolio-overstijgend bewaakt het Directieteam dat we onze ondernemingsstrategie realiseren en toekomstbestendige keuzes maken. Een belangrijk instrument hierbij is de jaarlijks gerapporteerde strategie-KPI 'CO₂ in het haven- en industriecomplex'.

2.3 Hoe wij waarde creëren

Als ontwikkelaar van de Rotterdamse haven werken we actief aan het vergroten van onze positieve impact en daarmee ook aan het verhogen van de economische en maatschappelijke waarde voor onze stakeholders. Onderstaand waardecreatiemodel laat zien hoe wij onze middelen inzetten om onze strategische speerpunten te realiseren en daarmee waarde te creëren. De [samenhangtabel](#) geeft per materieel thema een overzicht van de relevante impact, risico's, SDG's en middelen.

Onze middelen

Ons bedrijfsmodel

Wat zijn de resultaten?

Wat zijn de maatschappelijke langetermijneffecten?



ONZE MENSEN



FINANCIËN



INFRASTRUCTUUR



DIALOOG MET STAKEHOLDERS

ONZE PURPOSE (WAAROM):



**CONNECTING THE WORLD.
BUILDING TOMORROW'S
SUSTAINABLE PORT.**

ONZE VISIE (WAT):



VEILIGHEID (NAUTISCH)

Major incidents: 0
Nautische safety index: 7,51

ARBEIDSVEILIGHEID

Lost Time Injury Frequency Rate (LTIFR): 0,41

ENERGIETRANSITIE

CO₂-uitstoot HIC (Mton): 22,6 Mton (2022)

AANTREKKELIJKE & GEZONDE OMGEVING

Slijkstofdioxide (NO₂): 23,4 (µg/m³)(2022)
Zwavel dioxide (SO₂): 1,4 (µg/m³)(2022)
Fijnstof (PM10): 18,6 (µg/m³)(2022)

CYBERSECURITY HBR

Incidenten op vitale systemen: 0

ONDERMIJNENDE CRIMINALITEIT

Verhogen van awareness
Voortgang op project ' virtueel hek' Oranje

DRAAGVLAK HAVEN

Reputatie Rotterdamse haven onder omwonenden (incl. Dordrecht): 80,3
License to grow Rotterdamse haven onder omwonenden (incl. Dordrecht): 73,9

KWALITEIT HAVENINFRASTRUCTUUR

7,4

KLANTWAARDERING

Klanttevredenheid: 7,6

DE BASIS



Economische toegevoegde waarde
Nul major incidents in de haven

MILIEU



Logistieke efficiëntie neemt toe (30% in 2024)
CO₂ uitstoot HIC is afgenomen met 55% in 2030

SOCIAAL



Bijdrage aan werkgelegenheid in NL
Ontwikkeling van onze mensen

GOVERNANCE



Onze middelen

Onze waardecreatie start met de vier middelen die input zijn voor onze waardecreatie: onze medewerkers (menselijk kapitaal), ons vermogen (financieel kapitaal), onze infrastructuur inclusief ruimte (geproduceerd kapitaal) en de continue dialoog met stakeholders (sociaal en relaties).

Onze mensen

De kennis en competenties van onze medewerkers (1.332) stellen ons in staat om een haven te ontwikkelen die veilig, efficiënt en toekomstbestendig is. We investeren blijvend in ontwikkeling met behulp van trainingen en opleidingen. Hiermee blijft de kennis van onze medewerkers op het juiste niveau in een sterk veranderende omgeving. De arbeidsmarkt kent schaarste. Onze medewerkers zijn enthousiast en hebben plezier in hun werk. Met onze nieuwe arbeidsmarktcampagne werven we de juiste mensen. Jong talent binden we aan onze organisatie door onder andere het aanbieden van traineeships en stages. Wij vinden diversiteit en inclusiviteit (D&I) belangrijk om voortdurend de beste mensen te kunnen werven en behouden, waarbij diversiteit ook een rol speelt bij de kwaliteit van de medewerkers, een betere besluitvorming en meer wendbaarheid en innovatie.

Financiën

Ons eigen vermogen (4,6 miljard euro) en vreemd vermogen (1,7 miljard euro) vormen een solide basis om onze kerntaken uit te voeren en te investeren in de transitie van de haven. Een groot deel van onze operationele winst investeren we in het haven- en industriecomplex. Door dit blijvend te doen, houden we de haven relevant en verstevigen we onze concurrentiepositie.

Infrastructuur

De totale oppervlakte van de haven is 12.470 ha. Onze balans (6,2 miljard euro) bestaat voor het overgrote deel uit materiële vaste activa, zoals terreinen, vastgoed, kademuren, steigers, boeien, palen, wegen en spoor. Met onderhoud, vernieuwing en ontwikkeling van nieuwe projecten binnen onze infrastructuur zorgen we voor een goede bereikbaarheid, zodat we onze klanten optimaal kunnen bedienen. De fysieke ruimte in de haven en de milieurimte zijn beperkt; we maken zorgvuldige afwegingen bij het invullen van de ruimte.

Dialogoog met stakeholders

Bouwen aan een duurzame en slimme haven doen we samen met onze stakeholders en partners. We realiseren ons dat we onderdeel zijn van de stad Rotterdam. Daarom besteden we in overleg met de gemeente Rotterdam veel aandacht aan de verbinding met de stad. We gebruiken strategisch omgevingsmanagement (SOM) om te overleggen met lokale, regionale, nationale en internationale stakeholders. Door onze vroegtijdige interesse in hun belangen en door het zoeken naar zoveel mogelijk wederzijdse winst is het SOM erop gericht problemen te voorkomen en ze, wanneer ze er zijn, effectief op te lossen. Wij spreken met onze stakeholders over onze langetermijnstrategie, ons beleid, onze doelen en prioriteiten.

Hoe vullen wij onze rol in?

Onze missie zegt het: 'Samen met klanten en stakeholders willen wij economische en maatschappelijke waarde creëren om zo duurzame groei te realiseren in onze haven'. We werken samen met stakeholders dagelijks aan het verder ontwikkelen van de Rotterdamse haven. Met ons investerend vermogen blijft de haveninfrastructuur van hoge kwaliteit. Dit doen we onder meer door het ontwikkelen en uitbreiden van (energie-) infrastructuur voor nieuwe grond- en brandstoffen, het verbinden van partners, het zorgen voor vestigingsruimte, door te investeren in projecten die duurzaamheid bevorderen en door het uitbouwen van onze positie als productielocatie van duurzame activiteiten in de waardeketen. In hoofdstuk 3 leest u meer over het beleid en onze initiatieven in 2023 op milieu-, sociaal- en governance-onderwerpen.

Door stikstofdepositie en de schaarste aan milieurimte, fysieke ruimte en arbeidspotentieel is er een maximum aan projecten dat we kunnen realiseren. Daarom sturen we duidelijk en uniform op ons portfolio. Ondernemen we de juiste activiteiten, doen we genoeg om onze doelen te halen en doen we het op de juiste manier? Die drie vragen staan centraal in ons portfoliomanagement en ondersteunen ons in het aanbrengen van focus in het totale investeringsportfolio aan kansen en projecten.

Onze maatschappelijke impact

Onze activiteiten hebben impact op de maatschappij, zoals op de economie en werkgelegenheid, de leefomgeving, de energietransitie, het klimaat en de veiligheid. In ons [Corporate Social Responsibility-statement](#) (CSR-statement) delen we onze maatschappelijke impact en maatschappelijke waarde. We streven naar duurzame langetermijn waardecreatie en houden rekening met de effecten op economisch-, milieu-, sociaal- en governancegebied.

De basis: economie en infrastructuur



Impact

De economische betekenis van het Rotterdamse haven- en industriecomplex is groot. Uit de [Havenmonitor 2023](#) blijkt dat de directe toegevoegde waarde van de Rotterdamse haven 22,1 miljard euro is. Als we ook indirecte toegevoegde waarde meerekenen, draagt de Rotterdamse haven voor 30,6 miljard euro bij; dat is 3,2% van het bruto binnenlands product (BBP).

We proberen de negatieve impact van de havenactiviteiten zo veel mogelijk te beperken, maar het haven- en industriecomplex heeft wel impact op de leefomgeving en de natuur. Ook blijven er (cyber)veiligheidsrisico's bestaan. U leest hier meer over in het hoofdstuk [Veiligheid](#).

Voorwaarden en afhankelijkheden

Om succesvol te kunnen opereren, moeten de juiste randvoorwaarden aanwezig zijn. Schaarste van fysieke ruimte en milieuruimte betekenen dat wij gedegen afwegingen moeten maken. U leest er meer over in [Ruimte voor transitie](#). Daarnaast zijn onze license to operate en license to grow afhankelijk van de reputatie onder omwonenden en het Nederlands publiek ([lees hier meer](#)).

Milieu



Impact

Het zorgen voor een gezond en veilig haven- en industriecomplex is belangrijk voor het Havenbedrijf Rotterdam. Dit doen we voor de scheepvaart, omwonenden, werknemers in de haven, bedrijven en recreatieve gebruikers van het havengebied. We streven naar nul major nautische incidenten in ons haven- en industriecomplex. In 2023 was er geen major nautisch incident. De CO₂-uitstoot in het Rotterdamse haven- in industriecomplex daalde en de luchtkwaliteit voldoet aan de Europese normen. We zien dat veel diersoorten een (broed)plek in de haven vinden. Zij profiteren van de rust en de ruimte.

Alhoewel we de negatieve impact van onze activiteiten zo veel mogelijk proberen te beperken, heeft het haven- en industriecomplex wel invloed op de lokale omgeving. De geluidsruimte voor industrielawaai is schaars en zorgvuldig beheer van deze ruimte is belangrijk. We zoeken naar een balans, zodat haven, werken, recreëren en wonen naast elkaar kunnen bestaan. En ondanks de vele initiatieven, gaat het verduurzamen van het haven- en industriecomplex nog niet zo snel als we graag zouden willen. Onze doelstelling is een 55% reductie van CO₂-uitstoot in ons haven- en industriecomplex in 2030 ten opzichte van 1990 (20,6 Mton). Dit houdt in dat we in 2030 uit willen komen op een CO₂-uitstoot van 9,3 Mton in het haven- en industriecomplex. Onze doelstelling voor 2022 (cijfer loopt een jaar achter) was een CO₂-uitstoot van 22,8 Mton. De realisatie in 2022 kwam uit op 22,6 Mton. We werken toe naar ons doel van 2030, maar dit is geen rechte lijn. Lees [hier](#) meer over hoe we ons doel van 2030 willen bereiken.

Voorwaarden en afhankelijkheden

Voor milieuonderwerpen geldt dat deze onze invloed overstijgen. Daarom is samenwerking essentieel. Wij hebben een actieve stakeholderbenadering en spreken regelmatig met klanten, overheden, energieleveranciers en ngo's. Essentieel in een industrie die wordt gekenmerkt door grote investeringen met een lange levensduur, is betrouwbare wet- en regelgeving.

Sociaal



Impact

De Rotterdamse haven biedt 193.427 arbeidsplaatsen (direct en indirect). Voor heel Nederland gaat het om meer dan 500.000 arbeidsplaatsen.

De bouw- en infrasectoren kennen, over het algemeen, relatief veel ongelukken. Veilig en gezond werken is daarom topprioriteit in de Rotterdamse haven.

Daarnaast zijn de logistieke ketens die door de Rotterdamse haven gaan, in sommige gevallen te relateren aan mensenrechtenschendingen. U leest er [hier](#) meer over.

Voorwaarden en afhankelijkheden

De arbeidsmarkt in het Rotterdamse haven- en industriecomplex staat onder druk. Er is meer vraag dan aanbod en mismatch speelt ook een rol in het niet (tijdig) kunnen vervullen van vacatures. Samen met partners werken we aan het in lijn brengen van het onderwijs en de vraag op de arbeidsmarkt. Dit doen we onder meer door samen te werken aan de profilering van de innovatieve haven waar (inter)nationale bedrijven investeren en werknemers, werkzoekenden, studenten en scholieren graag (willen) werken. We werken ook samen met partners binnen bijvoorbeeld de Human Capital Coalitie Energietransitie aan een betere samenwerking en afstemming tussen onderwijs en arbeidsmarkt. U leest er [hier](#) meer over.

Governance



Impact

Wij volgen de Nederlandse Corporate Governance Code voor de inrichting van onze governance. U leest [hier](#) meer over de verantwoordelijkheden van en de relatie tussen de Algemene directie, de Raad van Commissarissen en de aandeelhouders.

Onze bedrijfscode vormt samen met ons Corporate Social Responsibility (CSR) statement de leidraad voor ons handelen. In onze bedrijfscode staat beschreven hoe wij ons gedragen ten opzichte van onze omgeving en verbinden wij ons aan de 'Ten Principles' van United Nations Global Compact (UNGC).

Ons risicobeheersings- en controlesysteem is ingericht om de grootste risico's voor het Havenbedrijf Rotterdam en haar stakeholders te beperken.

Helaas kunnen wij niet alle vormen van corruptie of ondermijning uitsluiten en vinden illegale activiteiten plaats in de Rotterdamse haven. De invloed van het Havenbedrijf Rotterdam is beperkt, maar de impact op de omgeving is groot. U leest meer over onze aanpak in [Ondermijning](#).

De Sustainable Development Goals

Onze bijdrage aan de Sustainable Development Goals (SDG's) is direct verbonden aan de speerpunten van onze strategie en materiële thema's. De bijdrage van het Havenbedrijf Rotterdam aan de SDG's maken we inzichtelijk in het verslag in de toelichting op alle materiële thema's.

We omarmen de 17 Sustainable Development Goals van de Verenigde Naties en leveren de grootste bijdrage aan de volgende vijf SDG's:



Met onze inspanningen voor een gezond en aantrekkelijk milieu en een veilige werk- en woonomgeving dragen we bij aan SDG 3 en SDG 13.

Met onze inspanningen op het gebied van de energietransitie dragen we bij aan SDG 7 en SDG 13. Tegelijkertijd heeft het thema betrekking op SDG 9. Wij bieden immers ruimte aan toekomstbestendige bedrijvigheid door te investeren in fysieke en digitale infrastructuur.

Een vitale haven is inclusief die direct en indirect werkgelegenheid biedt aan alle lagen van de bevolking. Daarmee dragen we bij aan SDG 8 en SDG 9.

De volgende indicatoren tonen onze bijdragen aan de SDG's waar wij de meeste impact op hebben.

SDG 3



Ongevallen met verzuim HbR: **1**

Major incidents nautisch HIC: **0**

Luchtkwaliteit Rotterdam
(jaargemiddelde): concentraties
> stikstofdioxide (NO₂): **23,4**
> zwaveldioxide (SO₂): **1,4**
> fijnstof (PM10): **18,6**

SDG 8



Werkgelegenheid Rotterdamse
haven: **193.427 banen**

Toegevoegde waarde BBP NL: **3,2%**

Aandeel niet-primaire materialen
(secundair en hernieuwbaar)
infrastructuur: **47%** (schatting)

SDG 7



Aandeel niet-fossiele overslag
HIC: **56%**

Investeringen HbR in
energietransitie-portfolio:
23,4 miljoen euro

SDG 9



Modal split: **41%**
achterlandvervoer per
binnenvaart of spoor (2022)

Investeringen HbR in publieke
infrastructuur: **103,8 miljoen
euro**

SDG 13



CO₂-uitstoot HIC:
22,6 Mton (2022)

CO₂-uitstoot HbR: **1.908,1
Kton**



BELEID EN RESULTATEN



3.1 De Basis

1. In het kort - de basis
2. Financiële resultaten en overslag
3. Veiligheid
4. Ruimte voor transitie
5. Kwaliteit haveninfrastructuur

In het kort: de basis

MAJOR INCIDENTS (NAUTISCH)

2023: 0
2022: 1
2021: 0



AANTAL ZEESCHEPEN

2023: 27.886
2022: 29.029
2021: 27.876



AANTAL BINNENVAARTSCHEPEN

2023: 89.175
2022: 97.459
2021: 99.558



MARKTAANDEEL IN DE HAMBURG - LE HAVRE RANGE

2023: 37,8%
2022: 37,3%
2021: 37,4%

(t/m Q3)



GOEDERENOVERSLAG

2023: 438,8 mln
2022: 467,4 mln
2021: 468,7 mln

in ton



CONTAINEROVERSLAG

2023: 13,4 mln
2022: 14,5 mln
2021: 15,3 mln

in TEU



BRUTO INVESTERINGEN

2023: € 295,4 mln
2022: € 257,0 mln
2021: € 226,3 mln



OMZET



Financiële resultaten en overslag

Het Rotterdamse haven- en industriecomplex is strategisch en economisch van belang voor de regionale, nationale en Noordwest-Europese economie. Het complex herbergt het grootste haven- en maritieme cluster van Europa met alles wat nodig is voor scheepvaart, industrie en logistiek. We hebben voldoende investeringsruimte via een gezonde EBITDA.

Vivienne de Leeuw, CFO van het Havenbedrijf Rotterdam: *'Het Havenbedrijf Rotterdam is een investeringsmachine. Onze gezonde financiële positie is van wezenlijk belang om de komende jaren te kunnen blijven investeren in de traditionele hardware, zoals kademuren en steigers en in infrastructuur voor de energietransitie. Daarnaast gaan we door met investeren in digitalisering en innovatie. Door een haven met infrastructuur van wereldklasse te blijven, zorgen we dat dit een aantrekkelijke locatie blijft voor bedrijven om zich te vestigen en om te investeren in de transitie.'*

Stabiel resultaat

De financiële resultaten van het Havenbedrijf Rotterdam zijn stabiel. Onze opbrengsten, bestaande uit havengelden en huur- en erfpachtopbrengsten, groeiden met 1,9% naar 841,5 miljoen euro (2022: 825,7 miljoen euro).

De huur- en erfpachtopbrengsten stegen met name door nieuwe contracten, prijsherzieningen en uitbreiding van bestaande contracten. De zeehavengeldopbrengsten daalden met 1,4% door een lagere overslag. Voor het kalenderjaar 2023 kenden we aan alle klanten een eenmalige reductie van 6% toe op bepaalde vergoedingen, waaronder huur- en erfpachtcontracten. Deze korting ontvingen onze klanten vanwege de hoge inflatie die wordt doorgerekend via indexatie.

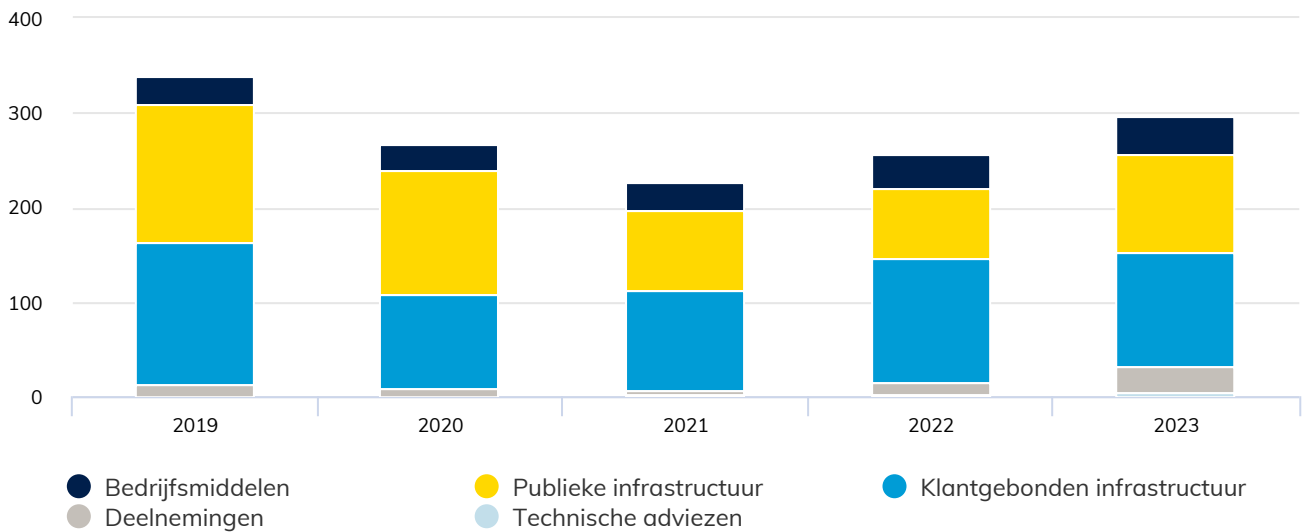
Onze operationele lasten namen toe met 3,8% (292,9 miljoen euro) in vergelijking met 2022. Deze stijging komt doordat de loonkosten toenamen door de reguliere cao-stijging en de exploitatielasten over de gehele breedte toenamen door indexatie van tarieven. Dit is met name zichtbaar in de ingekochte diensten, automatiseringskosten en energiekosten.

Ons resultaat voor belasting bedroeg 309,1 miljoen euro en nam daarmee af met 2,9% ten opzichte van 2022. Het resultaat na belastingen kwam uit op 233,5 miljoen euro.

Investerings

De bruto-investeringen in 2023 bedroegen 295,4 miljoen euro, inclusief kapitaalstortingen in deelnemingen (28,6 miljoen euro). Dat is een toename van 38,4 miljoen euro ten opzichte van 2022 (257,0 miljoen euro) en bevestigt onze rol in het versterken van het complex door investeringen. De belangrijkste investering in 2023 was de aanleg van de kademuur in de Prinses Amaliahaven, 72,9 miljoen euro.

Onderstaande tabel geeft onze investeringen in de laatste vijf jaar weer:



Ratio's

We sturen op een robuust financieel beleid, waarbij de huidige creditrating wordt gehandhaafd. Op deze manier behouden we de sterke kredietwaardigheid die we nodig hebben om te blijven investeren en daarmee onze competitieve positie te waarborgen, de energietransitie te versnellen en om bij een onverwachte tegenwind onze bedrijfsactiviteiten te blijven uitvoeren. Wij vullen onze financiering in met een mix van leningen en kapitaalmarktproducten. De belangrijkste financiële ratio's die wij volgen zijn:

Ratio's	2023	2022	2021
Solvabiliteit (in % incl. achtergestelde leningen)	73	73	69
Net debt / EBITDA	1,3	1,4	1,8
Interest coverage rate (ICR)	6,1	7,0	6,3

Ontwikkelingen overslag Rotterdamse haven

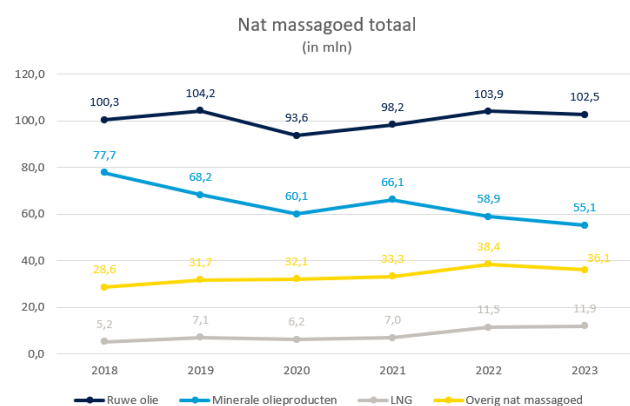
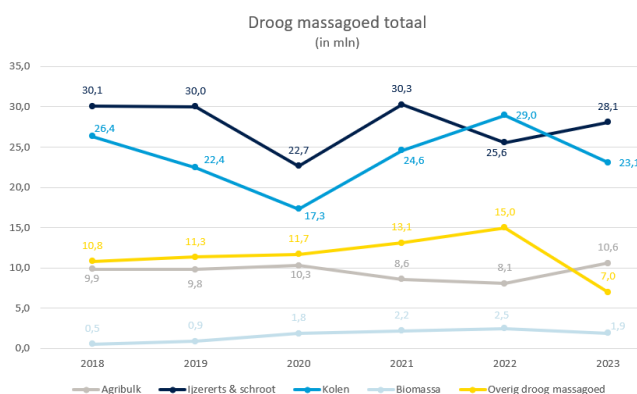
De omvang van de totale goederenoverslag in de Rotterdamse haven bedroeg dit jaar 438,8 miljoen ton. Dit is 6,1% lager dan in 2022 (467,4 miljoen ton). De daling betrof vooral de overslag van kolen, containers en overig droog massagoed. De overslag nam toe in de segmenten agribulk, ijzererts & schroot en LNG.

(Brutogewicht x 1.000 metrische tonnen)	2023	2022	Vershil (aantal)	Vershil (%)
Droog massagoed	70.642	80.064	-9.422	-11,8%
Nat massagoed	205.627	212.771	-7.144	-3,4%
Totaal massagoed	276.269	292.835	-16.566	-5,7%
Containers	130.162	139.657	-9.495	-6,8%
Breakbulk	32.371	34.889	-2.518	-7,2%
Totaal stukgoed	162.533	174.546	-12.013	-6,9%
Totaal overslag	438.802	467.381	-28.579	-6,1%
Totaal in aantallen containers	7.816.755	8.315.417	-498.662	-6,0%
Totaal in aantallen TEU	13.446.709	14.456.313	-1.009.604	-7,0%

Ons marktaandeel in de Hamburg – Le Havre range in 2023 (tot en met het derde kwartaal) is 37,8%. Ten opzichte van 2022 (37,3% - tot en met het derde kwartaal) nam ons marktaandeel toe. Bekijk [hier](#) de marktaandelen per segment.

Droog massagoed

De overslag van droog massagoed daalde in 2023 ten opzichte van 2022 met 11,8%. De overslag van kolen nam af met 20,3% naar 23,1 miljoen ton, met name door de lage vraag naar energiekolen voor stroomproductie. In Nederland en Duitsland werden duurzame bronnen, zoals wind en zon meer gebruikt voor de productie van stroom. De overslag van ijzererts & schroot nam toe met 9,9% naar 28,1 miljoen ton. De export van schroot steeg; na de aardbeving in februari in Turkije is daar de staalproductie snel opgestart. Overig droog massagoed laat een kleine daling zien. Dit komt met name door het afnemen van de energie-intensieve productie van bijvoorbeeld staal en aluminium door de hoge energieprijzen.



Nat massagoed

De overslag van nat massagoed in 2023 kwam uit op 205,6 miljoen ton, een afname van 3,4% ten opzichte van vorig jaar. Er werd 102,5 miljoen ton aan ruwe olie overgeslagen (2022: 103,9 miljoen ton). De aanvoer van Russische olie is vervangen door de overslag van ruwe olie uit de Verenigde Staten, Noorwegen, West-Afrika en het Midden-Oosten.

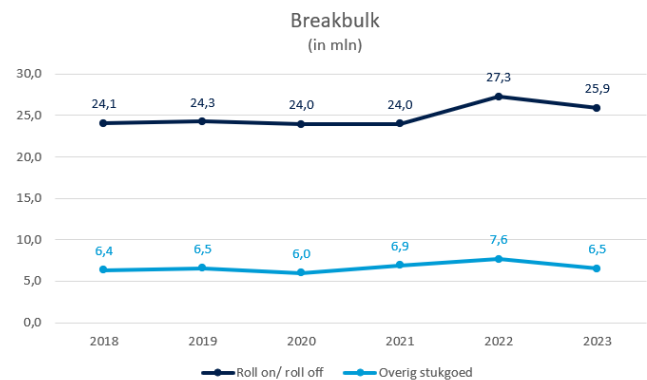
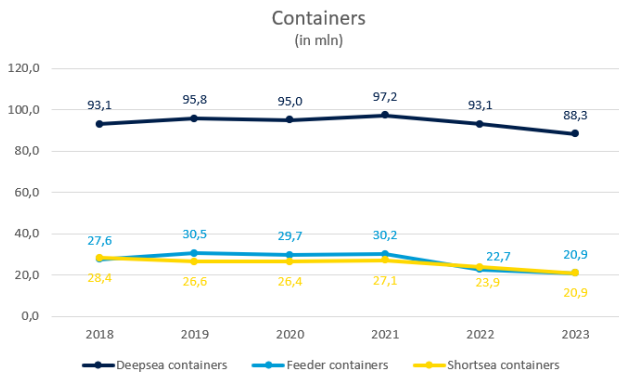
De overslag van LNG kwam uit op 11,9 miljoen ton, een toename van 3,7% in vergelijking met 2022. De invoer van LNG kwam grotendeels uit de Verenigde Staten. De LNG-hub Gate terminal kondigde uitbreidingen aan. In de Rotterdamse haven komen een nieuwe LNG-opslagtank van 180.000 kubieke meter en extra hervergassingscapaciteit van 4 miljard kubieke meter per jaar.

Containers en breakbulk

De containeroverslag nam in 2023 af met 6,8% tot 130,2 miljoen ton (2022: 139,7 miljoen ton). De afname van de containeroverslag heeft meerdere oorzaken:

- Het wegvallen van volumes van en naar Rusland;
- Daling van import uit Azië vanwege daling van de consumentenvraag.

De overslag van RoRo nam af met 5,0% tot 25,9 miljoen ton. De afnemende vraag door de hoge inflatie, de opgebouwde voorraden en de zwakke Britse economie zijn redenen hiervoor. Ook het segment overig stukgoed laat een daling zien ten opzichte van het vorige jaar (-15,1%). De reden is dat stukgoed ook weer in containers wordt vervoerd vanwege de lage containertarieven.



Het belang van containeroverslag

De containeroverslag is belangrijk voor de economie in Noordwest-Europa en met name voor het Nederlandse en Duitse bedrijfsleven. Dit geldt voor de import van grondstoffen, halffabricaten, machines en essentiële goederen, zoals medicijnen en voedsel. En ook voor de export van de hier geteelde en geproduceerde goederen en voedselproducten. De Rotterdamse haven heeft een maximale waterdiepte van 24 meter en is daarmee toegankelijk voor de meest diepstekende schepen. Door de onbeperkte nautische toegang, de duurzame en efficiënte terminals kunnen we als Rotterdamse haven de grootste schepen faciliteren en zo inspelen op schaalvergroting.

Matthijs van Doorn, commercieel directeur: *'We werken voortdurend aan het creëren van waarde voor de hele (container)keten. Als neutrale partij wil het Havenbedrijf Rotterdam de gehele supplychain verbeteren voor alle spelers: rederijen, terminals, intermodale operators, expediteurs en verladers. We bekijken welke stappen we kunnen zetten om de keten verder te stroomlijnen en waar mogelijk verdere tijdsbesparing te realiseren. Daarbij kijken we ook nadrukkelijk naar het verder verduurzamen van de keten. We brengen partijen bij elkaar, delen onze expertise en stimuleren belangrijke innovaties.'*

In 2023 bedroeg de overslag 13,4 miljoen TEU (standaardmaat voor containers). Van de containers die in de Rotterdamse haven aankomen en die via spoor, weg en binnenvaart naar het achterland worden gebracht, kende het grootste deel (ongeveer 70%) een eerste bestemming in Nederland. Een deel van de lading wordt tussentijds opgeslagen om vervolgens hun weg te vervolgen naar de eindbestemming. Hier vinden dan nog activiteiten plaats die waarde toevoegen, zoals assemblage, ompakken, labelen en verdere distributiediensten.

Uitbreiding containerterminals in Rotterdamse haven

APM Terminals, onderdeel van A.P. Møller-Mærsk Group, gaat zijn terminal op de Maasvlakte uitbreiden. Het project beslaat een terrein van zo'n 47,5 hectare, inclusief een diepzeekade met een totale lengte van één kilometer. Met de uitbreiding van containerterminal komt er ongeveer twee miljoen TEU aan terminalcapaciteit bij. De oplevering van de kademuur staat inclusief de voorbereiding op walstroom gepland voor de tweede helft van 2024.

Ook Containerterminal Rotterdam World Gateway (RWG) besloot om de terminal in de Prinses Amaliahaven op de Maasvlakte uit te breiden. Het gaat om ongeveer 45 hectare terminalterrein en 920 meter kademuur. De capaciteit van RWG groeit hiermee gefaseerd met 1,8 miljoen TEU. De nieuwe onderdelen zijn straks volautomatisch. De terminal wordt ook voorbereid op walstroom en aangesloten op de Container Exchange Route.

De containerschepen worden steeds groter. Er varen 58 schepen die een capaciteit van meer dan 18.000 TEU hebben. Het gemiddeld aantal containers dat per deepsea schip wordt overgeslagen, neemt hierdoor toe, net als de efficiënte afhandeling. Per container gaat er minder tijd verloren aan aanmeren van schepen. Ook de automatisering, digitalisering, het hoger stapelen van containers en vergroting van de kraan capaciteit dragen bij aan de efficiëntie.



Containerterminals RWG en APMT

Dilemma: Zitten de groei van de containeroverslag en verduurzaming van de haven elkaar in de weg?

De haven van Rotterdam is volop in (energie)transitie terwijl de vraag naar containeroverslag groeit. Rijmt het een met het ander? Het betreft een complexe puzzel waarbij zowel economische en maatschappelijke belangen als duurzaamheidsdoelstellingen in acht moeten worden genomen, terwijl ook rekening wordt gehouden met de maatschappelijke weerstand en de impact op de leefomgeving. Het merendeel van de containers bevat essentiële goederen zoals voedsel en medicijnen en halffabricaten die Europese bedrijven nodig hebben voor hun productie. Zonder deze grondstoffen, machines en onderdelen valt de Nederlandse en Europese productie stil. Ook voor de export van onze producten zijn containers van vitaal belang. Zo zijn Nederlandse tuinders en boeren voor een groot deel afhankelijk van de export van hun producten. Het Havenbedrijf Rotterdam voerde met Oxford Economics een studie uit om de verwachte vraag naar goederenvervoer tot aan 2050 in kaart te brengen in vier scenario's. Voor het containersegment laten alle scenario's een verwachte groei zien tot aan 2035. De drijvers zijn bevolkingsgroei, groei in BNP, export naar opkomende landen en groei van transshipment. Hieruit blijkt dat in 2035 naar verwachting ongeveer 16 miljoen TEU extra containercapaciteit nodig is in de Hamburg-Le Havre range, waarvan Rotterdam een belangrijk deel voor zijn rekening kan nemen.

Wat vinden de stakeholders?

De stakeholders van het Havenbedrijf Rotterdam vertegenwoordigen diverse perspectieven en belangen. Voor logistieke bedrijven is de overslag van containers hun core business. Meer containers betekent een groeiende omzet. Industriële bedrijven binnen de haven hebben doorgaans baat bij groei en uitbreiding om hun economische positie te behouden of te versterken. Voor hen is het faciliteren van de groei in containeroverslag van groot belang om competitief te blijven op internationaal niveau. Milieuorganisaties en andere belangengroepen spreken zich steeds meer uit tegen verdere groei van containeroverslag in de haven. Zij benadrukken de negatieve impact op het milieu, de gezondheid en het welzijn van de lokale gemeenschappen en pleiten voor een meer duurzame benadering van de havenontwikkeling. De overheid staat als stakeholder voor de taak om beleid te ontwikkelen dat zowel de economie ondersteunt als rekening houdt met milieubelangen en maatschappelijke zorgen.

Standpunt van het Havenbedrijf Rotterdam

Het Havenbedrijf Rotterdam streeft naar een evenwichtige aanpak. Als grootste logistieke hub van Europa nemen we het voortouw in de transitie naar CO₂-neutrale logistiek. We ontwikkelen initiatieven door de hele keten om op korte termijn de efficiëntie te verhogen en brandstofverbruik te verminderen. Dit leidt tot lagere emissies. Voor een doelmatig vervoer van containers naar het achterland werken we samen met partners al geruime tijd aan tal van projecten waarbij duurzaamheid en het oplossen van knelpunten in water, spoor en weg centraal staan. Belangrijke voorbeelden zijn verder de green corridor tussen Singapore en Rotterdam, de aanleg van walstroom, het zorgen voor de meest efficiënte aanloop en afhandeling voor ieder schip (Port Call Optimization), het aanbieden van biobrandstoffen en de initiatieven voor zero-emissie transport naar het achterland. Ook biedt Rotterdam als enige haven in West-Europa toegang aan de grootste, nieuwste en daarmee meest duurzame (container)schepen. Deze schepen verbruiken minder brandstof en kennen in combinatie met de schaalvoordelen de laagste emissie per container. Waar wij op inzetten is het faciliteren van de meest duurzame wijze van containerafwikkeling. We brengen onze incentives ook steeds meer in lijn met het nastreven van duurzaamheid. Omdat wij de groenste en meest efficiënte keten willen en kunnen aanbieden, zetten wij onze middelen in om in Rotterdam het duurzaamste alternatief voor containeroverslag te kunnen zijn. We blijven werken aan innovatieve oplossingen, waarbij duurzaamheid en economische groei hand in hand gaan en waarbij we stakeholders betrekken om een breed gedragen strategie uit te voeren.

Veiligheid

Het grote belang van veiligheid

De zorg voor veiligheid in het haven- en industriecomplex is een van onze belangrijke verantwoordelijkheden.

Dit doen we voor de scheepvaart, maar ook voor omwonenden, werknemers in de haven, bedrijven en (recreatieve) gebruikers van het havengebied. Daarbij gaat het altijd om een goede samenwerking. CEO en COO a.i. Boudewijn Simons: *'Ik geloof op veiligheidsgebied heel erg in hardware, software en mindware. Die behoeven alle drie aandacht. Hardware is dat je met veilige spullen werkt. De software zijn de procedures en de regels. En mindware is de veiligheidscultuur. Wat voor openheid heb je met elkaar? Hoeveel interesse heb je in elkaar? Veiligheid is iets dat je elkaar moet gunnen. Je moet ook op elkaar willen letten. Je moet elkaar aan durven spreken.'*

Naast nautische veiligheid gaat het om veiligheid op projecten, scheeps- en milieuveiligheid, waterveiligheid, [ondermijnende criminaliteit](#), [arbeidsveiligheid](#) en [cybersecurity](#). We monitoren voortdurend het 'veiligheidslandschap' en delen onze kennis en kunde over de verschillende onderwerpen.

Nautische veiligheid

De (Rijks)Havenmeester (DHMR) van Rotterdam heeft meerdere taken en is 24/7 verantwoordelijk voor een veilige, vlotte en duurzame afwikkeling van de scheepvaart in de haven. Dit gebeurt door nauw samen te werken met loodsen, sleepdiensten, roeiers, terminals, rederijen en andere partners in de haven. U leest meer over de taken en acties van de divisie Havenmeester op onze [website](#). Bij het uitvoeren van de taken maken de medewerkers gebruik van innovatieve oplossingen. De haven vraagt om een meer integrale benadering van toezicht en handhaving en de manier waarop we incidenten bestrijden. Belangrijke ontwikkelingen, zoals de energietransitie en digitalisering gaan over alle modaliteiten heen. Daarom werkt de Havenmeester steeds efficiënter met een beter en slimmer toezicht. Havenmeester René de Vries: *'We zien de wereld om ons heen veranderen. De energietransitie vraagt van ons als DHMR om deels anders te gaan werken om dezelfde hoge kwaliteit te behouden. De digitale transitie en de technologie waar we mee werken verandert ook. We omarmen niet alleen nieuwe technologie, we leren er ook mee werken. En datagedreven vormt een steeds belangrijker onderdeel van ons denken en doen.'*





Havenmeester René de Vries

Dynamische Under Keel Clearance

Het Loodswezen, Rijkswaterstaat en de divisie Havenmeester hebben onderzoek laten doen naar scheepsbewegingen van Ultra Large Container Vessels (ULCV's) in de aanloop naar Rotterdam. De aanleiding was het incident in 2019 met de MSC Zoe boven de Waddeneilanden. De uitkomst van het onderzoek was voor De Havenmeester en het Loodswezen reden om vanaf 1 november 2023 een alternatieve pilot boardinglocatie in de aanloop naar Rotterdam te implementeren voor arriverende ULCV's met een diepgang vanaf 16 meter. Kortere schepen hebben geen kritische maximale dynamische diepgang. Uitgaand is er voldoende diepte beschikbaar, maar een aanbevolen route zal deel uitmaken van de communicatie.

BASIS

Wij zijn de ontwikkelaar van een toonaangevende, veilige, efficiënte en duurzame haven waar onze klanten succesvol kunnen ondernemen.

MATERIEEL THEMA	KPI	DOEL 2023	REALISATIE 2023	REALISATIE 2022	REALISATIE 2021	BIJDRAGE AAN SDG
Veiligheid (nautisch)	Major incidents (nautisch)	0	0	1	0	
	Nautische Safety Index (NSI)	> 7,00	7,51	6,39	7,46	
DE IMPACT VAN HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM		SELECTIE RELEVANTE KAPITALEN		BELANGRIJKE RISICO'S		
<p>KT – Zorgen voor veiligheid in en om de haven is een belangrijke prioriteit. We monitoren voortdurend het 'brede veiligheidslandschap' en delen onze kennis en kunde over de verschillende onderwerpen met stakeholders.</p> <p>LT – Het Rotterdamse haven- en industriecomplex is een integraal veilige haven. Door hier zo efficiënt mogelijk voor te zorgen, dragen we bij aan het verbeteren van onze concurrentiepositie. Het gebruik van digitale data en de inzet van nieuwe technologieën helpt ons hierbij.</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Onze mensen - Financiën - Dialoog met stakeholders 		<p>T1a - Incident water</p> <p>T1b - Incident land</p> <p>T10 - Terroristische aanslag in de haven</p>		

- De doelstelling voor de NSI bedraagt een cijfer gelijk aan of hoger dan 7,0. Het gerealiseerde NSI-cijfer voor 2023 is een 7,51; daarmee haalden we onze doelstelling.
- Het streven voor major nautische incidents is altijd nul. In 2023 hebben we geen major incidents gehad.

Scheeps- en milieuveiligheid

Inspecteurs van de divisie Havenmeester controleren of schepen de regels op het gebied van milieu en veiligheid naleven. De mate waarin een geïnspecteerd schip voldoet aan de wet- en regelgeving, bepaalt de hoogte van de Safety Environmental Index (SEI). Voldoet een schip aan alle normen, dan scoort deze een 10 op een schaal van 0 tot 10. De gemiddelde score van alle geïnspecteerde schepen is de SEI. Hiervoor is de norm een 7,0. In 2023 kwam dit cijfer uit op 7,63 en haalden we de norm. Afhankelijk van de zwaarte van de overtreding krijgt de kapitein van het schip een waarschuwing of een proces-verbaal. Dit wordt geregistreerd in HaMIS. Bij sommige overtredingen komen de inspecteurs nog een keer terug voordat het schip de haven van Rotterdam mag verlaten.

Naleving Havenbeveiligingswet en internationale ISPS Code

Port security werkt als barrière tegen terrorisme, ondermijnende criminaliteit en cyberaanvallen. We investeren doorlopend in het weerbaarder maken van de haven tegen deze dreigingen. Naast ondermijnende criminaliteit en cybersecurity moeten we ook voldoende voorbereid blijven op terroristische dreigingen. U leest [hier](#) meer over ondermijnende criminaliteit en [hier](#) meer over cybersecurity. Als Port Security Officer is de (Rijks)Havenmeester verantwoordelijk voor de naleving van de beveiligingsvoorschriften voor terminals, zoals vastgelegd in de Havenbeveiligingswet. De divisie Havenmeester zorgt voor certificering volgens de International Ship and Port facility Security code (ISPS) en ziet toe op de naleving. De Europese Commissie stelde in september 2023 dat de beveiligingsmaatregelen aan de openbare kades van de Park- en Lloydkade niet voldeden aan de ISPS-code. Dit betekende dat vanaf 20 oktober geen zeeschepen meer mochten afmeren op deze locaties. In november 2023 is een tijdelijke werkbare oplossing gecreëerd, waardoor de Parkkade weer beschikbaar is voor scheepvaart.

Drones steeds belangrijker

Camera's, zowel vast geïnstalleerd als mobiele varianten zoals drones, zijn steeds meer aanwezig in de haven. Drones assisteren scheepvaartmeesters van patrouillevaartuigen bij incidenten zoals waterverontreiniging. Ze kunnen snel de omvang van een olievlek vaststellen, de bron identificeren en zelfs lokaliseren waar zware voorwerpen overboord zijn gevallen. Dit stelt hen in staat naburige schepen tijdig te waarschuwen en aanvaringen te voorkomen. Drones ondersteunen ook bij inspecties van kades en andere infrastructuur in de haven. Ze voeren controles en metingen uit, wat de efficiëntie verbetert en de veiligheid verhoogt.

U-space Airspace

Het Havenbedrijf Rotterdam lanceerde een U-space Airspace prototype om zich voor te bereiden op de komst van drones in de toekomstige haven van Rotterdam. Dit prototype biedt inzicht in luchtruimbeheer, creëert kansen voor drone-operators en evalueert de effecten van luchtverkeersleiding voor drones in het ongecontroleerde luchtruim van Europoort en de Maasvlakte. De haven streeft ernaar een voorbeeld te zijn voor landelijke uitbreiding, zoals boven stedelijke gebieden.

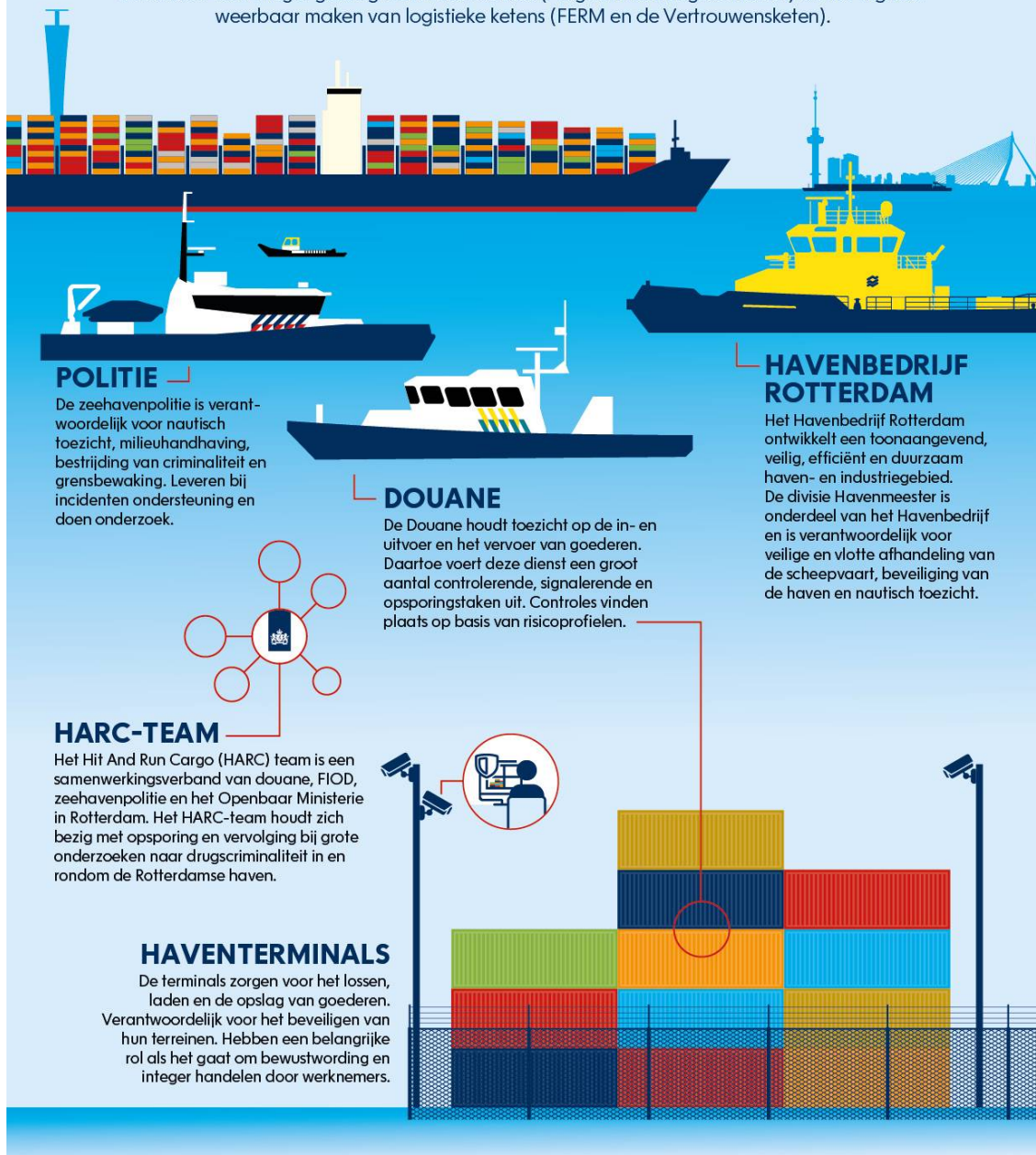
Cameratoezicht officieel van start

Het gebruik van camerabeelden gaat in de toekomst een steeds grotere rol spelen bij de afhandeling van de processen van de divisie Havenmeester. In oktober 2022 begonnen vier collega's officieel in hun nieuwe functie als cameratoezichthouder op het Haven Coördinatie Centrum. Ze maken gebruik van het cameranetwerk van politie, douane en het Havenbedrijf Rotterdam. In 2023 groeide het aantal camera's (virtueel hek) in het Rotterdamse haven- en industriecomplex van 225 naar 300. Hierdoor kunnen de Zeehavenpolitie, Douane en de divisie Havenmeester nog beter hun controlerende werk doen.

Ondermijnende criminaliteit

Een veilige haven: wie doet wat?

Rotterdam vormt als grootste haven van Europa een van de belangrijkste toegangspoorten voor goederen naar Europa. De haven heeft daardoor ook een grote aantrekkingskracht op georganiseerde drugscriminaliteit. Zeehavenpolitie, douane, gemeente Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam, het HARC-team en bedrijven actief in de haven vormen één front tegen drugscriminaliteit en ontplooiën daarvoor gezamenlijke initiatieven. Zoals uitwisselen van informatie (kennisplatforms), ophangen van camera's in de haven (Virtueel hek), beveiligen van terminalterreinen, voorlichten en stimuleren van integer gedrag van medewerkers (Programma Integere Haven) en het digitaal weerbaar maken van logistieke ketens (FERM en de Vertrouwensketen).



POLITIE

De zeehavenpolitie is verantwoordelijk voor nautisch toezicht, milieuhandhaving, bestrijding van criminaliteit en grensbewaking. Leveren bij incidenten ondersteuning en doen onderzoek.

DOUANE

De Douane houdt toezicht op de in- en uitvoer en het vervoer van goederen. Daartoe voert deze dienst een groot aantal controlerende, signalerende en opsporingstaken uit. Controles vinden plaats op basis van risicoprofielen.

HAVENBEDRIJF ROTTERDAM

Het Havenbedrijf Rotterdam ontwikkelt een toonaangevend, veilig, efficiënt en duurzaam haven- en industriegebied. De divisie Havenmeester is onderdeel van het Havenbedrijf en is verantwoordelijk voor veilige en vlotte afhandeling van de scheepvaart, beveiliging van de haven en nautisch toezicht.

HARC-TEAM

Het Hit And Run Cargo (HARC) team is een samenwerkingsverband van douane, FIOD, zeehavenpolitie en het Openbaar Ministerie in Rotterdam. Het HARC-team houdt zich bezig met opsporing en vervolging bij grote onderzoeken naar drugscriminaliteit in en rondom de Rotterdamse haven.



HAVENTERMINALS

De terminals zorgen voor het lossen, laden en de opslag van goederen. Verantwoordelijk voor het beveiligen van hun terreinen. Hebben een belangrijke rol als het gaat om bewustwording en integer handelen door werknemers.

Ondermijning, vermenging van onder- en bovenwereld (vaak drugsgerelateerd), is in toenemende mate een probleem voor de Rotterdamse haven. Criminelen benaderen bedrijven en hun medewerkers om informatie en toegang tot terreinen te krijgen in het haven- en industriecomplex. Het ronselen en omkopen van deze havenmedewerkers gaat vaak gepaard met stevige intimidaties.

BASIS

Ondernemende en slagvaardige organisatie.

MATERIEEL THEMA	KPI	DOEL 2023	REALISATIE 2023	REALISATIE 2022	REALISATIE 2021	BIJDRAGE AAN SDG
Ondermijnende criminaliteit	Verhogen van awareness Voortgang op project 'Virtueel hek'	Groen	Oranje	-	-	 
DE IMPACT VAN HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM		SELECTIE RELEVANTE KAPITALEN		BELANGRIJKE RISICO'S		
<p>KT - Ondermijning, vermenging van onder- en bovenwereld (vaak drugsgerelateerd), is in toenemende mate een probleem voor de Rotterdamse haven. Het verstoort de logistieke efficiëntie en veroorzaakt een gevoel van onveiligheid onder omwonenden en werknemers in de haven.</p> <p>LT - Langdurige problematiek rondom de ondermijnende criminaliteit kan zorgen voor een afnemend draagvlak van de haven en onze reputatie schaden. Dit vertaalt zich in een slechter vestigingsklimaat.</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Onze mensen - Financiën - Infrastructuur 		<p>T10 - Terroristische aanslag in de haven</p> <p>T13 - Ondermijnende criminaliteit in de haven</p>		

Het programma 'ondermijnende criminaliteit' richt zich voornamelijk op harde schendingen van de veiligheid in de haven door drugsmokkel, mensensmokkel, fraude en corruptie. De KPI wordt gemeten door:

- Verhogen van de bewustwording – te meten via een kwalitatieve beoordeling;
- Verbeteren toezicht – te meten op voortgang op het project 'Virtueel hek'.
- De doelstelling voor deze KPI is de kleur 'groen'. In 2023 scoorden we oranje en is de doelstelling niet gehaald.

Het verhogen van bewustwording hebben we door onze ketenpartners in de Uitvoeringsagenda met een cijfer laten beoordelen door de vraag te stellen 'Hoe succesvol is het Havenbedrijf Rotterdam geweest in het verhogen van de awareness van ondermijning in het huidige jaar?'. We hebben de uitvraag aan 30 mensen gedaan. Er zijn 12 reacties gekomen en één persoon onthield zich van het geven van een cijfer. We berekenen de uitkomst door het hanteren van de eNPS-methode. Op basis van de gegeven scores scoorden we 0. We steken veel effort in bewustwording, maar een score van 9 of hoger is lastig te halen omdat de problematiek ernstig is en ons handelen niet zal leiden tot het oplossen van de drugsproblematiek.

Voor de KPI virtueel hek kijken we naar scope en tijd. Dit project doen we samen met de Douane en Politie. Camera's kunnen niet altijd binnen de gestelde scope van het project worden geplaatst. Dat kan te maken hebben met het krijgen van toestemming van bedrijven, het niet mogen verstoren van het broedseizoen of dat de infrastructuur nog ontbreekt.

Ondanks het feit dat we onze doelstelling over 2023 niet haalden, wordt het project wel als succesvol gezien, ook door onze partners. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft dit systeem aangelegd en doorontwikkeld waardoor toezicht, pakkans en bewijslast verbeteren.

Onze inspanningen

De verschillende vormen van drugssmokkel gaan gepaard met corruptie. Weerbaarheidstrainingen, voorlichtingscampagnes en een betere screening van havenpersoneel moeten dit helpen tegengaan. Overheden en bedrijven werken intensief samen om barrières op te werpen en de veiligheid in de haven te vergroten.

Het Havenbedrijf Rotterdam (de Havenmeester heeft wel enkele formele taken) voelt een maatschappelijke verantwoordelijkheid om criminaliteit binnen het haven- en industriecomplex tegen te gaan. Mensen moeten veilig in de haven kunnen werken en slachtoffers, economische schade en imagoschade moeten worden voorkomen. We doen dit door intensief samen te werken met publieke partijen, zoals de gemeente Rotterdam en opsporingsautoriteiten (Politie, Douane, FIOD, Openbaar Ministerie, Belastingdienst, Regionale Informatie- en Expertise Centra) en het bedrijfsleven. Kennis wordt uitgewisseld en waar mogelijk barrières opgeworpen in de strijd tegen ondermijnende criminaliteit en de import van verdovende middelen en mensensmokkel.

Acties die we al ondernemen:

- Security by design door bij nog in te richten bedrijfsterrainen die risico lopen om met ondermijning te maken te krijgen de fysieke veiligheid te toetsen en extra eisen te stellen aan de beveiliging.
- Door het installeren van 300 slimme camera's op strategische posities draagt het Virtueel hek bij aan een scherper toezicht, hogere pakkans van criminelen en betere bewijslast. Met intelligente software herkent het systeem illegale patronen vroegtijdig en krijgen centralisten in de meldkamer van Douane en Politie hier melding van. Ook de Havenmeester Rotterdam gebruikt het systeem om toezicht te houden op het water. In 2024 zal het systeem verder worden uitgebreid.
- Het organiseren en faciliteren van overleggen tussen bedrijven uit risicosectoren in de haven en de publieke partners zoals Douane, Politie en gemeente Rotterdam. In deze kennisplatforms en Information Sharing centers wordt informatie uitgewisseld, best practices besproken en de laatste ontwikkelingen op gebied van ondermijning gedeeld.
- 'Ken je klant'-project, waarin we nauw samenwerken met de Zeehavenpolitie en de gemeente Rotterdam om de integriteit van nieuwe en/of potentiële klanten beter te beoordelen en/of te monitoren.
- Het Havenbedrijf Rotterdam investeert financieel en met support in de Vertrouwensketen van Portbase om pincodefraude tegen te gaan. Met pincodefraude worden drugs geïmporteerd en vinden ladingdiefstallen plaats. In 2023 is het systeem getest en de implementatie gestart. In 2024 wordt het systeem verder uitgerold, zodat pincodefraude zo snel mogelijk tot het verleden behoort.

Naast de genoemde projecten waar het Havenbedrijf Rotterdam in investeert en of de trekker van is, werken we mee aan tal van andere projecten die de veiligheid in de haven verder moeten verbeteren. De divisie Havenmeester en het Havenbedrijf Rotterdam trekken hierin gezamenlijk op om ondermijning in de haven zoveel mogelijk tegen te gaan.

Screenen medewerkers

In 2023 besloten we om bij de werving en selectie van nieuwe medewerkers een standaard screening uit te voeren die verder gaat dan alleen het aanvragen van een Verklaring Omtrent Gedrag (VOG). Vanaf 2024 checken we ook identiteit, diploma's en referenties. Daarnaast moeten medewerkers een integriteitsverklaring ondertekenen. Voor nieuwe medewerkers in functies met een hoog veiligheidsrisico, zoals managers, geldt daarnaast een aanvullende screening die naar de aard van de functie kan variëren. Screening gaat ook gelden voor externe medewerkers.

Al onze medewerkers krijgen voortaan elke vijf jaar het verzoek om een VOG op te vragen. Daarnaast kan bij functiewijziging een ander risicoprofiel van toepassing zijn, waardoor weer aanvullende screeningsvereisten kunnen gelden. Als een screening bijzonderheden oplevert, kijken we altijd naar de feiten, omstandigheden en proportionaliteit.



Cybersecurity

De digitale dreiging voor de haven van Rotterdam is onveranderd groot. Weerbaarheid tegen deze dreigingen blijft dan ook randvoorwaarde voor het goed functioneren van de nautische en logistieke processen en de verdere digitalisering van de haven.

Cybersecurity Havenbedrijf Rotterdam

BASIS

Slimme partner in logistieke ketens.

MATERIEEL THEMA	KPI	DOEL 2023	REALISATIE 2023	REALISATIE 2022	REALISATIE 2021	BIJDRAGE AAN SDG
Cybersecurity HbR	Aantal incidenten op vitale systemen	0	0	0	0	 
DE IMPACT VAN HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM		SELECTIE RELEVANTE KAPITALEN		BELANGRIJKE RISICO'S		
<p>KT – Cybersecurity is een randvoorwaarde voor het goed functioneren van de nautische en logistieke processen. Beveiliging van onze processen is een belangrijke prioriteit.</p> <p>LT - Samen met partners werken we aan het vergroten van de weerbaarheid met betrekking tot cybercriminaliteit. Hierdoor kunnen we onze havenprocessen beter beschermen.</p>		<p>- Onze mensen</p> <p>- Financiën</p>		T3a - Cybersecurity HbR		

- De doelstelling is altijd geen incidenten op vitale systemen.
- In 2023 hadden we geen incidenten. Daarmee haalden we de norm.
- Wel was de website van het Havenbedrijf Rotterdam (en ook van andere zeehavens) enkele uren niet beschikbaar als gevolg van een DDoS aanval.

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft een wettelijke verplichting ten aanzien van cybersecurity. De overheid classificeert het afwikkelen van scheepvaartverkeer als vitaal. We moeten aantoonbaar voldoen aan de Wet bescherming netwerk en infrastructuur (Wbni). Daarnaast houden we ons aan de AVG (Algemene verordening gegevensbescherming). We maken jaarlijkse een analyse van de belangrijkste digitale dreigingen. Op basis van de uitkomsten nemen we maatregelen om onze weerbaarheid voortdurend te verhogen. Bij het selecteren van beveiligingsmaatregelen volgen we een zogenaamde 'defence in depth' strategie en zoeken we verbinding met internationale standaarden en de aanbevelingen van het Nationaal Cyber Security Centrum.

Een aantal voorbeelden van concrete securitymaatregelen die we in 2023 troffen zijn (als aanvulling op de al bestaande maatregelen):

- Actualisatie van de bedrijfsbrede continuïteitsplannen (BCM);
- DDoS bescherming op relevante systemen;
- Voorbereiding, training en vervolgens uitvoeren van een cybercrisoefening met de nautische ketenpartners (Portbase, Loodswezen, sleepers, roeiers) en deelname aan de landelijke cyberoefening Isidoor.

Cybersecurity haven- en industriecomplex

Sinds 2016 neemt het Havenbedrijf Rotterdam via het Port Cyber Resilience programma FERM samen met partners de regie op het verhogen van bewustwording rondom cybersecurity in het haven- en industriecomplex. FERM is sinds 2021 een stichting zonder winstoogmerk. FERM biedt cyberweerbaarheidsdiensten voor de aangesloten bedrijven in de haven. De afgelopen jaren groeide FERM van 12 participanten eind 2021 naar 53 participanten in het derde kwartaal van 2023.

Voorbeelden van getroffen securitymaatregelen in 2023 zijn (als aanvulling op de al bestaande maatregelen):

- FERM bracht gezamenlijk met de partners een cyberdreigingsbeeld voor de haven uit. Dit beeld is bedoeld om de participanten van FERM inzicht te geven in de huidige staat van cyberdreigingen binnen het haven- en industriecomplex.
- We zetten actief in op bewustwording en het verspreiden van kennis. Dit komt onder andere tot uiting via de door FERM georganiseerde kennissessies over de nieuwe Europese NIS-2 richtlijn. Daarnaast zoeken we meer onderlinge samenwerking binnen diverse crisisoefeningen, zoals Cybernautics en Isidoor.
- Actualisatie en herziening van het Havenbreed Cyber Incident Responspan (IRP).

De afgelopen jaren richtte onze cybersecuritystrategie zich op het faciliteren van samenwerking tussen bedrijven in het haven- en industriecomplex, waardoor de bewustwording rondom cybersecurity is verhoogd. In samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en andere zeehavens (Amsterdam, Groningen, Vlissingen) onderzoeken we wat er nodig is om een nationale cybersecuritystrategie voor zeehavens succesvol te ontwikkelen en in te voeren. Deze strategie richt zich op kennisopbouw, het inrichten van een cyberweerbaarheidsinfrastructuur en het versterken van regelgeving en toezicht.

Ruimte voor transitie

Samen met stakeholders zet het Havenbedrijf Rotterdam zich in om een optimaal vestigingsklimaat met ruimte voor transitie te creëren voor bedrijven, werknemers en omwonenden. We focussen op een duurzame ontwikkeling van het haven- en industriecomplex, het verbeteren van de infrastructuur en bedrijventerreinen en streven naar een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. We delen kennis, bieden ontwikkelruimte, waarborgen veiligheid en bereikbaarheid, en ondersteunen bij vergunningsaanvragen.

Commercieel directeur Matthijs van Doorn: *'Het bereiken van een optimaal vestigingsklimaat met ruimte voor transitie is geen vanzelfsprekendheid. Momenteel ervaren we uitdagingen, zoals het tekort aan milieuruimte. Over het algemeen merken we dat de nog uitgeefbare fysieke ruimte en milieuruimte voor de haven van Rotterdam beperkt is. We hebben ruimte nodig voor duurzame bedrijfsactiviteiten en voor de ontwikkeling van schone energietechnologieën, zoals onze inspanningen op het gebied van waterstof laten zien. Daarnaast blijft er ruimte nodig om onze optimale bereikbaarheid te waarborgen.'*

De ontwikkelingen in de Rotterdamse haven op het gebied van grondstoffen- en energietransitie gaan razendsnel. Industrie en bedrijfsleven investeren in innovaties en nieuwe bedrijvigheid. We streven naar een koolstofvrije haven van de toekomst, hoewel de exacte vorm nog onbekend is. De haven verandert ingrijpend, terwijl de overslag- en industriële activiteiten gewoon doorgaan. Ruimte is een grote uitdaging voor de (her)ontwikkeling. De vrij uitgeefbare ruimte is beperkt en de meeste terreinen zijn langdurig uitgegeven. Ook is het lastig om voor alle verwachte activiteiten geschikte ruimte te vinden. De transitie zal voor een groot deel in nauwe samenwerking met de bestaande bedrijven moeten plaatsvinden.

De uitdaging is om niet te wachten op absolute zekerheid, maar juist in onzekere tijden samen te werken en stappen te maken. Dit wordt mede aangepakt door het Rijk, de provincie Zuid-Holland en het Havenbedrijf Rotterdam in het 'Ontwikkelperspectief NOVEX-gebied Rotterdamse haven'. Hierin spreken de samenwerkende partijen af om samen de lastige keuzes te maken en samen op te trekken in de uitvoering en de financiering van de veranderingen. De volgende stappen zijn het opstellen van een uitvoeringsagenda en een investeringsagenda. Ons 'Masterplan HIC 2023' sluit aan bij de uitgangspunten van NOVEX en vormt de leidraad voor de verdere (her)ontwikkeling van het havengebied. Het beschrijft de lange termijn ontwikkelingen van het havengebied op basis van de verwachte commerciële ontwikkelingen. Het plan houdt rekening met de fysieke- en milieuaspecten van de haven en haar omgeving. NOVEX identificeert drie urgente vraagstukken die nadere uitwerking behoeven:

- Omgaan met ruimtegebrek.
- Omgevingsveiligheid in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen.
- Synergie tussen haven en stad in relatie tot de transitie van de haven.

In dit jaarverslag leest u meer over onze inspanningen voor een zo optimaal mogelijk vestigingsklimaat met ruimte voor transitie:


- [Gezonde omgeving](#)
- [Energietransitie](#)
- [Aansluiting arbeidsmarkt](#)
- [Stikstof](#)
- [Strategisch omgevingsmanagement \(SOM\)](#)
- [Draagvlak haven](#)

Kwaliteit haveninfrastructuur

De kwaliteit van onze haveninfrastructuur is van groot belang om onze positie als Europa's grootste logistieke knooppunt te behouden en versterken. Wij streven voortdurend naar verbetering van de bereikbaarheid van ons haven- en industriecomplex door innovatieve oplossingen te vinden, voor maximale ontsluiting via wegen, spoorwegen, kabels, pijpleidingen, en kust- en binnenvaart. Monique Domsdorf, Executive Manager Asset Management: 'We investeren niet alleen veel in de fysieke infrastructuur. Digitalisering stelt ons in staat om ketens transparanter te maken en efficiënt data tussen partners uit te wisselen. Daarnaast digitaliseren we onze assets. Dit leidt niet alleen tot inzicht in bouw, gebruik en onderhoud, maar ook tot efficiëntere ladingafhandeling, lagere kosten en verminderde emissies. Onze klanten plukken hiervan de vruchten.'

BASIS

Wij zijn de ontwikkelaar van een toonaangevende, veilige, efficiënte en duurzame haven waar onze klanten succesvol kunnen ondernemen.

MATERIEEL THEMA	KPI	DOEL 2023	REALISATIE 2023	REALISATIE 2022	REALISATIE 2021	BIJDRAGE AAN SDG
Kwaliteit haveninfrastructuur	Kwaliteit haveninfrastructuur	7	7,4	8,8	9,5	
DE IMPACT VAN HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM		SELECTIE RELEVANTE KAPITALEN		BELANGRIJKE RISICO'S		
<p>KT: Door te investeren in ontwikkeling en onderhoud van terreinen van klanten en in publieke infrastructuur blijft het HIC veilig en bereikbaar.</p> <p>LT: Veiligheid en bereikbaarheid dragen bij aan de aantrekkelijkheid van het HIC als vestigingslocatie voor bedrijven en als trading-hub voor rederijen.</p>		<p>- Infrastructuur</p> <p>- Financiën</p>		<p>T5 - Congesties in en rond haven (beschikbare infra en bereikbaarheid)</p>		

De kwaliteit van onze haveninfrastructuur meten we aan de hand van vijf sub-KPI's:

1. ISO-certificering;
2. % Wateroppervlakte op Nautisch Gegarandeerde Diepgang (NGD);
3. Doorstroom wegverkeer op zeven wegtrajecten;
4. Beschikbaarheid van de walradarsystemen;
5. Beschikbaarheid Portbase.

De combinatie van de fysieke (1 tot en met 3) en de digitale infrastructuur (4 en 5) laat zien dat beide aspecten een belangrijke rol spelen in de infrastructuur van het haven- en industriecomplex. De kwaliteit drukken we uit in een cijfer. Meer over hoe we de KPI meten leest u [hier](#).

- Het streven voor het cijfer is minimaal een 7,0.
- In 2023 scoorden we een 7,4. Hiermee is de norm behaald. Ten opzichte van 2022 is de score wel afgenomen. Dit komt met name door wegwerkzaamheden op de wegtrajecten die de score op de sub-KPI freeflow nadelig beïnvloeden.

Visie op de lange termijn

We willen op langere termijn een excellente multimodale bereikbaarheid voor onze klanten garanderen en hen de meest duurzame logistieke opties bieden. Dit zijn onze lange termijn (bereikbaarheids)opgaven:

- Optimalisatie van het 'knooppunt' Rotterdam (haven- en industriecomplex/regio);
- Versterking van de goederencorridors Oost en Zuidoost, in het netwerk Rotterdam-Antwerpen-Ruhrgebied;
- Versterking van de verbindingen met groeiregio's en economische centra via de goederencorridors Oost en Zuidoost en Zuid en de internationale TEN-T corridors;
- Verduurzaming van het transport van alle modaliteiten.

Over de oplossingsrichtingen overleggen we met het Rijk, provincies en bedrijfsleven, en in het bijzonder met onze partners binnen de MIRT-programma's voor de goederenvervoercorridors Oost-Zuidoost en Zuid.

Werken aan goederenvervoercorridors

MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Het MIRT kent programma's voor twee goederenvervoercorridors, Oost-Zuidoost en Zuid.

In de corridor Oost-Zuidoost werken het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Topsector Logistiek, ProRail, de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant, Limburg en Gelderland en het Havenbedrijf Rotterdam samen. Inzet is dat deze corridor in 2030 een nog vlotter, betrouwbaarder, robuuster, veiliger en duurzaam transportsysteem faciliteert, waarbij groei samengaat met een goede leefkwaliteit. Het programma kent vier pijlers, met concrete projecten binnen iedere pijler:

- Toekomstbestendige verbindingen;
- Multifunctionele bovengemiddelde knooppunten;
- Duurzame topcorridors;
- Digitalisering ketens.

In de corridor Zuid werken het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, vier provincies (Noord-Holland, Zuid-Holland, Zeeland en Noord-Brabant) en vier zeehavenbedrijven (havenbedrijven van Amsterdam, Rotterdam, Moerdijk en North Sea Ports) samen.

De waarde van data

Onze digitale strategie geven we weer in de Port Referentie Architectuur (PRA). De PRA fungeert als een digitale blauwdruk van de haven, waarbij we de lagen ruimte, infrastructuur, transport en logistiek onderscheiden en de relatie hiertussen digitaal in kaart brengen. Digitaliseringsinitiatieven moeten passen binnen de PRA. De waarde die wij aan de haven kunnen bieden, vormt de leidraad voor onze digitale ambitie. Een van de belangrijkste opgaves binnen dit kader is het laagdrempelig ontsluiten van data voor onze klanten in het haven- en industriecomplex.

We richten ons op het beter benutten van de bestaande infrastructuur (capaciteitsmanagement) en investeren samen met andere partijen in bestaande en nieuwe infrastructuur. De inzet van slimme informatiesystemen en de uitwisseling van data tussen verschillende ketenpartijen helpen bij een betere bereikbaarheid van de Rotterdamse haven en het verduurzamen van vervoer via de diverse modaliteiten. Port Call Optimization en just-in-time varen zijn hiervan sprekende voorbeelden.

Voorbeelden van onze initiatieven om de Port Call Optimization en just-in-time varen te optimaliseren zijn Portbase, Routescanner en Nextlogic.

Portbase viert jubileum

Portbase bestond in 2023 20 jaar. Via dit centrale loket voor de logistieke ketens van de Nederlandse havens is het mogelijk om geautomatiseerd gegevens te verstrekken voor diverse meldingen en aangiften tussen bedrijven en met overheden. Organisaties kunnen met het gebruik van de diensten van Portbase sneller, slimmer en efficiënter werken. In 2023 was er onder meer aandacht voor het veiliger maken van de keten met behulp van de vertrouwensketen. Hierdoor ontstaat een gesloten keten, waar een nominatie, vrijstelling of machtiging toegang tot het logistieke ketenproces borgt. Met de vertrouwensketen krijgen alleen aangewezen (bekende) partijen toegang tot het havenlogistieke proces.

Routescanner optimaliseert planning

Routescanner voegde in 2023 twee belangrijke logistieke hubs toe: Port of Antwerp-Bruges en Port of Amsterdam. Daarnaast ontving de routeplanner voor containertransport een accreditatie van de Global Logistics Emissions Council voor de berekeningen van de CO₂-uitstoot van de routes in het systeem.

Nextlogic groeit gestaag door

Na een intensieve pilotfase gingen in januari 2023 de seinen voor Nextlogic op groen. Voor de integrale planning geven barge operators vooraf voor elk containerbinnenvaartschip aan Nextlogic de bezoek-, rotatie- en ladinginformatie door. Terminals doen datzelfde voor de beschikbare kadecapaciteit. Nextlogic vergelijkt deze informatie met elkaar en creëert voor iedere partij 24/7 een zo goed mogelijk schema. Doel is snellere afhandeling van containerbinnenvaartschepen in de haven en het optimaal benutten van de terminalruimte. Nextlogic verwacht dat steeds meer deelnemers van de voordelen van deze 'planner' profiteren.

KING wint prestigieuze prijs

In november 2023 vond het jaarlijkse IJB (International Bulk Journal) gala plaats. Een evenement voor de gehele industrie van terminals en scheepvaart tot equipment in vooral de droge bulk. Ons online reserveringssysteem KING won daar de prestigieuze 'Innovative Technology Award'. We ontwikkelden KING met en voor onze klanten om onze 31 boeien en palen in de haven zo optimaal en efficiënt mogelijk in te kunnen zetten. Hierdoor voorzien we meer klanten van een ligplaats, helpen we ze om zo (kosten)efficiënt mogelijk door de haven te bewegen en daardoor schadelijke uitstoot te beperken.

Shahrzad Nikghadam van het Havenbedrijf Rotterdam promoveert aan TU Delft

Bij het afhandelen van een scheepsbezoek aan de haven zijn meerdere dienstverleners betrokken. Promovenda aan de TU Delft Shahrzad Nikghadam, werkzaam bij het Havenbedrijf Rotterdam, toonde aan dat het verbeteren van de samenwerking gunstig is voor alle samenwerkende partijen en kan leiden tot een vermindering van de wachttijden met 20%. Zij ontwikkelde een optimalisatiemodel. *'Dit onderzoek zorgde voor een gedeeld bewustzijn onder alle belanghebbenden over de mogelijke voordelen van verbeterde samenwerking. Het model helpt om beslissingen met cijfers te onderbouwen voordat ze in de praktijk worden uitgevoerd'*, aldus Shahrzad Nikghadam.

Sterke datapositie en optimaliseren Port Call bij de divisie Havenmeester

De divisie Havenmeester (DHMR) neemt een sterke datapositie in binnen het domein van de scheepvaartafhandeling. DHMR heeft de verantwoordelijkheid voor het veilig en efficiënt begeleiden van de scheepvaart. De medewerkers van de divisie Havenmeester monitoren, informeren en adviseren schepen op afstand. Dankzij deze publieke taak beschikt de divisie Havenmeester over waardevolle informatie met betrekking tot transport, zoals aankomstmeldingen van schepen, gegevens over gevaarlijke stoffen, incidenten en inspecties. Ook vergaren ze informatie uit de lagen infrastructuur en ruimte & locatie, zoals waterdieptes, weer, ligplaatsen, afmeervoorzieningen en vaarroutes. Dit resulteert in een krachtige datapositie en de mogelijkheid om verder invulling te geven aan het verbeteren van de scheepvaartplanning en Port Call (havenbezoek) Optimization.

Daarbij gaat het onder meer om beslisondersteuning, optimaliseren van de planning van tijgebonden schepen, het delen van de plannings van terminals en nauwe samenwerking en het delen van data met de nautische dienstverleners. De basis moet daarbij ook op orde zijn. Dat blijkt vooral uit de standaardisering van onder andere locatienamen en het gebruik van éénduidige data. Door samen te werken met andere havenbeheerders en data te standaardiseren, maken we de uitwisseling van gegevens mogelijk. Zo gebruiken het Havenbedrijf Rotterdam en het Havenbedrijf Amsterdam met HaMIS één managementsysteem.

Bereikbaar over water, weg, spoor en via buisleidingen

Alle (digitale) inspanningen leiden tot een goede bereikbaarheid van het Rotterdamse haven- en industriecomplex over water, weg, spoor en via buisleidingen.

Water

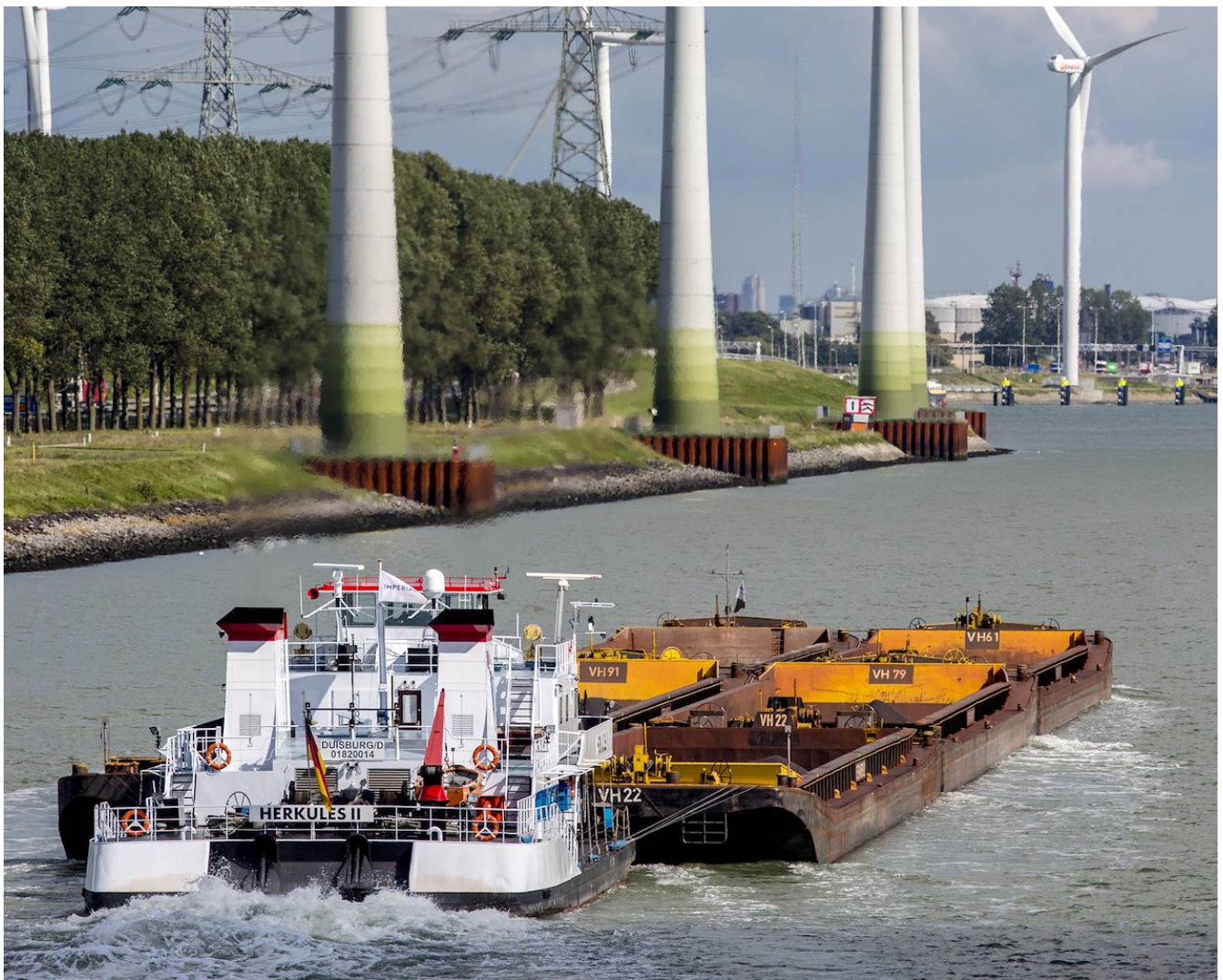
Transport over (binnen)water speelt een belangrijke rol in de Nederlandse economie, draagt bij aan mobiliteit en bereikbaarheid, en heeft een gunstige invloed op het behalen van milieudoelstellingen. Aan de kustzijde zorgt de adequate nautische diepgang ervoor dat Rotterdam de grootste schepen vlot en veilig kan verwelkomen.

Binnenvaart

In de overleggen van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) stellen we afspraken vast om het vaarwegennet robuust te maken. Naast het waarborgen van een betrouwbare infrastructuur, werken we actief aan digitale tools om vaarweginformatie te verbeteren en de reisplanning te optimaliseren. Een van de doelstellingen is om verder vooruit te voorspellen, waarmee we ketenpartijen handelingsperspectief bieden.

Aan de zijde van het achterland is de binnenvaart verantwoordelijk voor meer dan de helft van alle ladingstromen tussen de haven en het Europese achterland. Om dit vervoer efficiënt, betrouwbaar en duurzaam te laten verlopen, richten we ons op drie aspecten van bereikbaarheid voor de binnenvaart:

- Het realiseren van een vlotte en betrouwbare afhandeling in de haven zelf;
- Het opzetten van robuuste achterlandverbindingen;
- Het bevorderen van duurzamer vervoer.



Verbeteringen aan de infrastructuur

Om de infrastructuur voor de binnenvaart betrouwbaar en beschikbaar te houden, investeren we ook in vervanging en renovatie. In 2023 werkten we aan de renovatie van de veelgebruikte Rozenburgsesluis. Ook sloten we een contract voor de vernieuwing van ligplaatsen in de Waalhaven.

Tegelijkertijd zijn we in gesprek met de gebruikers van onze infrastructuur en voeren we regulier overleg met de binnenvaart brancheorganisaties over knelpunten en opgaven rond ligplaatsen en diensten. Ook het bewuster maken van het gebruik is hierbij relevant. In de zomer van 2023 voerden we bijvoorbeeld een strenger beleid in voor het gebruik van duwbakligplaatsen.

Robuuste achterlandverbindingen

Rotterdam is via een uitgebreid vaarwegennetwerk verbonden met bestemmingen in Nederland en omliggende landen. Ook in 2023 stond de robuustheid van de vaarwegen onder druk. Op de MIRT corridors was regelmatig sprake van onverwachte stremmingen, waardoor wachttijden ontstonden en schepen moesten omvaren. Een breed pakket aan maatregelen moet dit oplossen. Wij zijn nauw betrokken bij de praktische uitwerking.

In 2023 kwamen lage waterstanden minder voor dan in 2022. De toen ingestelde maatregelen gelden nog steeds, net als de afstemming met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en marktpartijen. Verder werkten we samen met wetenschappelijke partners, zoals TU Delft en Deltares aan dashboarding, analyses en het ontwikkelen van tools voor een weerbare logistieke keten.

We werken samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en provincies in de MIRT goederencorridor aan robuuste vaarwegen. Het werken aan toekomstbestendige vaarwegen is ook opgenomen in de toekomstagenda binnenvaart waarvoor wij input leverden. Aan de nog op te starten 'binnenvaarttafel' waar wij aan deelnemen, krijgt dit verdere invulling.

Verduurzaming van het vervoer

Het vervoer per binnenvaart zal, net als andere modaliteiten, in de toekomst 'zero emissie' moeten worden. Dat vergt forse investeringen voor zowel schepen als laadinfrastructuur langs de vaarwegcorridors. Het Havenbedrijf Rotterdam zet zich daar op allerlei manieren voor in. Bijvoorbeeld met ZES en het project Condor-H2. U leest [hier](#) meer over deze initiatieven.

Ook voor emissiereductie van scheepvaart en industrie spannen we ons in. Deze zogenoemde scope 3 emissies zijn niet afkomstig van onze eigen bedrijfsmiddelen en we hebben er niet direct invloed op. Voor deze emissies geldt een inspanningsverplichting. Dit betekent dat we al het redelijke doen wat nodig is om CO₂-emissies terug te dringen.

Voor de scheepvaart (zowel zee- als binnenvaart) in het havenbeheersgebied (tot en met 60 kilometer uit de kust) is het doel om de emissies in 2030 (ten opzichte van 2019) met 20% terug te dringen.

Digitalisering en innovatie **App voor afvalcontainers**

Digitalisering speelt ook een rol bij het aanbod van voorzieningen en diensten aan de binnenvaart. Naast de eerder in dit hoofdstuk beschreven producten en diensten introduceerden we in 2023 een app voor afvalcontainers. Samen met de MIRT goederencorridor partners spraken we al eerder af ook samen te werken aan gestandaardiseerde digitale ontsluiting van walstroom.

RiverGuide ondersteunt bij het plannen van de reis

De app RiverGuide is mede ontwikkeld door het Havenbedrijf Rotterdam en speciaal bedoeld voor de binnenvaart. Tijdens de vaart geeft RiverGuide alle relevante detailinformatie over bijvoorbeeld bruggen, sluisen, doorvaarthoogten en bedieningstijden. Inzicht door de juiste informatie op het juiste moment. De app is in 2023 uitgebreid met reismeldingen aan Rijkswaterstaat.

Infra Innovation succesvol

Sinds 2018 voeren we in het programma Infra Innovation innovaties door om maritieme constructies te verbeteren en te laten voldoen aan moderne eisen, met lagere kosten en verminderde emissies als doel. Onderzoek en de praktijk wijzen uit dat we kademuren minder robuust kunnen bouwen zonder concessies te doen aan de normen. Nieuwe mogelijkheden, zoals sensoren, data-analyse en geavanceerde rekentools, verlengen de levensduur van bestaande infrastructuur, waardoor klanten vaak dieper stekende schepen kunnen ontvangen met grotere kranen of meer bovenbelasting. Innovaties zoals slim baggeren, onderwaterankers, slimme bolders en stalen buispalen bieden mogelijkheden om de maritieme infrastructuur te optimaliseren en de kosten beter te beheersen. Enkele voorbeelden uit de praktijk:

De haven wordt steeds slimmer

Schepen, kranen en containers horen bij de haven, dat weet iedereen. Drones, sensoren en satelliet-data mag je aan dit rijtje toevoegen. Een moderne haven is een 'slimme' haven en Rotterdam wil de allerlimste worden. Daarom zet het Havenbedrijf vol in op innovaties als zelfsturende schepen, slimme bolders en nog veel meer. Tezamen maken ze Rotterdam veiliger en beter bereikbaar.

Containerkranen

staan **blot** aan weer en wind. Een storm oefent grote kracht uit op een kraan op de kade. De maximale kracht is uit te rekenen aan de hand van satellietgegevens. Zo kan de grootst mogelijke kraan worden gebouwd die toch nog veilig is.

Afmeerpalen

buigen altijd een beetje mee als een schip aanmeert. Maar hoeveel flexibiliteit is nodig? Tijdens een test zijn palen uitgerust met sensoren. Met de uitkomsten kan de optimale afmeerpaal worden ontworpen.

Drones

worden al gebruikt voor inspecties en beveiliging. Straks kunnen ze ook pakketjes bezorgen in het uitgestrekte havengebied.

Zelfsturende schepen

zijn vanaf 2030 welkom in Rotterdam. Er wordt nu al volop getest om die autonome schepen straks vanuit de haven te voorzien van info waarmee ze veilig kunnen navigeren.

Baggeren

kan ook slim. Door havenslib met waterstralen van de bodem los te blazen, verplaatst het naar beter toegankelijke plekken. Daar kan het zonder hinder worden opgezogen, zodat vaarwegen toegankelijk blijven.

Slimme bolders

zijn uitgerust met sensoren die de kracht meten die scheepstrossen op de kade uitoefenen. Zo kunnen we bepalen welk schip het beste aan welke kade kan aanleggen en of het tijdens een storm veilig ligt.

Kades

kunnen verzakken. Dankzij satellietgegevens kunnen we tijdig ingrijpen. Zo houden we de kades veilig.

Meer weten over deze slimme infrastructuur? Bezoek dan portofrotterdam.com/slimmeinfrastructuur

Verdiepen en versterken kademuren met onderwaterankers

In de Rotterdamse haven testen en ontwikkelen we installatiemethodes van onderwaterankers. Het toepassen van deze ankers kan een effectieve manier zijn om kademuren te versterken en te verdiepen. Een onderwateranker kan de kademuur op zijn plek houden als de haven ernaast wordt uitgebaggerd. Aanbrengen van de innovatieve ankers gebeurt vanaf de kant, een ponton komt er niet aan te pas. Onderwaterankers passen in het beleid van het Havenbedrijf Rotterdam om de haven duurzaam te ontwikkelen. Door het toepassen kunnen we nieuwbouw voorkomen en besparen we op materiaal in projecten. Daarnaast verstoren we met deze methode het operationele proces van de klant zo min mogelijk.

Efficiënter samenwerken dankzij BIM

In 2023 troffen we uitgebreide voorbereidingen om vanaf 2024 al onze nieuwbouwprojecten uit te voeren met behulp van Bouwwerk Informatie Management (BIM). Met BIM spreken we dezelfde taal als onze ketenpartners, waardoor we ons bouwproces optimaliseren en onze bouwprojecten efficiënter kunnen onderhouden. We digitaliseren de Port Life Cycle (PLC) volgens gestandaardiseerde procedures, in overeenstemming met de internationale norm ISO 19650.

Concreet houdt dit in dat we werken met een 2D-/3D-model waar aanvullende data en documenten, essentieel voor de PLC, aan zijn gekoppeld. Alle modellen, data en documenten van de assets bevinden zich op één centrale locatie, waardoor we ze makkelijk kunnen delen met samenwerkingspartners in de keten. In 2023 pasten we BIM al toe in diverse projecten, zoals de bouw van een kademuur in de Amaliahaven, de renovatie van de Rozenburgsesluis en de spoorverbetering op Maasvlakte-Zuid.

Weg

Het grootste deel van de containers gaat over de weg naar een locatie in de haven en regio, voor verder transport naar het achterland. Door de groei van e-commerce en ontwikkelingen in de logistiek neemt het aantal distributiecentra in en rond de haven sterk toe. Hierdoor wordt de bereikbaarheid van zowel de haven als het achterland steeds cruciaal voor distributiegericht vrachtverkeer. De toegankelijkheid over de weg is ook van groot belang voor zowel de werknemers als de dienstverleners in de haven.

Beperken hinder vanwege grote onderhoudsprojecten

In 2023 vonden ingrijpende werkzaamheden plaats op de A29, aan de Haringvlietbrug en Heine Noordtunnel. Het samenwerkingsverband Zuid-Holland Bereikbaar, waar wij deel van uit maken, trof maatregelen om de hinder van deze werkzaamheden te beperken. Hierbij ging het vooral om het tijdig voorlichten van weggebruikers en het aangeven van omleidingsroutes.

Bereikbare werkplek

Het Havenbedrijf Rotterdam werkt samen met de gemeenten op Voorne-Putten en de gemeente Rotterdam aan alternatieven voor de auto voor het woon-werkverkeer. De Maasvlaktehopper, een initiatief van het Havenbedrijf Rotterdam, zette in 2023 de groeiende trend voort. Hierdoor zijn werkplekken in het westelijk havengebied ook bereikbaar voor (potentiële) medewerkers die niet over een auto beschikken.



Maasvlaktehopper

We zorgen samen met de gemeente Rotterdam en Metropoolregio Rotterdam Den Haag voor personenvervoer over water. Tussen de Marconistraat en RDM varen inmiddels elektrisch aangedreven watertaxi's. Daarnaast is voor vraaggestuurd vervoer al één waterstof-watertaxi operationeel.

Bereikbaarheid op langere termijn

De aanleg van de Maas-Deltatunnel en het doortrekken van de A16 bij Rotterdam zijn naar verwachting respectievelijk in 2024 en 2025 klaar. De Maas-Deltatunnel gaat een positieve impact hebben op de bereikbaarheid van het westelijk havengebied. We werken actief samen met de regio om het OV-systeem hier goed op aan te sluiten. Helaas besloot het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in 2023 de verbreding van de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem voor onbepaalde tijd uit te stellen. Aanpassingen aan de Van Brienenoordcorridor vinden later plaats.

Vanwege de toenemende verkeersdruk in de regio werkt het Havenbedrijf Rotterdam samen met partijen in Maasdijk, Moerdijk en Barendrecht om hubs te realiseren die het mogelijk maken containervervoer buiten de drukte om over de weg uit te voeren.

Digitalisering en innovatie

Delen van data

Digitalisering en innovatie zijn belangrijk om het wegverkeer efficiënter, veiliger en duurzamer te maken. Met Transport en Logistiek Nederland (TLN) en Portbase werken we onder de noemer 'Port alert' samen om stapsgewijs verdere efficiencyverbeteringen door te voeren in de containerlogistiek. Dit gebeurt op meerdere plekken in de keten. De basis hiervoor ligt in de bereidheid van ketenpartijen tot het delen van data. Dat is een cruciale succesfactor die om blijvende aandacht vraagt.

Verduurzamen van het wegverkeer

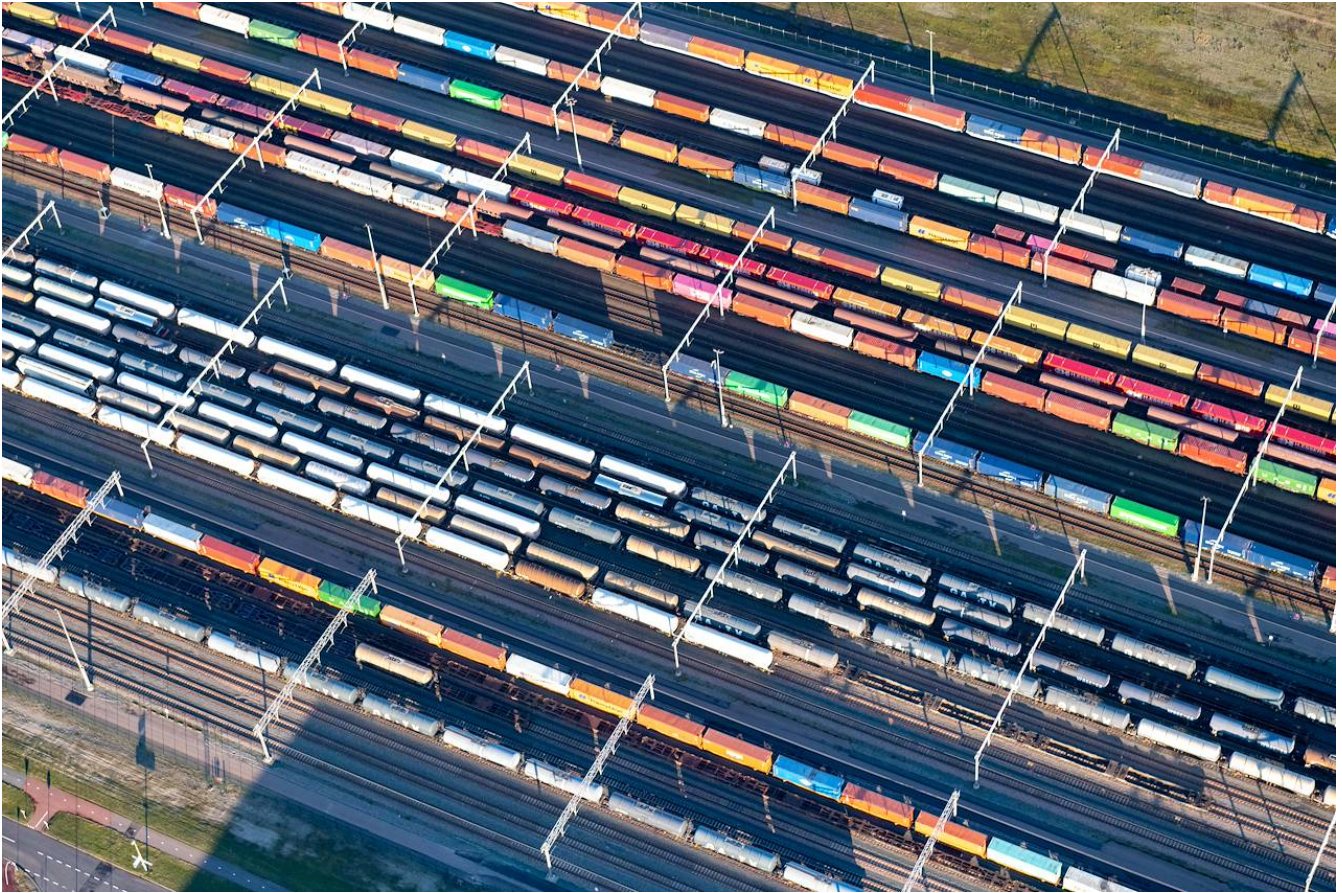
Naast het stimuleren van het gebruik van spoor en binnenvaart, realiseerden we in de Waalhaven samen met partners elektrische laadinfrastructuur voor het vrachtverkeer. Daarnaast werken we in nauwe samenwerking met de gemeente Rotterdam aan laadinfra voor licht verkeer. We werken ook aan laadinfrastructuur op de Maasvlakte, te gebruiken door vrachtwagens en voor bouwmaterieel.

Super EcoCombi zorgt voor CO₂-reductie

Samen met onder meer TLN, Rijkswaterstaat, de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) en marktpartijen werkten we aan een proef die zich deels zal richten op het wegtransport van/naar de haven. De SEC is een nieuwe vrachtwagencombinatie bestaande uit een trekker met twee 13,60 meter trailers die via een dolly verbonden zijn. Eén SEC kan daarmee dezelfde hoeveelheid lading vervoeren als twee reguliere 16,5 meter combinaties. De SEC is hiermee een belangrijk middel in het terugdringen van de CO₂-reductie voor de transportsector.

Spoor

Het Havenbedrijf Rotterdam streeft naar een groter aandeel spoor in achterlandtransport om wegen te ontlasten en duurzaamheidsdoelen te bevorderen. Dit opent nieuwe markten en biedt klanten kansen voor markuitbreiding. Ondanks de inspanningen binnen het programma 'Infra op orde' van ProRail blijft de Havenspoorlijn nog vijf jaar achter op het gewenst onderhoud. We werken samen met ProRail en overheden om brandbestrijdingsmogelijkheden op de emplacementen te verbeteren en hinder voor het spoorgoederenvervoer te verminderen. Het is belangrijk dat ProRail voldoende aandacht geeft aan compliance en middelen beschikbaar heeft voor de benodigde maatregelen.



Vertraging derde spoor

De Betuweroute is een onmisbare spoorlijn voor de verbinding met het Duitse achterland. De uitbreiding tussen Emmerich en Oberhausen is nog niet klaar. Tijdens de periode 2024-2026 zal het gebruik van de Betuweroute gedurende 80 weken beperkt zijn. De voorbereidende werkzaamheden zijn in 2023 gestart, inclusief het plannen van alternatieve routes om hinder te minimaliseren. De voltooiing van de aansluiting verwachten we in 2032. Dit zal in 2024 forse impact hebben op het spoorgoederenvervoer. Daarnaast zal er nog meer gebruikgemaakt gaan worden van de routes via de grensovergangen Venlo en Oldenzaal.

Spoorinfrastructuur

Om de voorziene groei van het containervervoer te kunnen faciliteren, hebben we de aanleg van de eerste bundel van Emplacement Maasvlakte Zuid verder voorbereid. Het project moet in 2027 klaar zijn.

Duurzamer vervoer per spoor

Wij streven naar een optimale verbinding via alle modaliteiten en stimuleren meer vervoer via binnenvaart en spoor in plaats van via de weg (modal shift). Het terugdringen van de CO₂-uitstoot speelt daarbij een belangrijke rol. Samen met overheden en het bedrijfsleven in de haven willen we het aandeel van het spoor in het Europese goederenvervoer verder laten groeien. Daaraan levert de subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water of van weg naar spoor 2023–2026 een belangrijke bijdrage.

Digitalisering en innovatie

Railconnected bevordert informatie-uitwisseling

In 2023 zette het Havenbedrijf Rotterdam zich als trekker van het cluster 'Digitalisering' in voor verdere digitalisering van het spoorproces. Binnen het programma Railconnected boekten we vooruitgang in de informatie-uitwisseling tussen terminals, vervoerders en operators. Dit programma breiden we in 2024 verder uit.

Sensoren en camera's met LastMile Spoor

Samen met ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkten we aan het project LastMile Spoor, waarbij we door middel van sensoren en camera's meer inzicht krijgen in de bezetting van de stamlijnen in het Botlekgebied. Dit project krijgt een vervolg in 2024 en 2025, op emplacementen in het Botlekgebied en op de Maasvlakte.

Kabels en pijpleidingen

De haven van Rotterdam beschikt over een uitgebreid netwerk van pijpleidingen voor transport van natte bulk, zoals ruwe olie, olieproducten, chemicaliën en industriële gassen. Voor de aan- en afvoer van energie is een scala aan gasleidingen en stroomkabels aanwezig.

Toenemende druk op bestaande ruimte

De haven van Rotterdam biedt bedrijven de mogelijkheid en ruimte om nieuwe kabels en leidingen te leggen in de daarvoor beschikbare kabel- en leidingstroken. Deze corridors zijn al volledig ingericht voor de nieuwe aanleg.



Door de energie- en grondstoffentransitie komen er de komende decennia veel kabels en leidingen bij. De beschikbare corridorcapaciteit komt hierdoor onder druk te staan. We brengen mogelijke knelpunten in beeld en onderzoeken de mogelijkheden voor efficiënter en intensiever gebruik van de bestaande kabel- en leidingstroken. Een voorbeeld hiervan is de uitbreiding van de leidingstrook ter hoogte van de Moezelweg. Hier maken we ruimte voor onder andere de CO₂-leiding van het Porthos-project.

Digitalisering en innovatie

Acties om in de toekomst tijdig in te spelen op beschikbare capaciteit zijn onderdeel van ons programma Kabels & Leidingen. Hierin komen activiteiten samen, zoals business development, vraagontwikkeling in de markt, borging en uitbreiding van capaciteit van leidingstroken en beheer van eigen assets.

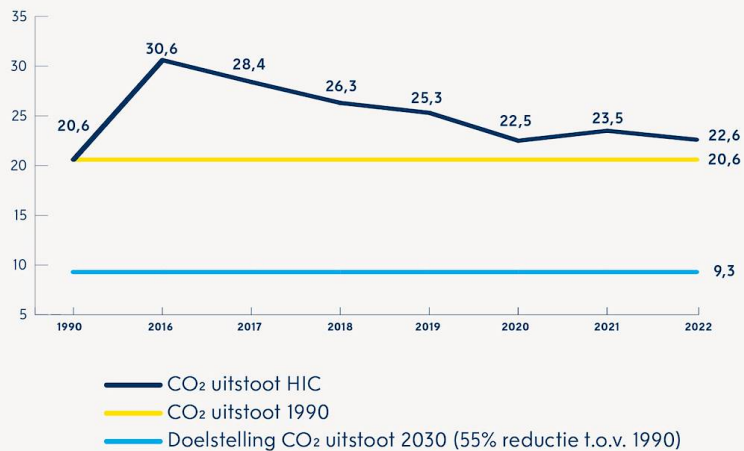


3.2 Environment

1. In het kort: environment
2. Onze eigen ambities op CO₂ reductie
3. Voortvarend werken aan de energietransitie
4. Klimaatadaptatie en waterveiligheid
5. Gezonde omgeving
6. Natuur in de haven
7. Stikstofproblematiek

In het kort: Environment

CO₂-UITSTOOT HAVEN- EN INDUSTRIECOMPLEX



INVESTERINGEN DOOR H&R IN ENERGIETRANSITIE-PORTFOLIO



23,4 miljoen euro

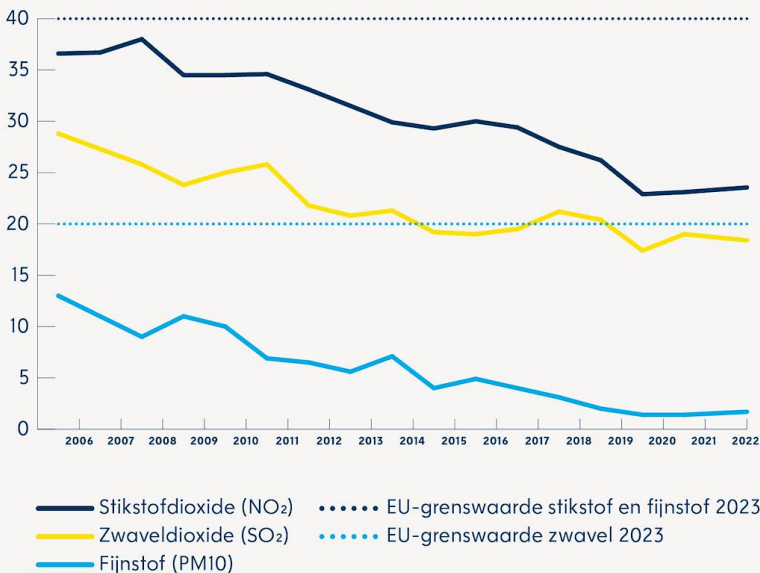
ONZE CO₂ FOOTPRINT (scope 1 & 2)



2023: 1,52 kton CO₂ eq
 2022: 2,65 kton CO₂ eq
 2021: 2,70 kton CO₂ eq

LUCHTKWALITEIT

Concentratie stikstofdioxide (NO₂), zwaveldioxide (SO₂) en fijnstof (PM10) in regio in µg/m³ (jaargemiddelde)



Onze eigen ambities op CO₂-reductie

Bij onze rol als voortrekker in de energietransitie en versneller van de duurzaamheid in de haven hoort ook dat wij zelf zo snel mogelijk klimaatneutraal willen worden. Dit betekent dat onze activiteiten niet bijdragen aan toename van de hoeveelheid broeikasgassen in de atmosfeer. Remco Neumann, programmamanager CSR: *'Door het formuleren van ambitieuze CO₂-reductiedoelen die in lijn zijn met maximale opwarming van de aarde van 1,5°C willen we onze verantwoordelijkheid tonen en nemen. We ambiëren om niet alleen op de lange termijn in 2050 klimaatneutraal te zijn, ook op de middellange termijn (2030) streven we substantiële CO₂-reductiedoelen na.'*

Onze CO₂-reductiedoelstelling

Om onze reductiedoelen voor broeikasgassen de komende jaren objectief vast te kunnen stellen, maken we gebruik van de science based target methodiek. Onze doelstellingen om de uitstoot van broeikasgassen in 2030 te verminderen zijn gevalideerd door het Science Based Targets initiative (SBTi) in 2022. Het basisjaar is 2019, omdat de emissies over 2020 en 2021 door COVID-19 niet representatief waren. Onze reductiedoelen zijn als volgt geformuleerd:

Soort emissies	Scope 1	Scope 2	Scope 3
Emissiebronnen Havenbedrijf	i) Eigen vaartuigen ii) Eigen voertuigen iii) Eigen vastgoed	i) Elektriciteitsverbruik gebouwen, verlichting, radarposten, etc. ii) Stadswarmte	i) Zakelijke reizen, bestaande uit: vliegreizen en woon-werkverkeer ii) GWW-opdrachten aannemers (brandstof) iii) Scheepvaart havengebied (tot 60km uit de kust)
Verantwoordelijkheid	'Control' Resultaatsverplichting	'Influence' Inspanningsverplichting	'Influence' Inspanningsverplichting
Emissiedoelstelling 2030 (t.o.v. 2019)	Scope 1) + Scope 2) -90%		i) -60% ii) -45% iii) -20%

SBTi verwacht een emissiereductiedoel op minstens tweederde deel van de scope 3 emissies. Met de doelstelling op scope 3iii (scheepvaart), dat >95% van de emissies in 2019 representeert, wordt hieraan voldaan. Wij hebben gekozen om SBTi-doelstellingen te formuleren voor de drie grootste scope 3-emissiebronnen: scheepvaart, zakelijke reizen en GWW-opdrachten. Andere scope 3 categorieën zijn geen onderdeel van onze SBTi-doelstellingen, omdat deze ofwel niet van toepassing zijn ofwel een relatief gering aandeel hebben in de totale scope 3 emissies.

Onze CO₂-footprint

Onze CO₂-emissies staan in onderstaande tabel. De footprint is berekend voor Havenbedrijf Rotterdam N.V., inclusief één relevante 100% deelneming: Cruise Port Terminal (elektriciteitsgebruik; scope 2). Voor andere deelnemingen hebben wij of weinig invloed of zijn de emissies te verwaarlozen.

In kton CO2eq	2023	2022	2021	2020	2019	Realisatie Δ 2019-2023	Science based target Δ 2019-2030
Scope 1 - Vaartuigen, voertuigen, vastgoed ¹	1,47	2,60	2,65	2,99	3,24	-55%	
Scope 2 - Ingekochte energie (elektriciteitsverbruik, stadswarmte)	0,05	0,05	0,05	0,05	0,07	-33%	
Scope 1 + 2	1,52	2,65	2,70	3,05	3,31	-54%	-90%
Scope 3i - Zakelijke reizen (vlieguren ² , woon-werkverkeer ³)	1,43	1,39	0,90	1,38	3,12	-54%	-60%
Scope 3ii - Opdrachten aannemers (brandstoffen) ⁴	27,04	27,09	28,63	26,07	34,23	-21%	-45%
Scope 3iii - Scheepvaart	1878,10	2057,85	1966,82	1970,93	1941,75	-3%	-20%
Scope 3	1906,57	2086,33	1996,35	1998,38	1979,10	-4%	
Emissie-intensiteit scope 1 + 2 (ton CO2 / € mln omzet)	1,80	3,21	3,50	4,05	4,69	-62%	
Emissie-intensiteit scope 3 (kton CO2 / € mln omzet)	2,27	2,53	2,58	2,65	2,80	-19%	

Door afronding kan het lijken dat getallen niet optellen

¹ Vanaf dit verslagjaar wordt de uitstoot van propaan meegerekend in de vastgoedemissies. De emissies van vorige jaren zijn herberekend en kunnen afwijken van de getoonde getallen in onze eerdere jaarverslagen

² De berekening voor vlieguren is aangepast, van TTW naar WTW; daarnaast zijn geannuleerde vluchten gecorrigeerd. De emissies van vorige jaren zijn herberekend en kunnen afwijken van de getoonde getallen in onze eerdere jaarverslagen

³ De berekening voor woon-werkverkeer is aangepast, van TTW naar WTW. Voor de jaren 2021 en 2022 zijn tevens de woon-werkverkeeremissies vanuit DHMR aangevuld. De emissies van vorige jaren zijn herberekend en kunnen afwijken van de getoonde getallen in onze eerdere jaarverslagen.

⁴ De opgenomen waarde voor scope 3ii in het ijkjaar 2019 is een gemiddelde van de emissies in 2018 en 2019, omdat 2019 voor projectbaggerwerk geen representatief jaar was.

Emissies worden voor scope 1, 2 en 3i berekend door emissiefactoren (beschikbaar op www.CO2emissiefactoren.nl) te vermenigvuldigen met het gebruik (in liters, kWh et cetera) voor het desbetreffende verslagjaar (1 januari t/m 31 december). De getoonde emissies voor scope 1, 2 en 3iii zijn zogenoemde 'tank to wheel' (TTW) emissies. De getoonde emissies voor scope 3i en 3ii zijn 'well to wheel' (WTW) emissies. Het model voor scope 3iii is nog in ontwikkeling; in een toekomstig jaarverslag rapporteren wij de WTW emissies.

De emissies voor alle scopes (met uitzondering van 3iii) zijn gebaseerd op CO₂-equivalenten; andere broeikasgassen, zoals methaan en zwavelhexafluoride, worden hierin meegerekend, herberekend als CO₂-equivalenten. Wij presenteren de cijfers van andere broeikasgassen niet afzonderlijk omdat de emissies van andere broeikasgassen ten opzichte van CO₂ relatief gering zijn om apart op te rapporteren.

Als onderdeel van de SBTi validatie hanteren wij een andere manier van de berekening van scope 3-emissies dan in eerdere jaarverslagen is gerapporteerd. In het huidige verslagjaar wordt voor het eerst de nieuwe berekening gehanteerd. De emissies in het basisjaar en voorgaande jaren zijn herberekend.

Scope 1

1i Vaartuigen: De vloot heeft het grootste aandeel (tweederde) in scope 1 en 2 emissies van het Havenbedrijf Rotterdam. In 2023 bereikten wij een emissiereductie van -57% in vergelijking met 2019. Al onze vaartuigen varen overwegend op HVO100 of HVO30. We breiden dit nog verder uit. We werken aan de inkoop van enkele nieuwe RPA-vaartuigen. Het is onze ambitie om deze emissieloos te laten varen, waarmee we verdere emissiereductie kunnen bereiken.

De grondstof voor HVO is organisch afval. Volgens SBTi methodologie kunnen emissies voor biobrandstoffen op nihil worden gezet in de scope 1 berekening. Om toch inzicht te geven, maakten we ook een berekening van de emissies van HVO. Hiertoe hebben wij als proxy de TTW emissies van diesel gebruikt. Dit is zo'n 3,4 kton (korte cyclus) CO₂.

1ii Voertuigen: Bij vervanging rijden onze nieuwe voertuigen elektrisch; zo wordt ons wagenpark geleidelijk emissieloos. Voor enkele operationele voertuigen maken we, vanwege de responstijd en afstanden, nu nog een uitzondering en gebruiken we plug-in hybride voertuigen. Ten opzichte van 2019 bedraagt de emissiereductie -69%.

We laden onze elektrische voertuigen op met groene stroom. Daarom kunnen we deze emissies op nul zetten. Om toch inzicht te geven, maakten wij ook een berekening van de emissies van het elektriciteitsverbruik op basis van de Nederlandse energiemix. Dit is zo'n 0,1 kton CO₂.

1iii Vastgoed (eigen gebruik): Het vastgoed in eigendom en in gebruik betreft vijf verkeerscentrales en onze locatie aan de Eemhavenweg. De gerealiseerde emissiereductie in 2023 is -12%, ten opzichte van 2019. Voor verschillende vastgoedobjecten zijn emissiereducerende projecten in voorbereiding of in uitvoering. Daarna verduurzamen we de overige vastgoedobjecten.

Scope 2

2 Ingekochte energie: Door een groen energiecontract bestaan onze scope 2 emissies alleen nog uit elektriciteit van de Cruise Port Terminal (100% deelneming) en stadswarmte voor ons kantoor: het World Port Center. De reductie is -33%, ten opzichte van 2019.

De gepresenteerde scope 2 emissies zijn berekend op basis van de door GHG-protocol aangeraden 'marktgebaseerde methode', waarin de emissiefactoren per daadwerkelijk ingekochte soort energiebron worden gebruikt. Hiermee wordt inkoop van energiebronnen met groene certificaten inzichtelijk gemaakt: hier worden lagere emissies aan toebedeeld. In de alternatieve 'locatiegebaseerde methode' wordt een emissiefactor bepaald op basis van de energiemix van de regio. Wij gebruiken hiervoor de emissiefactor van het Nederlandse stroometiket voor 2022 (CBS). Hanteren wij deze methode, dan komen de scope 2 emissies uit op 2,1 kton.

Scope 3

3i Vliegweizen: De emissies uit vliegweizen berekenen we door de gevlogen kilometers te vermenigvuldigen met een emissiefactor voor lange vluchten of korte vluchten. Het aantal vliegekilometers nam substantieel af in vergelijking met 2019; en hiermee ook de emissies (-53% in 2023 ten opzichte van 2019). We zullen in de toekomst gebruik maken van Sustainable Aviation Fuels, waarmee de emissie-uitstoot verder zal afnemen.

3i Woon-werkverkeer: De emissies uit woon-werkverkeer worden berekend door de geadmisteerde forenskilometers te vermenigvuldigen met de emissiefactor voor het betreffende vervoermiddel. Het hybride werken sinds 2020 heeft tot een substantiële daling van de footprint geleid: de reductie in 2023, in vergelijking met 2019, is -55%.

3ii Opdrachten aannemers (brandstof): De getoonde cijfers betreffen de emissies van een inschatting van het brandstofverbruik van aannemers voor onderhoudsbaggerwerk, baggerwerk en grondverzet in onze projecten en het beheer van haveninfrastructuur. De inschatting wordt deels op basis van voorcalculatie gedaan en is de best beschikbare inschatting; wij blijven de berekening doorontwikkelen. De cijfers laten zien dat CO₂-uitstoot over de jaren varieert en vooral afhankelijk is van het aantal gebaggerde m³ en het aantal projecten. Hierom is gekozen om voor het basisjaar, 2019, een gemiddelde te nemen van de geschatte emissies in 2018 en 2019; omdat 2019 voor project baggerwerk geen representatief jaar was. Volgens de berekening zijn de emissies gedaald met -21% (2023 ten opzichte van het basisjaar). Emissies kunnen worden teruggebracht door innovaties (emissieloze baggervaartuigen of elektrisch aangedreven materieel) en schonere brandstoffen.

3iii Scheepvaart: De getoonde cijfers betreffen de emissies uit zeescheepvaart en binnenvaart in het beheersgebied van het Havenbedrijf Rotterdam en worden nu voor het eerst gerapporteerd, door middel van het 'HESP-model' (Haven Emissie Service Platform). In dit model worden de real-time vaargegevens gebruikt en gecombineerd met rekenmodellen, gevalideerd door TNO. Het model is nog niet compleet. Zo zijn de emissies in Dordrecht nog niet opgenomen. Wij blijven het model verder ontwikkelen. Volgens het model is de daling in scheepvaartemissies relatief gering (-3% 2023 ten opzichte van 2019). Om CO₂-reductie te van het scheepvaartverkeer te bewerkstelligen wordt ingezet op efficiency (bijvoorbeeld kortere wachttijden), walstroomfaciliteiten en alternatieve brandstoffen.

Voorbeelden van emissiereducerende maatregelen

In 2023 startte de aannemerscombinatie Hakkers, Van Oord en De Klerk aan de bouw van de sleperskade in het Yangtzekanaal. Het gaat om 500 meter kademuur, goed voor twaalf ligplaatsen. De keuze voor deze aannemerscombinatie past in ons streven naar duurzame havenontwikkeling. De combinatie verduurzaamt de bouwplaats door de inzet van elektrisch materieel waardoor ze de CO₂-uitstoot gedurende de bouw sterk reduceren. Daarnaast heeft de aannemerscombinatie veel meerwaarde getoond met de aangeboden maatregelen om hinder en schade te voorkomen.

We sloten in 2023 nieuwe onderhoudscontracten met Aannemingsmaatschappij Van Gelder voor de weginfrastructuur en Idverde voor de groenvoorzieningen van de Rotterdamse haven. De twee aannemers onderhouden sinds 2017 de droge infrastructuur in de haven en verplichten zich om vanaf 2025 dit onderhoud emissieloos te verrichten.

In de Eemhaven houden we een proef met geopolymeerbeton. Dat is een verzamelnaam voor beton waarin geen cement zit. Dit soort beton wordt voor het eerst getest in een maritieme omgeving. Door cement te vervangen, verlagen we de CO₂-uitstoot van het beton met 50%. Dit helpt om onze CO₂-footprint te verlagen.



Proefopstelling geopolymerbeton

Jaarlijks bezoeken tienduizenden schepen de Rotterdamse haven. Afgemeerd aan de kade draaien de schepen nog vaak op generatoren voor de benodigde energie aan boord. Hierbij vindt uitstoot plaats van onder andere fijnstof, stikstof en CO₂. Onze initiatieven op het gebied van walstroom verminderen die uitstoot door schepen te voorzien van een schone energiebron. U leest er [hier](#) meer over.

Voortvarend werken aan de energietransitie

In 2016 ondertekenden 195 landen het Klimaatakkoord van Parijs. Doel van dit akkoord is om de opwarming van de aarde te beperken tot ruim onder 2 graden Celsius. Met een duidelijk zicht op 1,5 graden Celsius. In het Rotterdamse haven- en industriecomplex werkten we toen al langer aan een duurzame haven. Het eerste plan voor afvang en opslag van CO₂ (ROAD) haalde de eindstreep niet; opvolger Porthos kreeg in 2023 van de Raad van State groen licht. Walstroom was in eerste instantie bedoeld voor de binnenvaart; vanaf 2020 bouwden we aan stekkerstroom voor grote werkschepen van Heerema. In 2023 troffen we de eerste voorbereidingen op de Wilhelminakade om walstroom voor de cruiseschepen vanaf 2025 mogelijk te maken. Groene waterstof was in 2016 nog een te kostbaar duurzaam alternatief voor fossiele brandstoffen; in 2023 werkten we hard door aan diverse initiatieven voor de productie, aanvoer en opslag van deze schone energiedrager. Het zijn voorbeelden van stappen die we samen met onze partners nemen.

Zijn die stappen groot genoeg en gaat de verduurzaming van het haven- en industriecomplex in het juiste tempo? CEO en COO a.i. Boudewijn Siemons: *'Versnelling van de energie- en grondstoffentransitie is ons speerpunt. We trekken actief bedrijven aan die een bijdrage leveren aan de energie- en grondstoffentransitie. Vanuit onze rol als gebiedsbeheerder zijn we voortdurend op zoek naar mogelijkheden om verduurzaming te versnellen en belemmeringen weg te nemen.'*



Ruim 70 energietransitieprojecten in 2023 laten zien dat we voortvarend werken aan een duurzame toekomst van het Rotterdamse haven- en industriecomplex en de wereld om ons heen.

Emissiereductie haven- en industriecomplex

De rol van het Havenbedrijf Rotterdam is vooral het creëren van de condities waardoor bedrijven kunnen overschakelen op duurzame productiewijzen, of juist voor onze haven kiezen om te investeren in plaats van elders. Zo versnelt het Havenbedrijf Rotterdam de transitie, halen we klimaatdoelstellingen en houdt Rotterdam een vitaal haven- en industriecomplex.

ENVIRONMENT

Versneller duurzaamheid in de haven.

MATERIEEL THEMA	KPI	DOEL 2023	REALISATIE 2023	REALISATIE 2022	REALISATIE 2021	BIJDRAGE AAN SDG
Energietransitie	CO ₂ uitstoot HIC (mton) <i>cijfer loopt 1 jaar achter</i>	22,8 <i>(2022)</i>	22,6 <i>(2022)</i>	23,5 <i>(2021)</i>	22,5 <i>(2020)</i>	 
DE IMPACT VAN HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM		SELECTIE RELEVANTE KAPITALEN		BELANGRIJKE RISICO'S		
<p>KT: Het Havenbedrijf Rotterdam werkt samen met de bedrijven in het HIC aan de inrichting van een efficiënt energie- en grondstoffensysteem, zodat bestaande bedrijven toekomst hebben en emissies gereduceerd worden, terwijl aan de huidige energievraag kan worden voldaan.</p> <p>LT: Het Havenbedrijf Rotterdam streeft er naar koploper te zijn op het gebied van efficiëntie en duurzaamheid, waarbij alternatieve brandstoffen de basis vormen voor het nieuwe energie- en grondstoffensysteem in Rotterdam en ver daarbuiten. Toonaangevende bedrijven investeren hier in de meest moderne faciliteiten.</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Financiën - Dialoog met stakeholders 		<p>T8a - Energietransitie slaagt niet ≤2030</p> <p>T8b - Energietransitie slaagt niet >2030</p>		

Het gerapporteerde cijfer loopt een jaar achter. De uitstootgegevens afkomstig van onze bronnen zijn pas na het eerste kwartaal beschikbaar. In 2023 rapporteren we daarom het cijfer over 2022:

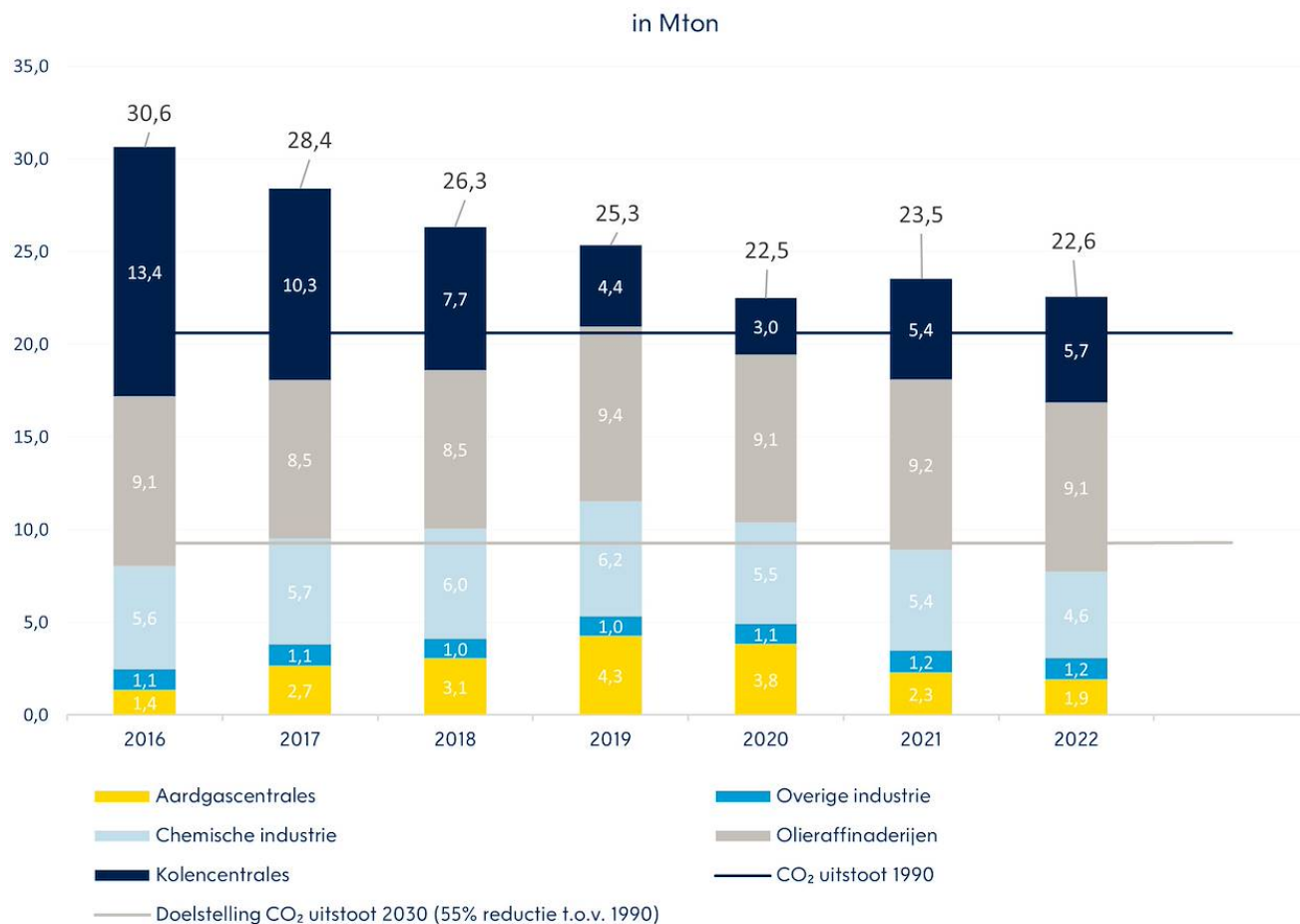
- De doelstelling voor 2022 van de absolute CO₂-uitstoot in het haven- en industriecomplex bedroeg 22,8 Mton.
- De gerealiseerde CO₂-uitstoot van het haven- en industriecomplex in 2022 kwam uit op 22,6 Mton. En daarmee haalden we onze doelstelling.
- De gerealiseerde uitstoot van 22,6 Mton is 1,9 Mton boven het niveau van 1990 (20,7 Mton). Het 1990 cijfer is dit jaar gewijzigd met de uitstoot van Dordrecht (0,1 Mton).

Ten opzichte van 2021 daalde de CO₂-uitstoot met 0,9 Mton door:

- De chemie en de producenten van industriële gassen schroefden hun productie terug vanwege de hoge gasprijzen;
- De hoge gasprijzen zorgden ervoor dat de drie gascentrales in het havengebied minder draaiuren maakten;
- De kolencentrales draaiden meer vanwege het opheffen van de door de regering gestelde 35% capaciteitsbeperking nadat de oorlog in Oekraïne uitbrak;

- Bij elkaar wekten de kolen- en gascentrales minder elektriciteit op dan het jaar ervoor, omdat Nederland steeds meer elektriciteit produceert met windturbines en zonnepanelen;
- De productie bij de raffinaderijen bleef stabiel door de hoge vraag naar diesel.

Onderstaande afbeelding geeft de CO₂-uitstoot over de afgelopen jaren in het haven- en industriecomplex weer:



Strategie op weg naar een duurzame haven rust op vier pijlers

Wij werken aan een CO₂-neutraal en vitaal haven- en industriecomplex dat een belangrijke bijdrage levert aan duurzame economische vernieuwing, welvaart voor de regio en volop kansen voor bestaande en nieuwe bedrijven.

Onze strategie op weg naar een duurzame haven rust op vier pijlers. Ze kennen elk hun eigen tempo en een grote verwevenheid. Zo is waterstof niet alleen een brandstof (pijl 2 en 4), maar ook een grondstof (pijl 3). En bij het maken van hernieuwbare waterstof (door met groene elektriciteit water te splitsen in waterstof en zuurstof) komt veel warmte vrij die we kunnen benutten in een regionaal warmtenet (pijl 1).



Pijler 1

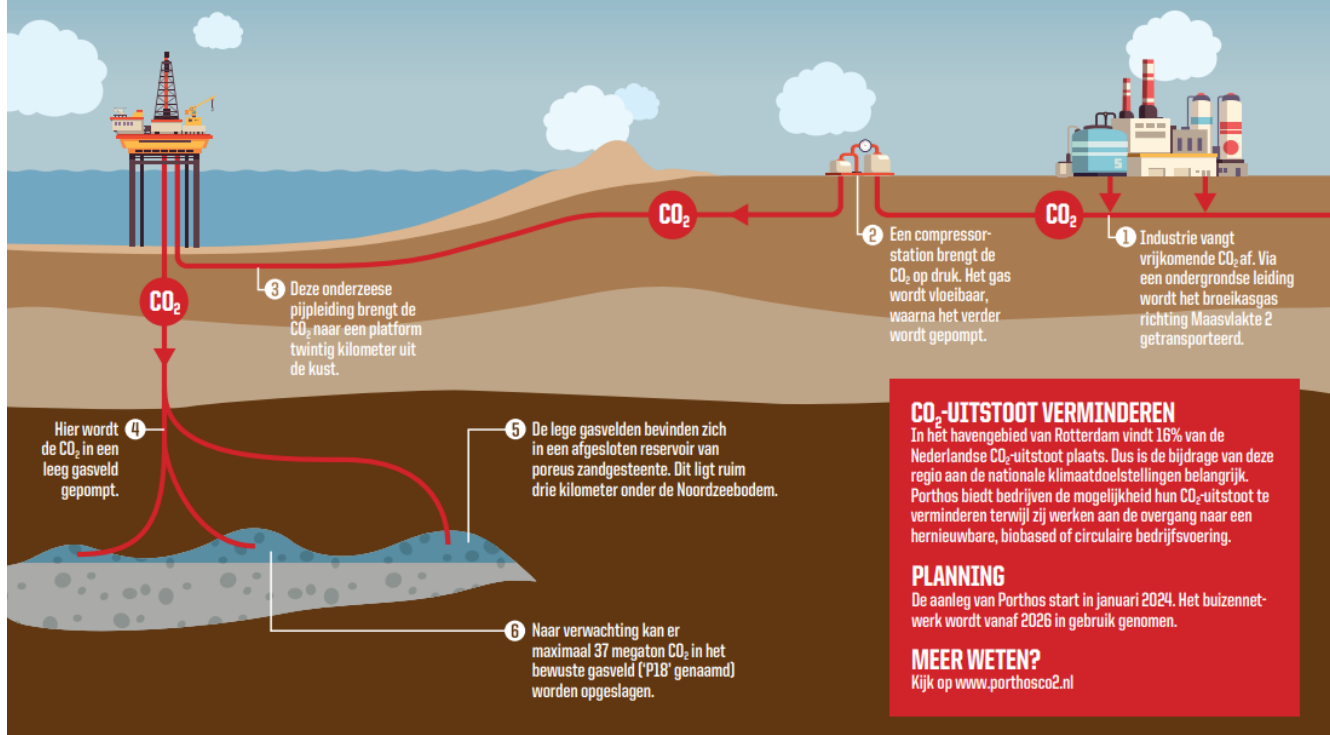
In de eerste pijler nemen we samen met partners efficiency-maatregelen en leggen we infrastructuur aan. Restwarmte gebruiken we om woningen, bedrijfsgebouwen en kassen te verwarmen. CO₂ vangen we af en slaan we op onder de Noordzee. Deze ontwikkelingen vragen veel extra infrastructuur, zoals pijpleidingen en kabels. Het Havenbedrijf Rotterdam treedt vaak op als projectontwikkelaar en investeerder.

Groen licht voor Porthos

Groot was de blijdschap toen met de uitspraak van de Raad van State op 16 augustus 2023 een einde kwam aan de onzekerheid rond de omgevingsvergunningen en het Rijksinpassingsplan voor Porthos. Dit project ontwikkelen we samen met Gasunie en EBN. *'Een prachtig resultaat door de niet aflatende inzet van de partners in het consortium en onze collega's binnen het Havenbedrijf Rotterdam'*, aldus Jeroen Steens. Hij is verantwoordelijk voor Porthos vanuit het Havenbedrijf Rotterdam. *'Het was spannend, maar ik ging uit van een positieve uitkomst. Porthos is cruciaal voor het halen van de klimaatdoelstellingen van Nederland, maar de stikstofproblematiek zorgde voor vertraging voor de uitvoering van het project. Om de vertraging zoveel mogelijk te beperken, sorteerden we samen met de projectpartners voor op een positieve uitkomst door het bestellen van longlead items zoals leidingen en materialen voor het compressorstation. Porthos heeft een cruciale strategische waarde voor het Havenbedrijf Rotterdam, de nationale en regionale klimaatdoelen en als kickstart van CO₂-opslag in Nederland.'*

Zo werkt CO₂-opslag

CO₂ afvangen en via een buizennetwerk opslaan in ondergrondse gasvelden. Hoe gaat dat in zijn werk? Hieronder leggen we het Porthos-project stap voor stap uit.



Het systeem voor afvang, vervoer en opslag van CO₂ van Porthos bestaat uit een onshore leiding die vanaf de Botlek door het havengebied loopt naar het compressorstation op de Maasvlakte. Deze 'backbone' leggen we grotendeels in de al aanwezige leidingenstroken aan; op enkele plekken leggen we nieuwe stroken aan. Op een tiental strategische locaties is een afsluiter- of aansluitlocatie voorzien om bedrijven in de haven hun afgevangen CO₂ in het systeem te laten brengen. Vanaf het compressorstation verlaat de CO₂-leiding het havengebied met een hoge druk richting de bodem van de Noordzee. Dankzij Porthos wordt straks 2,5 miljoen ton CO₂ per jaar afgevangen en permanent opgeslagen. CO₂-opslag is daarmee een wezenlijke maatregel voor de industrie om bij te dragen aan de Nederlandse klimaatdoelstellingen.

Aramis ontwikkelt plannen voor verdere CO₂ transport en opslag

De bedrijven TotalEnergies, Shell, Energiebeheer Nederland en Gasunie vormen samen het consortium Aramis. Aramis wil nieuwe infrastructuur realiseren voor transport van CO₂ vanaf land naar platforms op zee, waar de CO₂ in lege gasvelden, diep in de ondergrond, kan worden opgeslagen. Hierbij zal mogelijk gebruik worden gemaakt van de landzijdige infrastructuur van Porthos.

Delta Rhine Corridor belangrijk voor positie als grondstofhaven

De Delta Rhine Corridor is een bundel buisleidingen tussen de haven- en industriecomplexen van Rotterdam en Moerdijk naar Chemelot en Noordrijn-Westfalen. Met het project willen we de transitie in landinwaarts gelegen clusters mogelijk maken en de positie van Rotterdam als grondstofhaven voor het achterland behouden en verder versterken. Aanvoer van energie en grondstoffen voor de Nederlandse en Duitse industrie is een belangrijke pijler onder de huidige Rotterdamse marktpositie. In het Delta Rhine Corridor project zijn vooralsnog buisleidingen voorzien voor transport van waterstof, CO₂, (bio-)propeen en (bio-)butaan/LPG. Mogelijk komen daar nog stroomkabels, een aardgas- en/of een ammoniakleiding bij. Het feit dat de overheid dit 'een project van nationaal belang' noemt, bevestigt de impact van de transitie van de Rotterdamse haven. De Delta Rhine Corridor moet vanaf 2028 operationeel zijn.

Nieuwe leidingstrook voor extra transportcapaciteit van waterstof en CO₂

In 2023 werkten we aan de aanleg van een nieuwe leidingstrook in het haven- en industriecomplex voor het vervoer van waterstof en CO₂. Daarmee zetten we een volgende stap in het aanleggen van de infrastructuur voor de energietransitie. De leidingstrook biedt ruimte aan onder andere de buizen van Hynetwork Services en Porthos. De waterstofleiding van Hynetwork Services, is een open access-leiding, voor alle bedrijven die waterstof willen afnemen of leveren. Shell sluit straks de elektrolyser Holland Hydrogen I aan op de leiding.

Verzwaren elektriciteitsnet absoluut noodzakelijk

Op dinsdag 28 februari 2023 kwam er op de Maasvlakte een nieuwe hoogspanningstransformator van netbeheer Stedin aan. Het is een van de twee stuks in het nieuwe verdeelstation aan het Yangtzekanaal. In dit verdeelstation wordt elektriciteit van 66.000 Volt omgezet naar 25.000 Volt en 230 Volt. Daarmee voorzien ze grote bedrijven op de Maasvlakte van elektriciteit.

Om in de toenemende vraag naar elektriciteit te voorzien en om de CO₂-reductiedoelstelling van 2030 te halen, is verzwaren van het elektriciteitsnet absoluut noodzakelijk. Hierover hebben we in 2023 indringend overleg gevoerd met de verantwoordelijke netbeheerders Tennet en Stedin. Tijdens deze gespreken hebben we ook gevraagd hoe wij voor een versnelling van de aanleg kunnen zorgen. Tegelijkertijd verkennen wij de mogelijkheden om met digitale technologie (onder andere [Data Safe House](#), en [Distro](#)) een actueel inzicht te hebben in verduurzamingsplannen van bedrijven en willen we bedrijfsprocessen optimaal afstemmen op de beschikbaarheid (en prijs) van elektriciteit. Een speciaal door ons opgericht expertteam zoekt voor onze klanten naar oplossingen om aan de gewenste energievraag te kunnen voldoen. Intensieve samenwerking tussen de netbeheerders en het Havenbedrijf Rotterdam is cruciaal. De elektriciteitsinfrastructuur is immers één samenhangend systeem. Wij beheren de schaarse ruimte waarin dat netwerk zich bevindt en hebben daarnaast ook zicht op de andere voor de energietransitie benodigde infrastructuur.



‘Voor het oplossen van netcongestie is samenwerken essentieel’

Netbeheerders TenneT en Stedin lieten in oktober 2023 weten dat er de komende jaren sprake blijft van krapte op het elektriciteitsnet en er een wachtlijst geldt voor nieuwe aansluitingen in de Europoort, Botlek en Pernis. Op de Maasvlakte en in de Waal-Eemhaven is er nog wel capaciteit beschikbaar. **David Peters** is Chief Transition Officer (CTO) van netbeheerder Stedin: ‘We werken hard aan het energiesysteem van de toekomst, maar dat is er niet van de ene op de andere dag.’



Hoe is het gesteld met de elektriciteitsvoorziening in de Rotterdamse haven?

‘In de dynamische omgeving van de Rotterdamse haven hebben we te maken met netcongestie. De vraag naar elektriciteit overstijgt het aanbod. De industrie in de Rotterdamse haven elektrificeert sneller dan we dachten, waardoor we de benodigde netcapaciteit die gepland was voor 2030 nu al hebben bereikt. Naast de toenemende vraag naar elektriciteit voor verduurzaming van bedrijven en de productie van groene waterstof, hebben we ook te maken met een steeds grilliger aanbod van elektriciteit door de toename van stroom uit wind en zon.’

Is er een oplossing voor de netcongestie?

‘Stedin focust op de bouw van het toekomstige energiesysteem, digitalisering en het efficiënter benutten van het huidige netwerk. Wij werken samen met Tennet hard aan uitbreiding van het elektriciteitsnet in de regio, maar dit gaat meerdere jaren duren. We verwachten tegen het einde van dit decennium de belangrijkste verzwaringen van het elektriciteitsnet te voltooien. Daarom investeren we ook in digitalisering. Daardoor kunnen we systemen monitoren, processen automatiseren, gegevens analyseren en slimme oplossingen kiezen voor een veerkrachtiger energiesysteem. Daar hoort ook het efficiënter benutten van het bestaande netwerk bij. Dat vraagt om flexibiliteit van bedrijven en het delen van capaciteit. Hierbij is samenwerking essentieel. Daarnaast kunnen bedrijven in het Data Safe House in een vertrouwelijke omgeving hun toekomstige energiebehoefte met ons delen, waardoor wij beter inzicht hebben in wat er nodig is aan energie-infrastructuur in de haven.’

Wat vindt u van de rol van het Havenbedrijf Rotterdam?

'De genoemde samenwerking zie ik terug in de New Energy Taskforce die we samen met Tennet en het Havenbedrijf Rotterdam vormen. Een prima initiatief waarbij we ons richten op oplossingen die al op korte termijn ruimte op het net opleveren. Denk bijvoorbeeld aan 'Energy Hubs' waarin bedrijven onderling capaciteit kunnen uitwisselen en optimaliseren. Hoewel er interesse is om deel te nemen, is er ook terughoudendheid. Het vraagt van bedrijven om op een andere manier naar hun energievoorziening te kijken. Zijn bedrijven bereid om naast het individuele belang ook aan het collectieve belang te denken? Het Havenbedrijf Rotterdam, maar ook ondernemersvereniging Deltalinqs spelen bij die afweging een belangrijke rol. De weg naar een volledig duurzame haven zal tijd vergen, maar met continue inspanningen, investeringen en samenwerking realiseren we een energiesysteem van de toekomst dat zowel de industrie als het klimaat ten goede zal komen.'

Pijler 2

In deze pijler staat het veranderen van het energiesysteem centraal. In plaats van olie en gas te gebruiken voor verwarming, stapt de industrie over op elektriciteit en (groene) waterstof. Hiervoor is voldoende en betaalbare elektriciteit nodig uit bronnen als wind en zon. Het Havenbedrijf Rotterdam is aanjager en ontwikkelaar van de noodzakelijke verandering.

Waterstofvisie richt zich op internationale knooppuntfunctie

De waterstofvisie van het Havenbedrijf Rotterdam gaat uit van import van ongeveer 18 miljoen ton waterstof via Rotterdam in 2050 en 2 miljoen ton lokale productie. Een groot deel van deze waterstof komt via zeeschepen in Rotterdam. Hier vindt verdere verwerking plaats, net als doorvoer naar andere landen. Voor de grootschalige import van groene waterstof sloten we samenwerkingsovereenkomsten met onder meer partijen in Spanje en Brazilië.

Pecém is een 30/70 joint venture tussen het Havenbedrijf Rotterdam en de deelstaat Ceará in Brazilië. Onze joint venture tekende in december 2023 een pre-contract met Fortescue voor de uitgifte van 121 hectare terrein. Fortescue is onder meer gespecialiseerd in de productie van groene waterstof. Het pre-contract verplicht Fortescue om een FEED-studie uit voeren, terwijl onze deelneming de verplichting aangaat om de grond uit te geven als het bedrijf de definitieve investeringsbeslissing neemt.

Met deze en andere initiatieven wordt Rotterdam een internationaal knooppunt voor de productie, import, toepassing en doorvoer van waterstof richting andere landen in Noordwest-Europa. Hierdoor blijft Rotterdam ook in de toekomst een belangrijke internationale energiehaven.

Hynetwork Services ontwikkelt waterstofleiding naar achterland

Hynetwork Services ontwikkelt in samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam een nieuwe waterstofleiding (voorheen HyTransPort). Deze waterstofleiding vormt straks de ruggengraat van de waterstofinfrastructuur in Rotterdam. In de toekomst sluit de pijpleiding aan op het landelijke en internationale waterstofnetwerk. Daarmee komt er een verbinding naar Chemelot in Limburg, Noordrijn-Westfalen in Duitsland en andere Europese regio's.

Blauwe waterstof met H-vision

H-vision wil raffinaderijgas dat vrijkomt bij met name de raffinage van ruwe olie omzetten in blauwe waterstof, de vrijkomende CO₂ afvangen en opslaan in lege gasvelden onder de Noordzee. Door de geproduceerde waterstof als brandstof in het raffinageproces te gebruiken, kan al op korte termijn veel CO₂-uitstoot worden voorkomen. De eerste fabriek kan in 2027 operationeel zijn, met plannen voor een tweede in 2032. H-vision is opgenomen in het MIEK (Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat) van het Rijk.

Condor H₂: Emissievrije kust- en binnenvaart

Samen met de provincie Zuid-Holland en ruim 40 partners lanceerde het Havenbedrijf Rotterdam in 2023 een ambitieus project voor emissievrije kust- en binnenvaart op waterstof. Dankzij het project Condor H₂ moeten in 2030 vijftig emissievrije schepen kunnen varen. *‘Waterstof wordt al getest in de scheepvaart, maar de tijd is gekomen om actie te ondernemen richting grootschalige toepassing’*, zegt Nico van Dooren, Director New Business van het Havenbedrijf Rotterdam. *‘Door een schaalbare en betaalbare oplossing aan te bieden, maakt Condor H₂ het technisch en economisch haalbaar om over te stappen op emissievrije scheepvaart op de belangrijkste routes in Noordwest-Europa. Om dit te realiseren, brengt het project zes havens en meer dan 40 partners samen, verspreid over de hele waardeketen van waterstofleveranciers en distributeurs tot technologieleveranciers en scheepseigenaren.’*

Zero-emissie containerbinnenvaartschip op waterstof

Future Proof Shipping (FPS) is een van de partners in het project Condor H₂. Het bedrijf bracht op 25 mei 2023 in Rotterdam de H₂ Barge 1 in de vaart. Dit zero-emissie schip is 110 meter lang en zal voor Nike meerdere keren per week tussen de Rotterdamse haven en de inlandterminal van BCTN in het Belgische Meerhout varen. FPS wil de komende vijf jaar een vloot bouwen en exploiteren van meer dan tien emissievrije binnenvaart- en shortsea-schepen.



Ammoniakkraaker veilige methode voor grootschalige waterstofimport

Een recente studie in opdracht van het Havenbedrijf Rotterdam en zestien bedrijven uit de regio laat zien dat het technisch haalbaar is om met een grootschalige kraaker ammoniak veilig om te zetten in 1 miljoen ton waterstof per jaar. Waterstof en waterstofverbindingen zoals ammoniak spelen een sleutelrol in de energietransitie. Ze vervangen aardgas, zorgen voor duurzaam transport en dienen als grondstof voor de industrie en groene chemie. De onderzoekers inventariseerden beschikbare, bewezen technologieën voor het omzetten van (geïmporteerde) ammoniak naar waterstof en maakten een analyse van de veiligheid, benodigde ruimte, kosten, logistieke implicaties en verwachte emissies van een grootschalige ammoniakkraaker.

Zonne-energie op de sluffer

Het Maasvlaktegebied kent de meeste zonuren van Nederland en is bijzonder geschikt voor grootschalige opwekking van zonne-energie. Rijkswaterstaat, het Rijksvastgoedbedrijf en het Havenbedrijf Rotterdam willen op de ongeveer 80 hectare ongebruikt wateroppervlak van de Sluffer het grootste drijvende zonnepark van Europa realiseren.

Pijler 3

Bij deze pijler concentreren we ons op het bieden van duurzame alternatieven voor fossiele brandstoffen en grondstoffen. Dit kan door het gebruik van biomassa, gerecyclede materialen, groene waterstof en CO₂. Het Havenbedrijf Rotterdam zoekt actief naar bedrijven die bijdragen aan een circulaire economie.

Bouwen aan een circulaire haven

Rotterdam kan als grootste haven van Europa en grondstoffencluster van Nederland een grote bijdrage leveren aan de **grondstoffentransitie**. We werken samen met regio- en ketenpartners aan de ontwikkeling van nieuwe, circulaire waardeketens, bijvoorbeeld rond chemische recycling van plastics en hergebruik en recycling van batterijen.

Xycle: van plastic naar duurzame grondstof

Xycle bouwt in de Rotterdamse haven een fabriek die jaarlijks 20.000 ton aan niet-mechanisch recyclebaar plastic omzet in hoogwaardige duurzame grondstof. De Xycle-installatie draait op de brandstof die de machine zelf produceert. Door plastic op deze manier te recyclen zijn niet alleen minder nieuwe grondstoffen nodig, maar is ook de CO₂ uitstoot significant lager dan wanneer gemengd kunststofafval wordt verbrand.

SPIE en C-Green ontwikkelen modulaire fabriek voor verwerking rioolslib tot biobrandstof

SPIE Nederland en C-Green werken samen aan de eerste Nederlandse modulaire fabriek die rioolslib omzet in biobrandstof. De innovatieve installatie – ontwikkeld door C-Green – zet natte biomassa (slib) op energiezuinige wijze om tot het droge product hydrochar. Vijf kilo slib levert één kilo hydrochar op. Dit organische en milieuvriendelijke eindproduct is geschikt als biobrandstof en bodemverbeteraar. REYM Rotterdam, een grote afvalverwerker in het haven- en industriecomplex, test een pilot-installatie.

Bioraffinaderijen in het havengebied

Shell en Neste plannen allebei een nieuwe bioraffinaderij, onder andere gericht op de productie van duurzame vliegtuigbrandstof. Uit studies van het Finse UPM in 2022 kwam Rotterdam als optimale vestigingslocatie naar voren voor een bioraffinaderij. In 2023 bereidde UPM de investeringsbeslissing verder voor.

Pijler 4

Als belangrijke logistieke hub van Europa neemt het Havenbedrijf Rotterdam samen met ketenpartijen het voortouw in de verduurzaming van transport op basis van efficiëntie, de aanleg van walstroom, nieuwe duurzame brandstoffen en internationale samenwerkingen voor CO₂-neutraal transport.

Samen bouwen we het gebruik van walstroom verder uit

Walstroom is een cruciale pijler van de verduurzamingsstrategie voor het Rotterdamse havencluster. Minstens 90% van de offshore, veerboten, cruise- en roll-on-roll-off-schepen en containerschepen in Rotterdam moet in 2030 gebruikmaken van walstroom. Dit scheelt de uitstoot van ongeveer 200.000 ton CO₂ en 2.500 ton stikstof. Bovendien zorgt walstroom ervoor dat aangemeerde schepen minder geluid maken. Dit betekent een grote stap naar een steeds schonere en toekomstbestendige haven. De openbare ligplaatsen voor de binnenvaart zijn al ruim tien jaar voorzien van walstroomaansluitingen, zodat de dieselgeneratoren (nodig voor het opwekken van elektriciteit voor allerlei voorzieningen aan boord) uit kunnen wanneer het schip aan de kade ligt. Samen met de gemeente Rotterdam voeren we een gezamenlijke strategie uit en met Eneco realiseerden we met Rotterdam Shore Power ook in 2023 in snel tempo diverse walstroomprojecten.

De nieuwe binnenvaartsteigers aan de zuidzijde van **pier 3 in Waalhaven Oost** krijgen meer walstroomvermogen dan oorspronkelijk was voorzien. Dit maakt de steigers in de toekomst ook geschikt voor schepen met een grotere energievraag (waaronder tankerbunkervaartschepen).

De Scheurhaven op de Landtong Rozenburg wordt opnieuw ingericht, zodat de haven efficiënter kan worden gebruikt door de verschillende serviceverleners die hier gevestigd zijn. Herinrichting biedt ook de kans om de haven optimaal voor te bereiden op huidige en toekomstige gebruikers. Alle ligplaatsen worden uitgerust met walstroom en het gebruik hiervan is straks verplicht.

Boskalis nam een grootschalige walstroomvoorziening in gebruik op zijn locatie in de Waalhaven. De afgemeerde schepen schakelen hun diesel-aangedreven generatoren uit en maken gebruik van groene walstroom. Daarnaast zet Boskalis de walstroominstallatie van Rotterdam Shore Power in voor een variëteit aan elektrisch materieel dat het bedrijf inzet voor de uitvoering van projecten in de regio.

Een deel van de schepen van DFDS (Det Forenede Dampskibs-Selskab) die aanmeren in Vlaardingen krijgt vanaf eind 2023 elektriciteit via een walstroominstallatie. Het gebruik van walstroom voor de ligplaats voor de Jinling roll-on-roll-off schepen past bij de duurzame ambities van DFDS die erop zijn gericht om de uitstoot van NOx en SOx te reduceren. De andere twee ligplaatsen komen in een later stadium ook voor walstroom in aanmerking.

Begin juni 2023 startte de bouw van de **walstroominstallatie voor cruiseschepen aan de Holland Amerikakade**. Wij zijn verantwoordelijk voor het projectmanagement namens Cruise Port Shore Power (dochter van het Havenbedrijf Rotterdam). Het gebruik van walstroom vermindert zowel de uitstoot van CO₂, stik- als fijnstof. Bovendien neemt het nestgeluid van de cruiseschepen aanzienlijk af.

In 2023 hebben we vier studies afgerond ter voorbereiding van **Onshore Power Supply-systemen (OPS)**. Dit gebeurde bij vier grote terminals in de Rotterdamse haven: de ECT (Amazonehaven), APMT2 (Amaliahaven), VOPAK (Botlek) en de Cruise terminal (Wilhelminakade). De studies bestaan uit verschillende onderdelen; gedetailleerde technische studies, milieu- en sociale kosten-batenstudies en aanbestedings- en vergunningsprocedures. De aanleg van de walstroomvoorziening voor cruiseschepen startte in 2023; met de overige terminals voeren we overleg over het vervolg.

Rotterdam vervult voortrekkersrol in verduurzaming zeescheepvaart

Wij willen rederijen in staat stellen om de duurzame brandstof te gebruiken die voor hen het meest geschikt is, onder andere door het faciliteren van veilige opslag en bunkering. Rotterdam vervult hierin een voortrekkersrol. Zo vonden in 2018 de eerste demonstratieprojecten plaats met het bunkeren van biobrandstoffen, werd in 2020 de eerste bio-LNG getankt en was Rotterdam in 2021 de eerste haven in de wereld voor barge-to-ship bunkering van methanol. In 2023 nam het gebruik van methanol toe en namen onder andere Stena en Maersk schepen in gebruik die op methanol varen. Eind 2024 – begin 2025 worden de eerste scheepsmotoren op ammoniak verwacht. We bereiden met partners een pilot voor het bunkeren van een schip met ammoniak voor. Dit is onderdeel van het internationale Magpieprogramma naar verduurzaming van de logistiek.

Voor de inzet van duurzame brandstoffen creëerden we 'Green Corridors'. Hiermee werken we samen met andere havens, rederijen en andere partijen aan een CO₂-neutrale transportketen op specifieke routes. De corridors met Singapore en Göteborg zijn belangrijke voorbeelden. Doel is om de komende vijf jaar samen de eerste duurzame zeevaart op deze routes te realiseren.

Routescanner verduurzaamt containerlogistiek

Routescanner is het wereldwijde platform voor het plannen van en het oriënteren op routes voor containertransport. Het platform biedt een zeer compleet inzicht in deur-tot-deur-verbindingen voor containers via zeehavens, binnenhavens en spoor- en wegverbindingen. Binnen dit zorgvuldig opgebouwde ecosysteem wordt het vinden van een geschikte containerroute voor verladers en expediteurs zeer gemakkelijk gemaakt.

In 2023 behaalde Routescanner een aantal belangrijke mijlpalen. Naast het toevoegen van vijftien logistieke hubs – waaronder Port of Antwerp-Bruges en Port of Amsterdam – heeft Routescanner met haar intermodale routeinformatie ook voet aan land gezet in de Verenigde Staten, China, Australië en India. Bovendien haalde Routescanner officiële erkenningen binnen. Smart Freight Center accrediteerde de berekeningswijze van CO₂-uitstoot binnen Routescanner volgens het GLEC framework; LRQA (Lloyds Register Quality Assurance) verifieerde de CO₂-berekening tegen de nieuwe ISO 14083 norm. Beide met positief resultaat. Een ander belangrijk aspect voor Routescanner is de neutraliteit. Dit houdt in dat de getoonde zoekresultaten niet worden beïnvloed vanuit een bepaalde voorkeur. SIG (Software Improvement Group) beoordeelde de neutraliteit van Routescanner. Ook hun eindoordeel was positief: *'Routescanner vindt altijd de beste route van A naar B zonder voorkeur voor bepaalde havens of transporteurs.'*

Naast het zo compleet mogelijk aanbieden van routeinformatie, versnelt Routescanner ook op ondersteuning in het verduurzamen en optimaliseren van de supplychain. Met het berekenen van CO₂-emissies genereert het platform inzichten, die vervolgens kunnen worden ingezet om een optimalisatie door te voeren en daarmee emissies terug te dringen. Door de unieke propositie waarin verduurzaming en efficiëntie in de wereldwijde supplychain centraal staan, draagt Routescanner bij aan een betere en groenere toekomst.

ZES belangrijk voor emissieloze binnenvaart

Het Havenbedrijf Rotterdam is medeoprichter en aandeelhouder van Zero Emission Services (ZES). ZES ontwikkelt een nieuw concept voor de verduurzaming van de binnenvaart, gebaseerd op verwisselbare batterijcontainers ('ZES-packs') die via laadstations van ZES worden geladen met groene stroom. In de afgelopen jaren heeft de organisatie ervaring opgedaan door het eerste schip emissieloos met batterijcontainers te laten varen. Met de investering in additionele batterijcontainers en laadstations begint ZES nu aan de opschaling van het systeem. Daarmee draagt dit innovatieve bedrijf bij aan het recent genomen besluit van de Europese Commissie om de CO₂-uitstoot in de maritieme sector tegen 2050 met 80% te verminderen.

Oplaadpunt voor PortLiner

Met binnenvaart operator PortLiner tekenden we een contract voor de aanleg van een oplaad- en opslagponton in het Hartelkanaal. PortLiner kan via dit bunkerstation elektrisch aangedreven binnenvaartschepen voorzien van flowbatterijen.

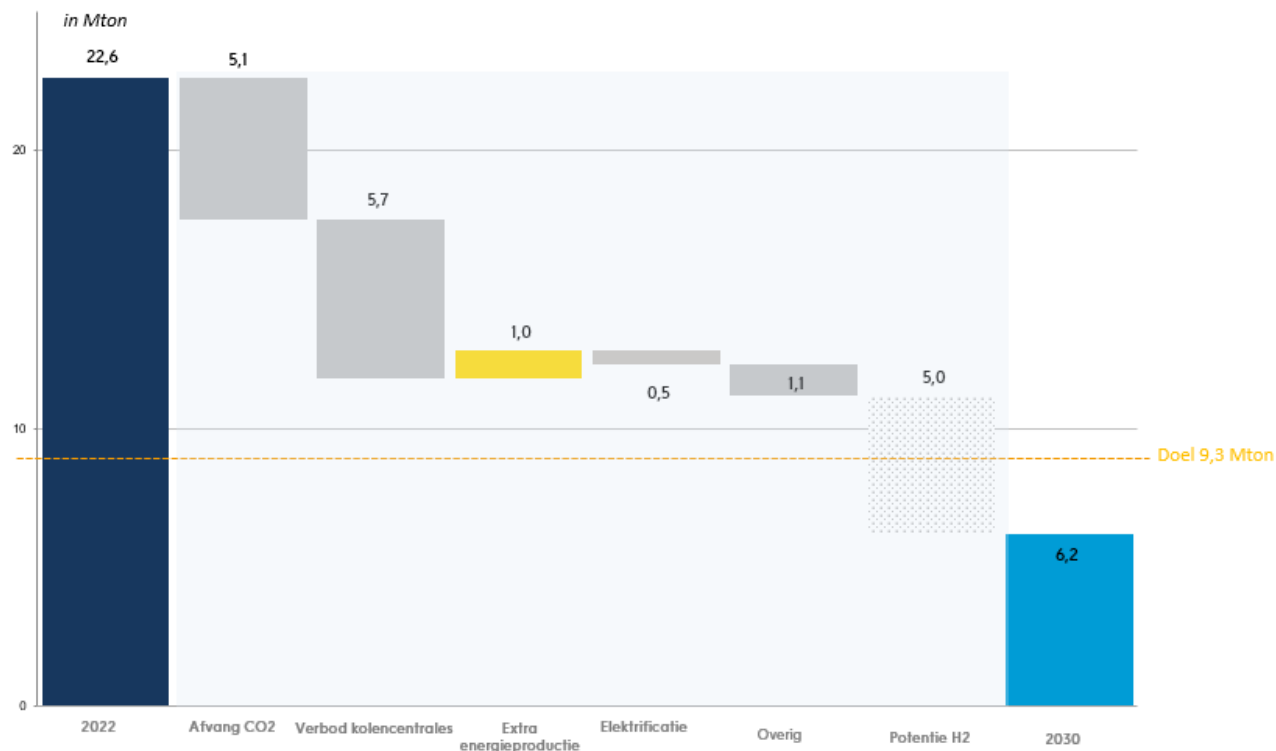
Data Safe House zorgt voor inzicht

Deltalinqs en het Havenbedrijf Rotterdam zijn de oprichters van het Data Safe House. Deze organisatie wisselt informatie uit tussen grote industriebedrijven en netwerkbeheerders over verduurzamingsplannen en de bijbehorende energiebehoefte. Het principe is dat bedrijven nog maar op één plaats informatie hoeven te geven over hun plannen en dat verschillende netwerkbeheerders hier kennis van kunnen nemen. Hierdoor beschikken alle betrokkenen altijd over de meest actuele informatie over de verduurzamingsplannen van de aangesloten bedrijven. In 2023 besloot het ministerie van Economische Zaken en Klimaat de Rotterdamse opzet ook voor de andere industrieclusters in Nederland te gaan toepassen.

Distro Energy biedt veel voordelen

Distro Energy, een scale-up van Havenbedrijf Rotterdam, ontwikkelde een intelligent en volledig geautomatiseerd handelsplatform. Hiermee kunnen bedrijven hun zelf opgewekte energie onderling lokaal verhandelen en het verbruik optimaliseren. Dit platform versnelt de energietransitie met een nieuw marktmodel om lokaal gunstigere prijzen te bieden voor duurzame stroom. Dit zorgt niet alleen voor meer lokaal verbruik van hernieuwbare stroom maar ook voor lagere kosten voor de gebruikers, een beperking van congestie op het elektriciteitsnet en betere rendementen voor partijen die hernieuwbare energie opwekken en/of opslaan. In eerste instantie groeit de marktplaats het komende jaar voornamelijk met gebruikers in het Rotterdamse industrie- en havencluster. Dit zijn niet alleen afnemers en producenten, maar ook energieleveranciers en netbeheerders.

Vooruitblik 2030



* Data in bovengenoemde grafiek van oktober 2023

De Rotterdamse haven heeft een ambitieus CO₂-reductieprogramma. Met tientallen projecten binnen de energietransitie zijn we goed op weg. De huidige verwachting richting 2030 is in bovenstaande waterval weergegeven. De grootste impact komt door het afvangen van CO₂ en het stoppen met het gebruik van kolen voor elektriciteitsproductie en door plannen van klanten die niet vallen onder ons portfolio, maar wel impact hebben op emissie-uitstoot binnen het complex. Productie van met name biobrandstoffen leidt daar bovenop tot een forse vermindering van de CO₂-uitstoot buiten de haven, maar binnen het complex leidt het tot meer CO₂-uitstoot. Afvang van CO₂ in het project Porthos en onze initiatieven op het gebied van waterstof zijn samen met de sluiting van kolencentrales bepalend voor het halen van onze

doelstellingen in 2030. De impact van waterstof in het haven- en industriecomplex is nog onduidelijk. Het Connected Deep Green scenario gaat uit van 0,5 Mton waterstof productie in Rotterdam. Dit zou daarmee circa 5 Mton CO₂ kunnen reduceren, op het moment dat de productie volledig wordt gebruikt in het haven- en industriecomplex. Dat is op dit moment nog onzeker. We werken er hard aan om de productie van waterstof in Rotterdam plaats te laten vinden, maar die beslissing is niet helemaal aan ons.

Klimaatadaptatie en waterveiligheid

Als we de uitstoot van broeikasgassen wereldwijd niet verminderen, wordt het volgens de meest recente onderzoeken een uitdagende opgave om de globale temperatuur in 2100 beneden de 2,1°C te houden (sinds het pre-industriële tijdperk). We zien wereldwijd al de eerste gevolgen van klimaatverandering.

Fysieke risico's van klimaatverandering hebben gevolgen voor onze haveninfrastructuur en assets, maar ook voor die van onze klanten. Deze nemen we mee in de bedrijfsvoering om de kwaliteit van haveninfrastructuur en bereikbaarheid en haar ladingstromen te waarborgen. Ook kunnen fysieke risico's de leefomgeving van (beschermd) dier- en plantsoorten in de haven bedreigen.

Een multidisciplinair team van het Havenbedrijf Rotterdam beoordeelt middellange- en langetermijn gevolgen van klimaatverandering, brengt de mogelijke effecten in kaart en stelt prioriteiten. In totaal identificeerden we 25 klimaatonderwerpen. Deze items koppelden we aan 'ambassadeurs' van verschillende afdelingen. Waar we risico's zien, verdiepen we onze kennis en nemen we maatregelen om de risico's te minimaliseren. Wij hanteren drie soorten maatregelen die ervoor zorgen dat we voorbereid zijn op de gevolgen van klimaatverandering: preventieve maatregelen, ruimtelijke adaptatie en crisisbeheersing. De bevindingen rapporteren we jaarlijks aan het COO-management.

Prioritering van deze gevolgen gaat op basis van de impact op transportstromen, het uitvoeren van [onze kerntaken](#), of het vestigingsklimaat en is afhankelijk van de termijn en de kans op optreden. De volgende middellange- en langetermijn klimaatonderwerpen hebben prioriteit en pakken we programmatisch aan:

- a. Zeespiegelstijging: toename overstromingskans bedrijven en openbare infrastructuur;
- b. Zoutindringing: beschikbaarheid zoetwatervoorziening voor de industrie;
- c. Stijgende watertemperaturen: verminderde beschikbaarheid koelwater;
- d. Extreme regenval: veilige beschikbaarheid van infrastructuur;
- e. Lagere rivierstanden: bereikbaarheid achterland voor binnenvaartschepen;
- f. Extreme wind: veiligheid afmeren van schepen;
- g. Extreem weer in relatie tot beperkt wordende manoeuvreerruimte op de Noordzee.

Waterveiligheid

Een belangrijk klimaatrisico voor het Havenbedrijf Rotterdam is zeespiegelstijging. De meest recente klimaatscenario's ('KNMI'23-klimaatscenario's') houden rekening met een zeespiegelstijging voor de Nederlandse kust van 26 tot 124 centimeter in 2100. Ook als de uitstoot van broeikasgassen onmiddellijk zou stoppen, stijgt de zeespiegel door. De zeespiegelstijging kan op de lange termijn in toenemende mate effect hebben op de waterveiligheid in de haven.

Haventerreinen zijn relatief hoog boven zeeniveau aangelegd en worden deels beschermd door stormvloedkeringen. Het Havenbedrijf Rotterdam is direct betrokken bij het '[Deltaprogramma Rijnmond-Drechtsteden](#)' en het '[Kennisprogramma Zeespiegelstijging](#)'.

Het Havenbedrijf Rotterdam is als havenautoriteit en havenbeheerder van de haven verantwoordelijk voor voldoende waterveiligheid in het openbare gebied en de bereikbaarheid van de haven in hoogwatersituaties.

Door de buitendijkse ligging van de Rotterdamse haven dragen bedrijven en asset-eigenaren zelf de risico's van mogelijke waterschade. Ze zijn ook zelf verantwoordelijk voor het treffen van maatregelen om deze schade te beperken. Daarvoor is het belangrijk dat bedrijven in de haven voldoende worden geïnformeerd. Bedrijven in de haven ontvingen een brief over waterveiligheid, de mogelijke gevolgen hiervan en de verantwoordelijkheden hierin. Ook hebben we een informatiepagina ingericht, gewijd aan waterveiligheid, met ongeveer 50 maatregelen die bedrijven en asset-eigenaren kunnen nemen om de waterveiligheidssituatie te verbeteren.

De afgelopen jaren ontwikkelden we samen met de bedrijven en stakeholders voor de gebieden in de haven adaptatiestrategieën. De overstromingskansen en adaptatiestrategieën voor de specifieke gebieden zijn ook op de informatiepagina te vinden.

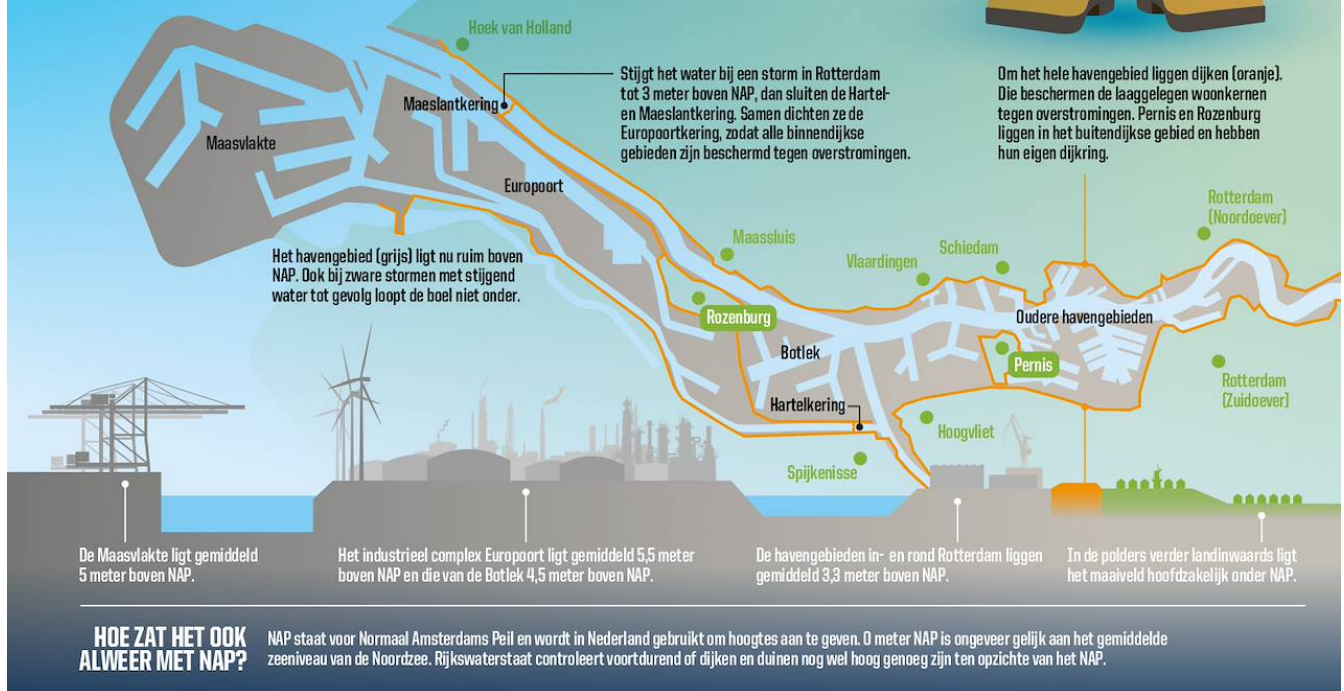
Op basis van deze strategieën kwamen we met de gemeente Rotterdam overeen dat we in de tijd diverse maatregelen nemen om de haven en havenprocessen weerbaar te houden tegen hoogwater. Onze projecten, onderhoud van assets en klantvestigingen zijn hiervoor geschikte momenten. Bij alle projecten doen we een toets op waterveiligheid. Als blijkt dat dit een raakvlak heeft met het project, onderzoeken we hoe groot het effect is, wanneer dit optreedt en welke maatregelen het meest effectief zijn. Als het nodig is, adviseren we over concrete toepassing van maatregelen bij projecten. Daarnaast borgen we waterveiligheid in uitgifte van nieuwe klantcontracten en bij verhuurcontracten van commercieel vastgoed.

Buitendijks of binnendijks, zo zit dat

Duinen en dijken beschermen het grootste deel van Nederland tegen overstromingen. Maar niet de Rotterdamse haven, die ligt grotendeels 'buitendijks'. Toch is dat geen probleem: de havengebieden zijn extra hoog aangelegd. Samen met waterkeringen en dijken rondom woonkernen Rozenburg en Pernis is zo het hele havengebied beschermd tegen hoogwater.

OVERSTROOM IK?

Woon je binnendijks en wil je weten hoe hoog het water komt in geval van een overstroming? Check dan: overstroomik.nl. Meer weten over de waterveiligheid van de haven? Kijk op: portofrotterdam.com/waterveiligheid





Gezonde omgeving

Een aantrekkelijke omgeving voor het haven- en industriecomplex is essentieel, zodat bedrijven willen investeren en mensen graag wonen, werken en recreëren. Om dit te bereiken, overleggen we met onze stakeholders. De economische en maatschappelijke waarde van de haven hangt nauw samen met de kwaliteit van de leefomgeving. Deze kwaliteit wordt bepaald door factoren zoals de aanwezige natuur en biodiversiteit, geluidbelasting, veiligheid, lokale luchtkwaliteit en de bereikbaarheid van de haven en omgeving.

We hebben een eigen 'Natuurvisie' ([Natuur en biodiversiteit in de havens | Port of Rotterdam](#)) waar we de natuur in onze plannen en projecten integreren om de balans tussen natuur en het havengebied te waarborgen. Onderdeel van een gezonde omgeving is de luchtkwaliteit en we monitoren dit als doelstelling. In onderstaande figuur is dit thema nader toegelicht.

ENVIRONMENT

Versneller duurzaamheid in de haven.

MATERIEEL THEMA	KPI	DOEL 2023 (EU grenswaarde)	REALISATIE 2023	REALISATIE 2022	REALISATIE 2021	BIJDRAGE AAN SDG
Aantrekkelijke en gezonde omgeving	Verbeteren van de luchtkwaliteit ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) <i>cijfer loopt 1 jaar achter</i>					 
	Stikstofdioxide (NO ₂)	< 40	23,4	23,1	22,9	
	Zwavel dioxide (SO ₂)	< 20	1,4	1,4	1,4	
	Fijnstof (PM10)	< 40	18,6	19	17,4	
DE IMPACT VAN HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM		SELECTIE RELEVANTE KAPITALEN		BELANGRIJKE RISICO'S		
<p>KT – Een gezonde omgeving is van groot belang voor de omgeving en de haven. De kwaliteit wordt bepaald door de aanwezige natuur, biodiversiteit, luchtkwaliteit. Wij hebben een natuurvisie ontwikkeld met daarin een gedifferentieerde aanpak en maatregelen op projecten. Dit om de balans tussen natuur en het havengebied te waarborgen.</p> <p>LT – We streven naar een aantrekkelijke omgeving waar bedrijven zich graag vestigen en mensen graag werken, wonen en recreëren.</p>		- Dialoog met stakeholders		<p>T8a - Energietransitie slaagt niet ≤ 2030</p> <p>T8b - Energietransitie slaagt niet > 2030</p>		

- De doelstellingen voor stikstofdioxide, zwaveldioxide en fijnstof zijn de EU-grenswaarden, respectievelijk: 40 µg/m³, 20 µg/m³ en 40 µg/m³.
- De aanwezigheid van stikstofdioxide is enigszins gestegen, maar ligt met 23,4 µg/m³ nog steeds ver onder de grenswaarde.
- De hoeveelheid zwaveldioxide is al jaren constant en ver onder de grenswaarde: 1,4 µg/m³.
- Het gehalte fijnstof is dit jaar licht gedaald, naar 18,6. Hiermee voldoet ook dit aan de grenswaarde.

Lokale luchtkwaliteit

DCMR Milieudienst Rijnmond rapporteert jaarlijks over de luchtkwaliteit in de directe woonomgeving van het haven- en industriecomplex. We gebruiken de jaargemiddelde concentraties, zwaveldioxide, fijnstof en stikstof als indicatoren om de luchtkwaliteit te beoordelen. Uit het rapport '[Lucht in cijfers 2022](#)' (cijfers lopen één jaar achter) van DCMR blijkt dat de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide in 2022 23,4 µg/m³ bedroeg, ten opzichte van 23,1 µg/m³ in 2021. Deze concentraties voldoen aan de momenteel geldende luchtkwaliteitsnormen. Ondanks een toename in verkeersintensiteit in 2022, zijn de concentraties vergelijkbaar met die in de jaren tijdens de COVID-19-crisis.

Op dit moment herzien Europese autoriteiten de richtlijn voor luchtkwaliteit. Dit gebeurt onder andere naar aanleiding van de WHO-advieswaarden die strenger zijn dan de huidige wettelijke normen. We verwachten om deze reden dat de normen voor stikstofdioxide en fijnstof aanzienlijk zullen worden aangescherpt.

Het eNose netwerk, een combinatie van sensoren die veranderingen in de luchtsamenstelling waarneemt, bestond in 2023 10 jaar. We bieden dit netwerk aan als service aan het bedrijfsleven om geurhinder effectief te bestrijden en het vrijkomen van gevaarlijke stoffen vroegtijdig te signaleren.

Walstroom voor cruiseschepen

Het Havenbedrijf Rotterdam is zich bewust van de discussie over het afmeren van cruiseschepen. Ze draaien vaak op generatoren voor de benodigde energie aan boord. Hierbij vindt uitstoot plaats van onder andere fijnstof, stikstof en CO₂. Daarom voeren de gemeente en het Havenbedrijf Rotterdam een gezamenlijke strategie en ontwikkelprogramma om walstroom voor zeeschepen te versnellen en op te schalen. U leest er [hier](#) meer over.

Geluidmanagement haven

De ruimte voor industrielawaai is schaars en zorgvuldig beheer van deze geluidruimte is van belang. Wij zijn verantwoordelijk voor het beheer van het geluidbudget en de verdeling hiervan aan klanten. DCMR Milieudienst Rijnmond legt namens de provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam het geluidbudget in de vergunning van de bedrijven vast. Ook controleert DCMR de akoestische onderzoeken van de bedrijven en of een bedrijf voldoet aan de wet- en regelgeving voor geluid.

Vanaf 1 januari 2024 is de Omgevingswet van kracht. Hierin verankeren we het geluidmanagement en de geluidruimte gekoppeld aan het Rotterdamse haven- en industriegebied in een thematisch omgevingsplan. Dit maakt deel uit van een breder Programma Havengeluid en omgeving, waarin we samen met de regiogemeenten en andere belanghebbenden actief een nieuwe balans zoeken tussen wonen, havenactiviteiten en leefomgevingskwaliteit. We zijn in 2023 gestart met de voorbereidingen.

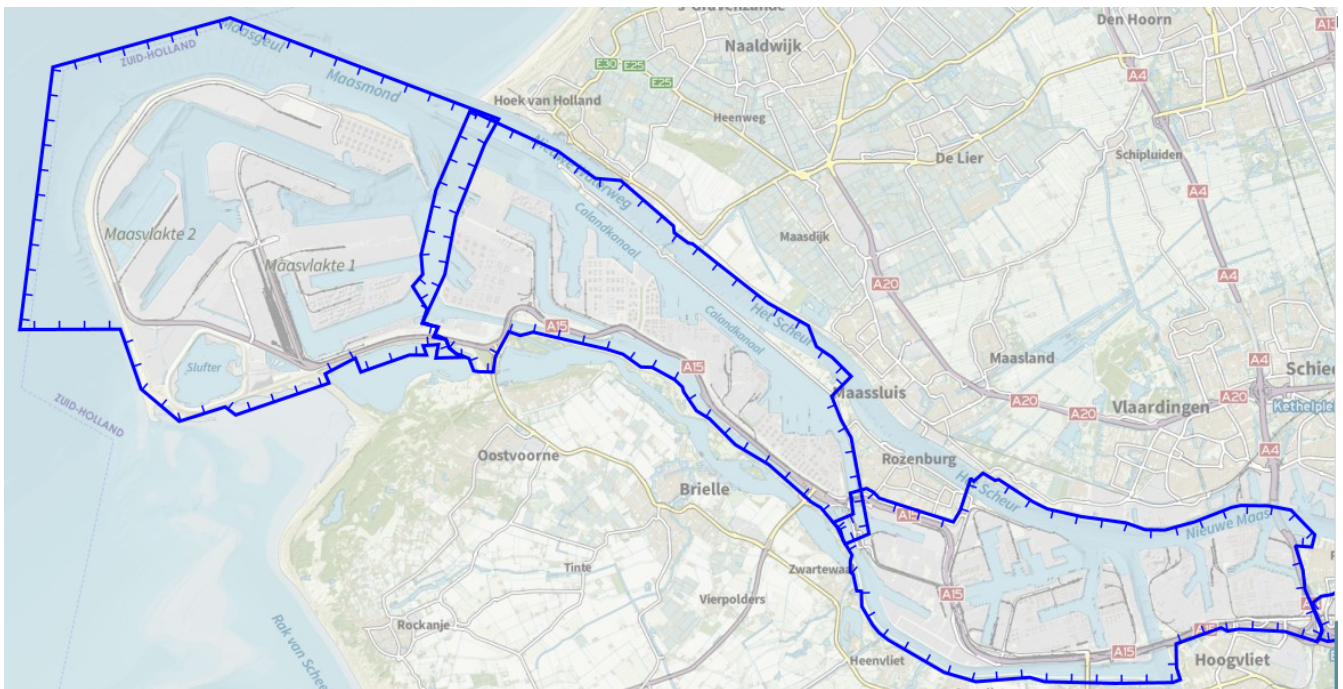
Het zogenoemde nestgeluid van afgemeerde schepen is daarbij een belangrijk onderwerp. Om de periode tot het thematisch omgevingsplan te overbruggen, stelden we met de regiopartijen in 2023 de interim werkwijze nestgeluid op. We actualiseerden ook de (proces)afspraken met de regiogemeenten over de woningbouwprogramma's in het RAK-convenant (regionaal afsprakenkader).

Ondertussen is samen met de gemeente Rotterdam en de provincie Zuid-Holland een langjarig meetprogramma gestart om meer kennis te krijgen over de geluidproductie van afgemeerde schepen. In 2023 gaven we onder de naam **ESI Noise** zeeschepen een financiële korting als inzichtelijk was hoeveel geluid het schip produceert op het moment dat het ligt afgemeerd.

Omgevingsveiligheid

In de haven produceren en gebruiken fabrieken gevaarlijke stoffen. Deze stoffen worden ook op- en overgeslagen en vervoerd, in zeeschepen, binnenvaartschepen, treinwagons, vrachtwagens en in buisleidingen. Deze activiteiten veroorzaken risico's voor de omgeving. Dat geldt ook voor andere risicobronnen, zoals bijvoorbeeld de aanwezige windturbines.

De risico's voor de omgeving worden begrensd door veiligheidscontouren, die niet overschreden worden. Bij elke vergunning toetst DCMR of aan deze eis wordt voldaan.



De veiligheidscontouren voor de Maasvlakte, Europoort en Botlek-Vondelingenplaat. De Waal- en Eemhaven en het havengebied Dordrecht hebben ook veiligheidscontouren.

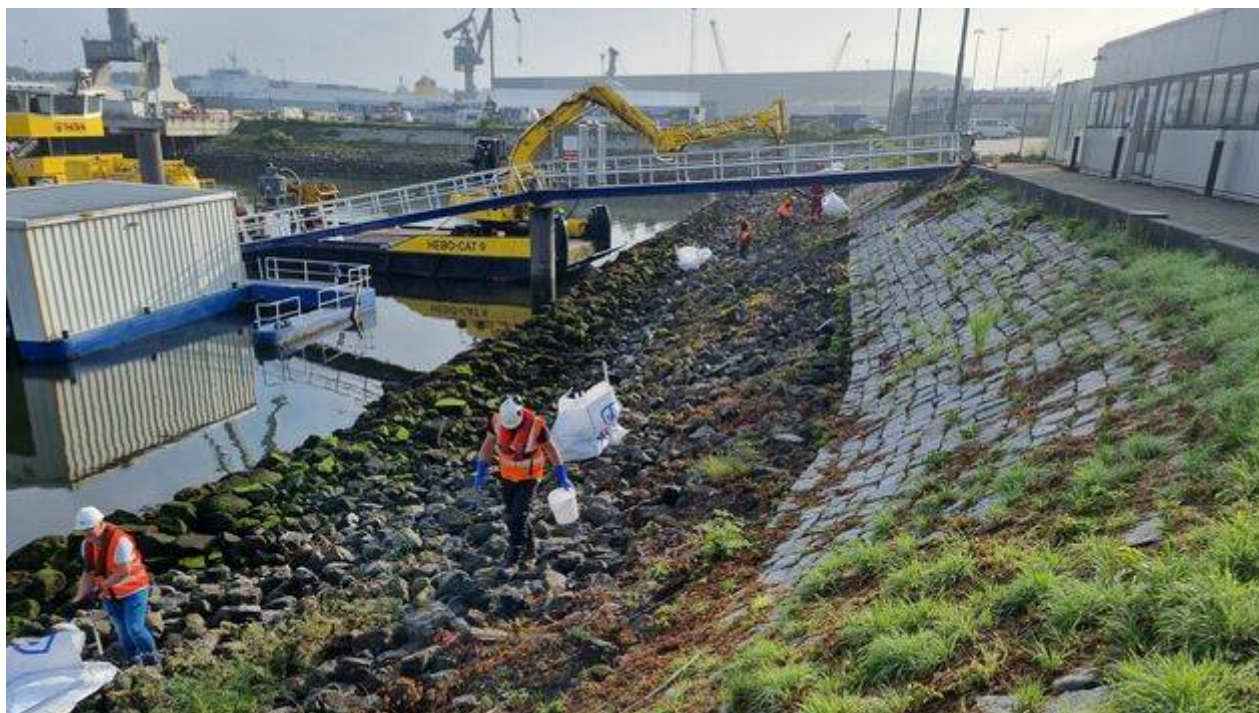
Aanvullend op de toetsing aan de veiligheidscontouren wordt ook beoordeeld of er bij een calamiteit grote aantallen slachtoffers kunnen vallen. Dat gebeurt bij vergunningverlening aan bedrijven, maar ook bij het maken van plannen voor de omgeving, bijvoorbeeld voor een nieuwe woonwijk. Ook dit *groepsrisico* is begrensd. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet komt er meer aandacht voor het maximale effect van calamiteiten. Daarmee wordt duidelijk tot op welke afstand van een risicobron slachtoffers kunnen vallen, hoe klein die kans ook is. Het Havenbedrijf Rotterdam wil met de omgeving duidelijke afspraken maken over vergunningverlening. Het gaat dan om bedrijven met potentieel grote effecten en de ruimtelijk ordening in de buurt van dergelijke bedrijven.

Bij een mogelijke vestiging van een nieuwe klant beoordeelt het Havenbedrijf Rotterdam of er op de beoogde locatie voldoende risicoruimte beschikbaar is. Daarnaast beoordelen we of een nieuwe klant extra vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland veroorzaakt en of dat past binnen het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen.

Plastic korrels

We blijven ons op verschillende fronten inspannen om tot oplossingen te komen voor de problematiek van plastic korrels en overig plastic afval in het water en op het land. We ondersteunen diverse samenwerkingsverbanden, zoals de Taskforce Clean Sweep Rotterdam, een samenwerking vanuit de plasticindustrie tegen het verlies van korrels. De taskforce kijkt onder meer naar best practices om verlies van korrels tegen te gaan en organiseerde afgelopen jaar een opruimactie in de Londen- en Lekhaven. We zijn lid van de Community of Practice Plastic (CoPP), waarin overheden, beheerders en kennisinstellingen samenwerken tegen plastic soep. Deze samenwerking is tijdens de wereldhavendagen **feestelijk** bekrachtigd. En we zijn doorgegaan met de campagne 'Schone Haven, Schone Zee; doet u mee?'. Deze campagne richt zich op het voorkomen van zwerfvuil op land. Medewerkers van het Havenbedrijf Rotterdam hebben zich daarnaast ingezet om een haventerrein op te schonen tijdens de Port Clean Up.

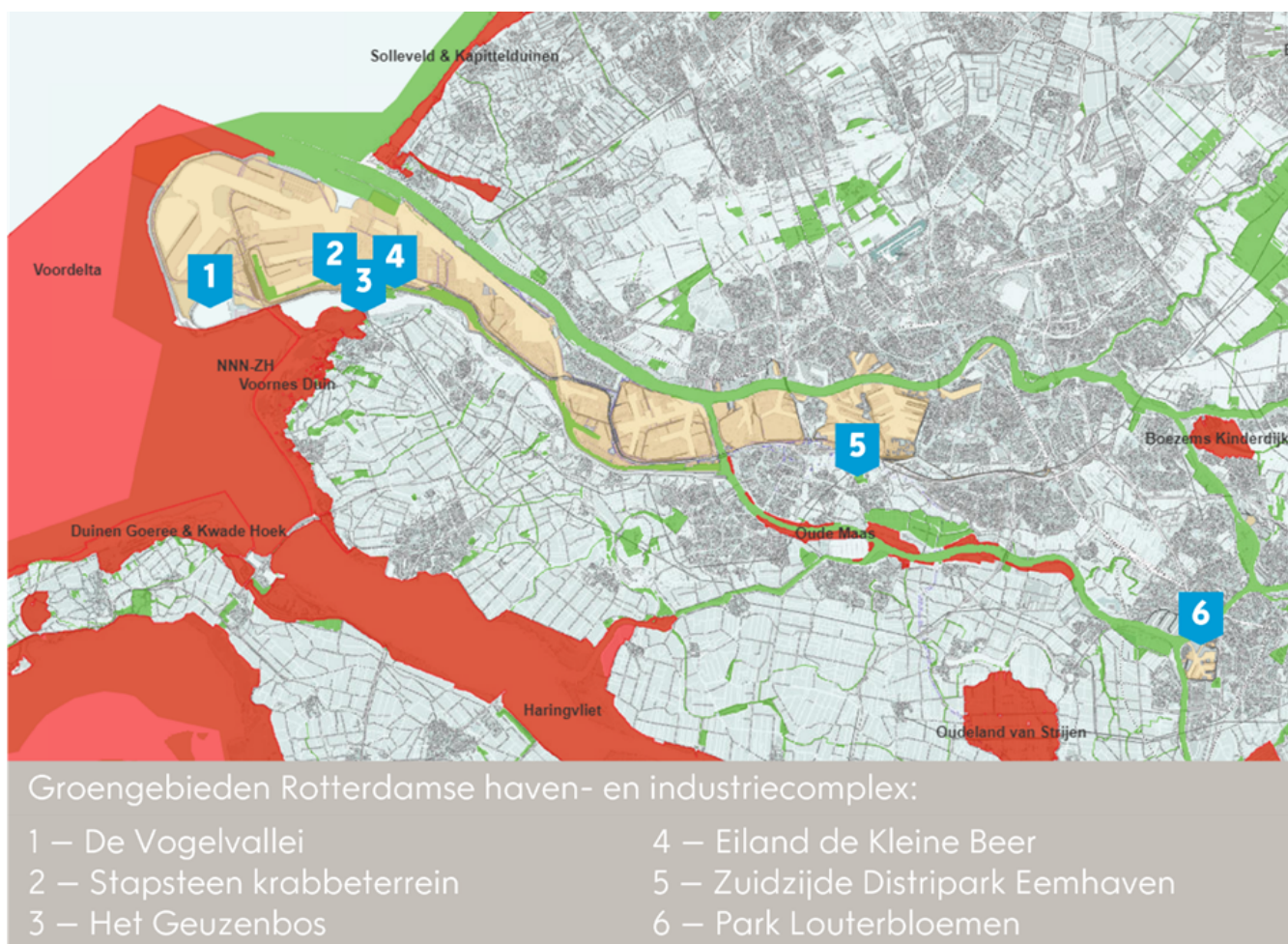
'Net na de zomer van 2023 zijn we gestart met het verwijderen van plastic korreltjes uit de grond van de berm langs de Theemsweg', vertelt Resianne Dekker, Manager Policy & Planning. 'Deze plastic korreltjes (met een diameter van ongeveer 3 mm) zijn in het verleden in de bodem terechtgekomen door morsverliezen en verwaaiing vanaf het naastgelegen bedrijfsterrein. De hoogste concentraties aan korreltjes (tot wel 50%) bevinden zich in de bovenste decimeters van de bodem. De grond met plastic korrels is over een oppervlakte van ongeveer 600 m² en tot een diepte van ongeveer 50 cm ontgraven en vervolgens op de locatie zelf gezeefd over een zeef van 2 mm. Hierdoor konden we de plastic korrels goed scheiden van de grond. De gezeefde grond brachten we terug op dezelfde locatie; de uitgezeefde plastic korrels worden gerecycled.'



Taskforce in actie voor World Clean Up Day

Natuur in de haven

In de haven hebben we te maken met een **breed palet aan natuur**. Rondom de haven liggen beschermde natuurgebieden, de Natura 2000-gebieden en gebieden van het natuurnetwerk Nederland (NNN). Onderstaande afbeelding toont deze beschermde gebieden (Natura 2000 en NNN).



Formele natuurgebieden in het Rotterdamse haven- en industriecomplex (geel), en ligging beschermde natuurgebieden: Natura 2000-gebieden (rood) en Natuurnetwerk Nederland (NNN; groen).

Bij het ontwikkelen van de haven houden we rekening met de beschermde plant- en diersoorten, de natuurwaarden en biodiversiteit. Het Rotterdamse haven- en industriecomplex heeft een aantal gebieden die we als natuurgebied of natuurlijk terrein hebben ingericht en volgens specifieke ecologische doelen beheren.

In 2022 formuleerden we de doelstelling om biodiversiteit in de haven in 5 jaar te verhogen met 5%. Dit meten we door middel van een representatieve steekproef die inzicht geeft in de soortensamenstelling, verspreiding en ontwikkeling van aantallen dagvlinders, sprinkhanen, bijen en planten op grazige vegetaties in de buitenruimte en op leidingstroken. Een overzicht van de in 2023 aangetroffen soorten vindt u [hier](#).

Jan Putters is vanuit het Havenbedrijf Rotterdam verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de buitenruimte van de haven. Hij weet alles van wat er groeit, bloeit en vliegt in het havengebied.



Natuurbehoud in 2023

Ter verbetering van de natuur realiseerden we in 2023 een [eigen boomkwekerij](#) in de haven. De kwekerij biedt ruimte aan vogels en insecten. Als de bomen groot genoeg zijn, gebruiken we ze om andere bomen te vervangen of nieuwe locaties in te richten.



In de haven zijn speciaal ingerichte plekken waar meeuwen in alle rust kunnen broeden, zonder bedreiging door de vos, en tegelijkertijd geen overlast veroorzaken voor de bedrijven in de haven. Dit doen we samen met natuurorganisaties en andere zeehavens in de delta om de populatie grote meeuwen op lange termijn gezond te houden.

Ook het watermilieu heeft onze aandacht. In 2023 heeft Stichting ARK in de Rotterdamse haven weer jonge platte oesters 'gevangen' om ze vervolgens te verhuizen naar de Noordzee om daar een begin te maken met een nieuw schelpdierriif. BlueLinked B.V. heeft met steun van ons zogenaamde 'reef boosters' (kunstmatige riffen) in het Yangtzekanaal toegepast als pilot voor het project *Better Oyster Outplacement & Seeding Techniques* (BOOST).

Tenslotte zijn we in 2023 met ons nieuwe onderhoudsprincipe gestart, dat uitgaat van zo veel mogelijk ecologisch beheer van de buitenruimte. Dat uit zich ook in het nieuwe onderhoudscontract waarin met de contractant harde afspraken zijn gemaakt over verbetering van de biodiversiteit in de haven.

Natuurcompensatie Voordelta

Ten behoeve van de aanleg van Maasvlakte 2 in het Natura 2000-gebied Voordelta is destijds afgesproken om in een gebied dat 10 maal groter is dan het opgespoten en drooggelegde gebied 10% kwaliteitsverbetering te realiseren. Aan het eind van dat monitoringsprogramma in 2020 is geconstateerd dat de verwachte kwaliteitsverbetering niet optreedt of althans niet kan worden aangetoond.

In april 2022 legden we een alternatieve invulling van de compensatie voor aan de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV). Parallel hieraan heeft de rechter een verzoek van de natuur- en milieuorganisaties toegewezen waarin wordt aangestuurd op een andere oplossing. Het betreft een oplossing waar zowel de visserij, het ministerie van LNV als wij ons om uiteenlopende redenen niet in kunnen vinden. Daarom zijn we in beroep gegaan. Voor ons zit de zorg er vooral in dat er geen aanwijzingen zijn dat de door de rechter voorgestelde oplossingsrichting ook daadwerkelijk tot (meetbare) kwaliteitsverbetering zal leiden. De minister voor Natuur en Stikstof startte medio 2023 een nieuwe poging om met de meest betrokken stakeholders (natuur- en milieuorganisaties, visserij en Havenbedrijf Rotterdam) tot een pakket aan maatregelen te komen dat voor iedereen voldoende winst biedt. Na intensieve gesprekken met alle stakeholders kondigde de minister van Natuur en Stikstof eind 2023 aan hierover binnenkort een beslissing te nemen.

Stikstofproblematiek

De impasse rondom stikstofemissies is één van de grote uitdagingen van de Rotterdamse haven. De stikstof-uitstoot in Nederland moet fors naar beneden. We onderkennen dat er als het om stikstof gaat actie nodig is voor de natuur in Nederland. Er is ook actie nodig als het gaat om klimaat en energietransitie. De huidige onzekerheid rond stikstofruimte en vergunningverlening vormt een forse uitdaging voor de benodigde investeringen. Dit geldt ook voor potentiële investeringen van (nieuwe) klanten. Als Nederland in deze fase van de energietransitie buiten de boot valt bij cruciale investeringen in nieuwe activiteiten en deze investeringen elders plaatsvinden, heeft dat grote consequenties voor het toekomstige concurrentievermogen van de industrie. Er moet een daadkrachtige integrale aanpak komen die zekerheid biedt voor de lange termijn. Samen met het Rijk, de provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam en Deltalinqs blijven we actief zoeken naar oplossingen. Belangrijk voor de ontwikkeling van de haven is dat de provincie Zuid-Holland een stikstofbank voor de haven heeft ingesteld. Hiervoor kochten wij stikstofruimte bij een beperkt aantal partijen en voegden dit toe aan de stikstofbank. Dit maakt extern salderen makkelijker en efficiënter. Daarnaast willen we met behoud van de beschermde natuur een nieuwe gebiedsaanpak ontwikkelen om de gewenste transitie van het Rotterdamse haven- en industriegebied mogelijk te maken.

In de tussentijd passen we per project maatwerk toe. Door de toepassing van maatregelen, zetten we in op zo min mogelijk depositie. Voorbeelden van maatregelen zijn deels gebruik van elektrisch materieel bij bouw en onderhoud en een andere manier van baggeren. Het principe is dat er onder lage druk een grote hoeveelheid water op de bodem wordt gespoten. Het slib mengt zich met het water en stroomt weg naar een dieper stuk van de waterbodem. Deze manier van baggeren gaat sneller en het is makkelijker om specifieke plekken te bereiken. Bovendien scheelt het CO₂-uitstoot omdat er geen volle baggerschepen meer naar losplaatsen varen.

Vervolgens passen we de wettelijk beschikbare instrumenten toe, zoals voortoets, ecologische beoordeling, in- & extern salderen en de ADC-procedure (de ADC-toets heeft een streng toetsingskader dat in de Wet Natuurbescherming is opgenomen). Zo is in het project Porthos de voortoets toegepast en concludeerde de Raad van State op 16 augustus dat met het ecologisch onderzoek is aangetoond dat de stikstofdepositie van Porthos géén significante effecten heeft op nabijgelegen natuurgebieden. Op 18 oktober 2023 namen de partners binnen het project Porthos de [definitieve investeringsbeslissing](#). U leest er [hier](#) meer over.

Handelingsperspectief via stikstofbank

Zolang het stikstofprobleem niet is opgelost, proberen we projecten die stikstofruimte nodig hebben te helpen door toepassing van de mogelijkheden die vergunningverlening biedt. Een van die mogelijkheden is extern salderen binnen of buiten de haven; beide via de stikstofbank van de provincie. Van rechten die in die stikstofbank komen, gaat minimaal 30% naar natuurontwikkeling. Voor het resterende gedeelte beslist de provincie in overleg met ons aan welke projecten die ten goede komen. Wij hebben van drie partijen stikstofruimte verworven en ingebracht in de stikstofbank. In 2023 is nog geen gebruik gemaakt van de stikstofbank. Wel blijkt het van groot belang om investeringen mogelijk te maken en daarmee handelingsperspectief te bieden voor de ontwikkeling van diverse nieuwe en energietransitie gerelateerde projecten.



3.3 Social

1. In het kort: social
2. Medewerkers en organisatie
3. Diversiteit en inclusiviteit
4. Arbeidsveiligheid
5. Mensenrechten en arbeidsrechten
6. Draagvlak haven
7. Aansluiting arbeidsmarkt

In het kort: Social

eNPS SCORE



2023: +26
2022: +24

VROUWEN IN MANAGEMENTPOSITIES

2023: 29,3%
2022: 31,8%
2021: 29,4%



AANTAL MEDEWERKERS

2023: 1.332
2022: 1.298
2021: 1.263



AANTAL NIEUWE MEDEWERKERS

In 2023 verwelkomden we 162
nieuwe medewerkers.
Er vertrokken 128 medewerkers.



LOST TIME INJURY FREQUENCY RATE



2023: 0,41
2022: 0,43
2021: 0,42

ZIEKTEVERZUIM



2023: 4,60%
2022: 4,40%
2021: 3,80%

REPUTATIESCORE ROTTERDAMSE HAVEN ONDER OMWONENDEN

2023: 80,3*
2022: 79,0
2021: 83,2



* inclusief Dordrecht

KLANTONDERZOEK

2023: 7,6
2021: 7,3



Medewerkers en organisatie

We zijn vastberaden, grensverleggend en willen inspireren. We zijn ook nieuwsgierig en streven naar verbetering. Er is veel aandacht voor de ontwikkeling van medewerkers. Met intensieve samenwerking, zowel in- als extern, boeken we resultaten in een vaak complexe omgeving. We zijn trots op onze haven en de impact die wij als organisatie maken. Die cultuur dragen we uit. Voor onze 1.332 medewerkers en 191 externe medewerkers (per 31 december 2023) vormt het de basis om snel en wendbaar in te kunnen spelen op actuele thema's en vragen van onze klanten.

We investeren in de groei van onze medewerkers met diverse opleidingstrajecten en in onze Port Academy. Daarnaast werken we aan een omgeving waarin een veilige, open cultuur en efficiënte processen de basis vormen en besteden we aandacht aan duurzame inzetbaarheid en diversiteit & inclusiviteit.

Tevreden medewerkers

Om de (werk)ervaringen van onze medewerkers te meten houden we twee keer per jaar een medewerkerstevredenheidsonderzoek (MO). We meten onder andere de eNPS (employee Net Promotor Score). Dit is een internationaal toegepaste methode om het enthousiasme van de medewerkers over het bedrijf te meten. In 2023 hebben we eNPS twee keer gemeten. Onze score in maart was +22 en in september +26 (2022: +24). Het landelijk gemiddelde is +6. We zijn zeer trots op deze score.

In het MO meten we ook onderwerpen als tevredenheid, trots en betrokkenheid, veiligheid, werkdruk en werkgeluk. Uit de resultaten blijkt dat de werkdruk is gedaald, maar dat deze bij sommige afdelingen nog te hoog is. Daarnaast waarderen we ons werkgeluk hoog: het contact met de collega's is goed en het werk wordt met plezier gedaan.



Vitaliteit en welzijn

Voor een effectieve werkinzet is voldoende beweging, ontspanning, rust en gezond eten belangrijk. Daarom is er veel aandacht voor vitaliteit en welzijn van onze medewerkers. We bieden verschillende mogelijkheden en regelingen om de fysieke, financiële en mentale fitheid te vergroten, zoals bijvoorbeeld een bijdrage in het fitnessabonnement, een medische check, financiële coaches, sportieve evenementen en bedrijfsfysiotherapie.

Dit jaar was het ziekteverzuim 4,6% en daarmee nog steeds boven onze norm van 3,98%. Het percentage nam ook licht toe ten opzichte van 2022 (4,4%). De toename van het verzuimpercentage wordt vooral verklaard door meer langdurig verzuim.

Nieuwe arbeidsmarktcampagne 'Become our legend'

Ondanks de krapte op de arbeidsmarkt zijn we nog steeds goed in staat om vacatures in te vullen. Het afgelopen jaar verwelkomden we ruim 160 nieuwe collega's (instroom 12%). In juni 2023 lanceerden we onze nieuwe arbeidsmarktcampagne 'Become our legend'. *'Met 'Become our Legend' zeggen we in drie woorden wat we te bieden hebben', legt Albert Spencer, hoofd Human Resources uit. 'Een plek waar mensen samenwerken, ontwikkelen en elkaar aanmoedigen om de Rotterdamse haven beter te maken: slimmer, schoner en mooier. Een echte plek voor legends. Collega's staan centraal in deze campagne. We willen laten zien dat iedereen die bijdraagt aan de doelen van het Havenbedrijf Rotterdam bij ons een legend is. En dat nieuwe mensen dat ook kunnen worden. Bovendien laten we zien dat de mensen die hier al werken of hier gewerkt hebben, erg belangrijk voor ons zijn.'*



Nieuwe collectieve arbeidsovereenkomst (cao)

Dit jaar is er een nieuwe collectieve arbeidsovereenkomst (cao) gesloten. De cao heeft een looptijd vanaf 1 juli 2023 tot 1 juli 2024. Per 1 juli 2023 kregen onze medewerkers een nominale verhoging van 120 euro bruto per maand en een algemene verhoging van 6%. Nieuw is dat onze medewerkers de mogelijkheid hebben om maximaal twee feestdagen in te ruilen voor een dag die aansluit bij diens geloofs- of levensovertuiging. Het Persoonlijke Keuzebudget (PKB) is uitgebreid met de mogelijkheid fiscaalvriendelijk duurzame producten aan te schaffen. Daarmee willen we bijdragen aan een duurzame leefomgeving van onze medewerkers.

Duurzaam inzetbaar

We vinden het belangrijk dat onze medewerkers blijven leren en zich kunnen ontwikkelen. Via onze Port Academy bieden we een verscheidenheid aan lesmateriaal aan, zoals e-learnings, boeken, artikelen, maar ook een extern lesaanbod. In 2023 gaven we 2,1 miljoen euro uit aan opleidingen en trainingen.

Het programma digitale wendbaarheid investeert in duurzame inzetbaarheid van medewerkers. Doel van dit programma is de wendbare organisatie verder te versterken om zo op basis van data snel in te kunnen spelen op ontwikkelingen in de markt en daarbij slim en efficiënt digitaal (samen) te werken. Het programma bestaat uit vier pijlers: digitaal vaardig zijn, data gedreven werken, lean agile werken en mens & organisatie. Per pijler worden activiteiten ontwikkeld die bijdragen aan de digitale wendbaarheid van onze medewerkers en van de organisatie als geheel. In 2023 zijn er trainingen, masterclasses en summerschools georganiseerd op elk van de vier pijlers. Daarnaast zijn er zijn rolbeschrijvingen en bijbehorende ontwikkelmenu's gemaakt, het lean agile werken is door coaching ondersteund, portfoliomanagement is verder ontwikkeld en de data governance is beschreven en geïmplementeerd. En we kunnen bouwen op en met een zeer actieve community met dataspecialisten.

Vrijwilligerswerk

Binnen ons bedrijf zijn veel collega's actief als vrijwilliger. In het kader van maatschappelijke verantwoord ondernemen is in de CAO van het Havenbedrijf Rotterdam geregeld dat iedereen een halve dag vrijwilligerswerk mag doen in werktijd. In 2023 maakten 98 medewerkers gebruik van deze regeling.

Nieuwe medezeggenschapsraad volop in bedrijf

De medezeggenschapsraad (MZ) vertegenwoordigt de medewerkers van het Havenbedrijf Rotterdam. Het 'kantoorpersoneel' is met 8 leden vertegenwoordigd, de operationele collega's met 4 leden in een afzonderlijke onderdeelcommissie (OC). De verkiezingen van 2023 leverde een volledig nieuwe MZ op. Een 'gemêleerde' groep enthousiaste mensen met verschillende leeftijden, achtergronden en drijfveren is het mooie resultaat.

Het Havenbedrijf Rotterdam realiseert de medezeggenschap in een constructieve samenwerking tussen de Algemene directie, de Havenmeester, de Raad van Commissarissen en de MZ. Uniek bij het Havenbedrijf Rotterdam is dat de MZ bovenwettelijke bevoegdheid heeft, zoals instemmingsrecht op sommige onderwerpen die volgens de WOR (Wet op Ondernemingsraden) onder het adviesrecht vallen.

De MZ kent een VGM-commissie die zich bezighoudt met arbeidsveiligheid (u leest er [hier](#) meer over), een financiële commissie die grote investeringsbeslissingen behandelt, en een personele commissie die organisatieaanpassingen beoordeelt.

Van belang is dat de MZ de belangen tussen het Havenbedrijf Rotterdam en de medewerker goed afweegt. De nieuwe MZ zet actief in op het delen van informatie. Bijvoorbeeld door het brengen van afdelingsbezoeken (inclusief buitenlocaties), vlogs, een terugkerende nieuwsbrief en een column in het personeelsblad. De MZ maakt ook gebruik van 'meedenkers'; een pool van 35 collega's die de MZ kan raadplegen op basis van hun expertise.

De voorzitters van de MZ kennen periodieke overleggen met de voorzitters van de ondernemingsraden van vergelijkbare organisaties (gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Amsterdam) en met een delegatie van de vakbonden binnen het Havenbedrijf Rotterdam.

In 2023 behandelde de MZ tien instemmingsaanvragen en elf adviesaanvragen. Zo stemde de MZ in met het verscherpte screeningsbeleid en maakte zich hard voor de goede uitvoerbaarheid, adviseerde bij de uitbreiding van de Raad van Commissarissen met twee nieuwe leden en bepaalde een standpunt op het concept beloningsbeleid van de Algemene directie.

Diversiteit en inclusiviteit

Een cultuur van openheid en vertrouwen waarin iedereen elkaar respecteert, zorgt ervoor dat iedere medewerker zich tot zijn volle potentieel kan ontplooiën. Wij vinden diversiteit en inclusiviteit (D&I) belangrijk om voortdurend de beste mensen te kunnen werven en behouden, waarbij diversiteit ook een rol speelt bij de kwaliteit van de medewerkers, een betere besluitvorming en meer wendbaarheid en innovatie.

We streven een actief diversiteits- en inclusiviteitsbeleid na met als doel het bereiken van een evenwichtige en diverse samenstelling van ons personeelsbestand. De Taskforce Diversiteit & Inclusie (D&I) organiseert activiteiten en trainingen, stimuleert communicatie over D&I en is daarnaast kenniscentrum, loket en adviesorgaan voor omgang met D&I-vraagstukken.

In het wervingsproces focussen we op het vergroten van de diversiteit door onder andere steeds meer mensen aan te trekken met een afstand tot de arbeidsmarkt, met een beperking, met andere culturele achtergronden, mensen uit verschillende leeftijdsgroepen en mensen uit de LHGBTQI+ groep. Mariette Vester, adviseur Corporate Change en HR Projecten: *'Dit doen we bijvoorbeeld door vacatureteksten neutraler te formuleren, meerdere doelgroepen te stimuleren te solliciteren en een meer diverse pool van gesprekpartners van de sollicitanten samen te stellen. In 2023 voerden we een pilot uit door te werven op basis van competenties. Op die manier willen we een bredere selectiegroep aanspreken en alle vooroordelen uit het recruitmentproces verwijderen.'*

De pilot bestond uit een wervingsproces voor een vacature die we op deze nieuwe manier hebben uitgevoerd. Dit evalueerden we met de kandidaten en de leden van de selectiecommissie. Op basis van de uitkomst pasten we de pilot aan. In 2023 vulden we binnen de pilot vier vacatures in. Wordt vervolgd in 2024.

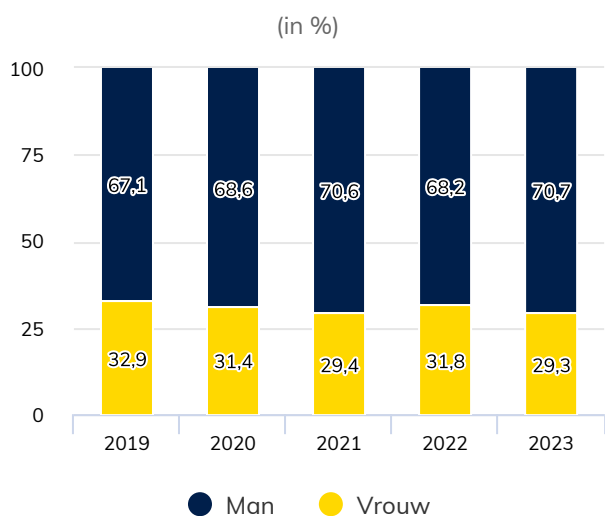
We zijn sinds 2022 aangesloten bij het Charter Diversiteit in bedrijf en 010 Inclusief. Wijzingen in de nieuwe Nederlandse Corporate Governance Code zorgden voor een verscherping in ons D&I beleid. We rapporteerden al over genderdiversiteit in de (sub)top.

In 2023 vierden we voor de tweede keer de diversiteitsweek met als thema 'Open Up' je bent uniek en je hoort erbij'. Medewerkers konden in gesprek gaan over D&I en sessies bijwonen over bijvoorbeeld het inzetten van ieders waarde, wendbaarheid en weerbaarheid.

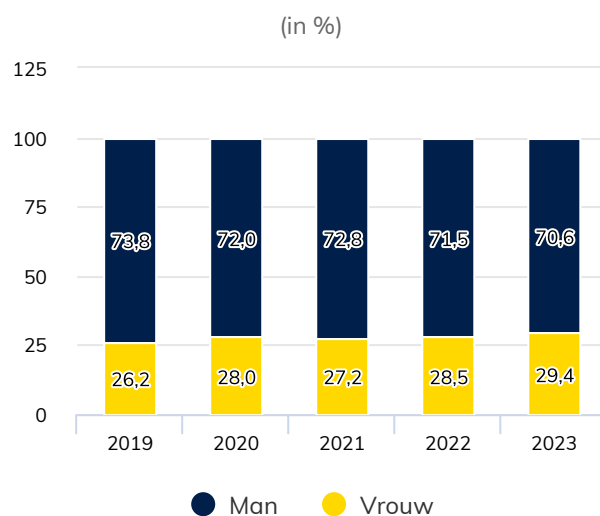
Genderdiversiteit in de top

We willen genderdiversiteit vergroten in onze managementteams. We streven ernaar dat in 2030 50% van onze werknemers vrouw is in managementposities. Per eindejaar 2023 lag het gerealiseerde percentage vrouwen in managementposities op 29,3% (2022: 31,8%). De Algemene directie is met 50% vrouw (eind 2023) evenredig verdeeld. In het Directieteam (exclusief de Algemene directie) waren in 2023 twee vrouwen en vijf mannen vertegenwoordigd, waarmee we het streefcijfer van 3 vrouwen van de 7 niet haalden. In de Raad van Commissarissen lag het percentage vrouw per einde jaar hoger, namelijk 67% (streefcijfer 40%).

Man - vrouw verhouding in management



Man - vrouw verhouding



Woman@theport

Woman@theport is een informeel samenwerkingsverband van Vopak, HES International, Stolt Nielsen, Anthony Veder en Havenbedrijf Rotterdam, waarin de emancipatie van vrouwen binnen de haven centraal staat. De vraagstukken meer vrouwen binnenhalen, het werk aantrekkelijk maken en vrouwen voor de haven behouden staan centraal.

Werk voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt

Het bieden van werkplekken voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt behoort ook tot ons D&I-beleid. We stellen structureel vijf plaatsen beschikbaar en bieden incidenteel leerwerkplaatsen en sociale werkplaatsen voor bijvoorbeeld vluchtelingen of mensen die langdurig ziek zijn geweest. In bepaalde aanbestedingen nemen we ook social return mee. In 2023 vulden we zes arbeidsplaatsen in, net als in 2022.

Arbeidsveiligheid

Het Havenbedrijf Rotterdam streeft naar een werkomgeving waar iedereen veilig is en zich veilig voelt. Wij accepteren alleen veilig en respectvol gedrag van onze medewerkers en iedereen die voor ons werkt. Open communicatie gericht op verbeteringen is hierbij belangrijk. Het ontwikkelen en handhaven van een proactieve veiligheidscultuur en het continu verbeteren van de arbeidsomstandigheden zijn de fundamenten van ons beleid. Hierin wil het Havenbedrijf Rotterdam niet alleen excelleren voor onze eigen medewerkers, maar ook een voorbeeldfunctie vervullen voor klanten, opdrachtnemers en andere belanghebbenden in het havengebied.

Gezond en veilig naar huis

We vertalen de ambitie van het Havenbedrijf Rotterdam 'iedereen gezond en veilig naar huis' (Arbobeleidsverklaring) in concrete veiligheidsprogramma's en één visie op het gebied van arbeidsveiligheid. Het beleid is van toepassing op alle werkzaamheden en activiteiten die wij zelf doen, of in opdracht of uit naam van het Havenbedrijf Rotterdam worden uitgevoerd.

De veiligheidsinitiatieven in 2023 waren gericht op:

- Invoeren van een nieuwe opzet voor de Risico Inventarisatie- en Evaluatiemethode (RIE). Dit is een praktijkgerichte aanpak waarbij we op basis van gesprekken met medewerkers over hun activiteiten een beoordeling van de effectiviteit van (bestaande) beheersmaatregelen op locatie maken.
- Implementeren van de 'SafetyNow app' waarin letselongevallen, bijna-ongevallen, onveilige situaties en gedrag, en positieve observaties worden gemeld, opgevolgd en geanalyseerd voor trends en verbetermogelijkheden. De informatie delen we met de organisatie via een inzichtelijk dashboard. In 2023 kwamen 800 meldingen binnen. Door de introductie van SafetyNow als meldingsapp is het ook mogelijk om trendanalyses op leading indicators zoals veiligheidsobservaties te doen.
- Verdere ontwikkeling van het veiligheidsmanagementsysteem.
- Herzien van de methode voor veiligheidsrisicoanalyse in projecten met opdrachtnemers en het integraal veiligheidsplan wat hieruit voortvloeit. Dit deelden we via interactieve workshops met de opdrachtnemers op de Safety Contractor Day die we het afgelopen jaar voor het eerst organiseerden.

Gezondheid en welzijn

Het Havenbedrijf Rotterdam maakt gebruik van de diensten van de Arbo Unie op het gebied van vitaliteit en gezondheid. De HR-organisatie biedt verschillende programma's aan om vitaliteit en gezondheid van de medewerker te promoten. De bedrijfsarts speelt een belangrijke rol bij de duurzame inzetbaarheid en draagt bij aan gezonde en veilige arbeidsomstandigheden. In de RIE worden alle arbo-omstandigheden die mogelijk impact hebben op de fysieke en geestelijke gezondheid van de medewerkers geïdentificeerd en gekoppeld aan de daarbij passende beheersmaatregelen.

Ook kunnen onze medewerkers of derden bij het vermoeden van een misstand, ongewenst gedrag of niet integer handelen een melding maken via de [klokkenluidersregeling](#).

De bedrijfsarts constateerde in 2023 één beroepsziekte. De arboregeling (artikel 1.11) spreekt van een beroepsziekte als een ziekte het gevolg is van 'een belasting die in hoofdzaak het gevolg is van het werk of de werkomstandigheden'. De meest voorkomende beroepsziekten onder werkenden zijn psychische aandoeningen (zoals burn-out, depressie) en aandoeningen aan het bewegingsapparaat (bijvoorbeeld lage rugklachten, klachten aan armen, nek en schouders).

Veiligheid in projecten

Voor werken die in opdracht van het Havenbedrijf Rotterdam worden uitgevoerd, gelden de wettelijke regelingen van het Bouwproces uit het Arbobesluit. Als opdrachtgever moet het Havenbedrijf Rotterdam er zeker van zijn dat opdrachtnemers in staat zijn arborisico's in ontwerp en uitvoering te voorkomen en/of tot een minimum te beperken.



In de plan- en ontwerpfases van een object worden keuzes gemaakt die veiligheid kunnen beïnvloeden. Deze bouwkundige, technische en organisatorische keuzes (BTO-keuzes) worden meegenomen in de lifecycle van het te realiseren object. In 2023 werkten we aan de doorontwikkeling van een systematische aanpak om deze BTO-keuzes vast te leggen en met de opdrachtgevers te delen. De warme overdrachten naar ontwerp en uitvoering ervaren alle partijen als waardevol.

De kwaliteit van veiligheids- en gezondheidsplannen door de opdrachtnemers varieert. Door onze verwachtingen in de contractdocumentatie duidelijker aan te geven, proberen we meer eenheid te creëren en de lat hoger te leggen. Door middel van systeemgerichte inspecties en Safety Walks loopt het Havenbedrijf Rotterdam samen met de opdrachtnemer de veiligheidsafspraken na en er is een praktische en proactieve dialoog over veiligheid opgezet. In 2023 vonden er gemiddeld twee Safety Walks per maand plaats.

Medewerkersparticipatie

Via de zogenoemde 'Safety Minute' als vast onderdeel van teamoverleg stimuleren we de communicatie over veiligheid en betrekken we medewerkers actief bij actuele veiligheidsonderwerpen of -dilemma's.

We betrekken medewerkers ook actief bij het opstellen van de RIE om de herkenbaarheid en daarmee het gebruik van de documentatie te vergroten. De 5xJA methode die we in 2022 introduceerden, is inmiddels goed in de organisatie geland en wordt ook gebruikt om onveilige situaties te bespreken en op te lossen voordat het werk start.

Als onderdeel van de ondernemingsraad van het Havenbedrijf Rotterdam bestaat een VGM-commissie (Veiligheid, Gezondheid en Milieu) die een controlerende en adviserende rol heeft met betrekking tot het arbobeleid.

Veiligheidsbewustzijn



In ons cultuurprogramma *Neem de Tijd voor Veiligheid* gaan we regelmatig het gesprek aan met de medewerkers over veiligheidsleiderschap en wat het betekent om ook letterlijk de tijd te nemen om het werk goed voor te bereiden.

Alle medewerkers krijgen een algemene veiligheidsintroductie als ze in dienst komen. Afhankelijk van de functie krijgen medewerkers aanvullend een keuring en training. Dit is in 2023 vastgelegd in een veiligheidstrainingsmatrix en de voortgang is inzichtelijk gemaakt via een training dashboard.

Veiligheidsprestatie

SOCIAL

Wij zijn de ontwikkelaar van een toonaangevende, veilige, efficiënte en duurzame haven waar onze klanten succesvol kunnen ondernemen.

MATERIEEL THEMA	KPI	DOEL 2023	REALISATIE 2023	REALISATIE 2022	REALISATIE 2021	BIJDRAGE AAN SDG
Arbeidsveiligheid	Lost time injury frequency rate (LTIFR)	< 0,5	0,41	0,43	0,42	 
DE IMPACT VAN HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM		SELECTIE RELEVANTE KAPITALEN		BELANGRIJKE RISICO'S		
<p>KT – We streven naar een werkomgeving waar iedereen veilig is en zich veilig voelt. We ontwikkelen en handhaven een proactieve veiligheidscultuur.</p> <p>LT – We willen een voorbeeldfunctie vervullen op arbeidsveiligheid, niet alleen voor onze eigen medewerkers, maar ook voor onze klanten, opdrachtnemers en andere belanghebbenden in het havengebied.</p>		<p>- Onze mensen</p>		<p>T1a - Incident water</p> <p>T1b - Incident land</p> <p>T7a - Corruptie- en mensenrechtenissues buitenlandse deelnemingen</p> <p>T7b - Corruptie- en mensenrechtenissues inkoopactiviteiten</p>		

- De LTIFR-doelstelling is verscherpt. Waar deze voorheen <1,0 was, is deze vanaf 2023 <0,5.
- Er was in 2023 één ongeval met verzuim. De LTIFR komt hiermee op 0,41. Zie ook [kerncijfers](#).
- We rapporteren ieder kwartaal de ongevallen bij opdrachtnemers op onze projecten. Hier zijn 8 ongevallen met verzuim opgetreden. Ze zijn onderzocht en de lessen zijn geïmplementeerd om herhaling te voorkomen. Er was geen duidelijke trend of samenhang tussen deze incidenten.

Mensenrechten en arbeidsrechten

Wij respecteren en ondersteunen mensenrechten en doen er alles aan om geen aandeel te hebben in het schaden van mensenrechten. In 2022 lieten wij een extern bureau onderzoek doen naar risico's op mensenrechtenschendingen, waarin rekening is gehouden met risico's in bepaalde geografische gebieden. De start van dit 'Human Rights Due Diligence' (HRDD)-proces markeerde de basis voor het opstellen van ons [mensenrechtenbeleid](#).

In het mensenrechtenbeleid is opgenomen dat wij ons gedragen in lijn met de 'International Bill of Human Rights', de 'ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work', de 'OECD Guidelines on Multinational Enterprises' en de 'UN Guiding Principles for Business and Human Rights'. Het beleid is van toepassing op alle medewerkers en leidinggevenden - inclusief parttime en ingehuurd medewerkers - van het Havenbedrijf Rotterdam, ook in het buitenland. Het is de verantwoordelijkheid van ons allemaal om ervoor te zorgen dat we in overeenstemming met het mensenrechtenbeleid handelen. Trainingen en voorlichtingsbijeenkomsten helpen hierbij.

Bij afdelingen waar we opvallende risico's op mensenrechtenschendingen constateren (u vindt deze [hier](#)), zijn de afdelingshoofden verantwoordelijk. Zij zijn het eerste aanspreekpunt voor medewerkers. De programmamanager CSR en riskmanager ondersteunen deze afdelingshoofden. Issues die zich voordoen, bespreekt het management van de desbetreffende afdeling. Afhankelijk van de aard van het issue ontvangt de Algemene directie hierover informatie.

Periodiek beoordelen we de opvallende mensenrechtenrisico's en waar nodig stellen we bij. In 2023 voerde het externe bureau een korte beoordeling op ons HRDD-proces uit. De hoofdconclusie is dat het Havenbedrijf Rotterdam stappen heeft gemaakt, zowel bedrijfsbreed als in afdelingen met de hoogste risico's. In 2023 is het onderwerp 'mensenrechten' verder verankerd. Er is gecommuniceerd over ons mensenrechtenbeleid en er is aandacht voor nieuwe risico's door activiteiten in nieuwe markten, zoals de waterstofmarkt. Het onderwerp is tevens ingebed in het [risicolandschap](#). Tegelijkertijd concludeerde het externe bureau dat er ruimte is voor verbetering in de vorm van verdere inbedding van het HRDD-proces. Een van de aanbevelingen is om de komende jaren aanvullend in het jaarverslag op te nemen hoe salient issues zijn bepaald en hoe we de opgestelde mitigerende maatregelen per afdeling of thema monitoren.

Mensenrechten en arbeidsrechten bij onze eigen activiteiten

Vanuit verschillende processen in onze organisatie borgen wij arbeidsrechten. In onze cao staan zaken over de arbeidsrechten van onze medewerkers op het gebied van werkomstandigheden, eerlijke beloning, rechtvaardige levensstandaarden, gelijkheid, collectieve onderhandeling en voorzieningen bij arbeidsongeschiktheid. Daarnaast hebben wij een arbeidsveiligheidsbeleid, privacybeleid en diversiteits- en inclusiviteitsbeleid.

Uit de HRDD blijkt dat wij een verhoogd risico hebben op (het bijdragen aan) mensenrechtenschendingen bij onze internationale diensten of investeringen, zoals bij onze samenwerkingen in Brazilië en Oman. Hierop is het beleid aangescherpt. Bij het aangaan van nieuwe relaties in het buitenland is een Due Diligence check nodig, afhankelijk van de aard van het werk: consulting, digitale oplossingen en joint ventures. We hebben ook het risico op corruptie- of mensenrechtenschendingen voor buitenlandse deelnemingen expliciet onderdeel gemaakt van ons toprisicolandschap (u leest [hier](#) meer over onze toprisico's), waarmee we de Algemene directie halfjaarlijks informeren over de voortgang.

Bij het vermoeden van een misstand, ongewenst gedrag of niet integer handelen, kunnen medewerkers en derden dit op diverse manieren melden (zie onze [klokkenluidersregeling](#)). We ondernemen actie die passend is bij de situatie en mate van betrokkenheid bij eventuele schendingen van mensenrechten. Hierbij kunnen we zelf actie ondernemen om schendingen te herstellen, of onze invloed uitoefenen om bij te dragen aan het herstellen van de situatie.

Mensenrechten en arbeidsrechten in de keten

Samen met opdrachtnemers en leveranciers bouwen we het haven- en industriecomplex uit tot een aantrekkelijke locatie als vestigingsplaats voor bedrijven en als overslagplek voor logistieke partijen. Zij ontwikkelen de haven op hun beurt verder en zo groeit de haven door tot een duurzame, moderne en slimme haven. Vanuit onze rol hebben wij invloed op meerdere niveaus in de voor ons relevante (waarde)ketens. Onze invloed is het grootst bij onze contractuele relaties (aanbestedingspartners en klanten) en kleiner bij hun relaties. Dit samenspel van invloed scheidt de kaders voor ons handelen om het risico van schending van mensenrechten en arbeidsrechten te verkleinen of te herstellen.



Leveranciers

Bij selectie van aannemers verwachten wij eenzelfde houding ten opzichte van arbeidsrechten en mensenrechten. Vanuit de HRDD identificeerden we de belangrijkste risico's op mensenrechtenschendingen bij onze inkoopactiviteiten. Het risico op corruptie- of mensenrechtenschendingen voor inkoopactiviteiten is daarom expliciet onderdeel van ons toprisicolandschap. In 2023 stelden we een 'Supplier Code of Conduct' op, waarin het respecteren en ondersteunen van internationaal uitgeroepen (mensen)rechten centraal staat. We gaven ook expliciet aan wat wij van onze relaties verwachten. Om arbeidsomstandigheden te waarborgen, vragen wij standaard naar een VCA (Veiligheid, Gezondheid en Milieu Checklist Aannemers) en we behouden ons het recht voor op controle.

Klanten

In onze bedrijfscode staat dat wij zakendoen met partijen die op een maatschappelijk verantwoorde wijze opereren en zich niet schuldig maken aan misstanden zoals corruptie, milieu- of veiligheidsdelicten, kinderarbeid of schending van mensenrechten. De CO₂-emissies gepaard met activiteiten in het Rotterdamse haven- en industriecomplex worden in verband gebracht met de mensenrechtenschending van het recht op leven. U leest [hier](#) meer over onze inspanningen om dit te beperken. Werknemers moeten in veilige en gezonde omstandigheden werken. Daarom is veiligheid in het Rotterdamse haven- en industriecomplex een topprioriteit. Ondermijnende criminaliteit kan zorgen voor onveilige arbeidsomstandigheden. Aan het tegengaan hiervan werken we op verschillende manieren. U leest er [hier](#) meer over.

Klanten van klanten: de Rotterdamse haven als spil in de wereldwijde logistieke transportketen

De Rotterdamse haven is een belangrijke spil in wereldwijde logistieke transportketens. Onze klanten - gevestigde bedrijven en zeevaart - maken deel uit van deze logistieke transportketens. Als havenbeheerder hebben we beperkt invloed op de ladingstromen. De in- en doorvoer van grondstoffen en het toepassen ervan in productieprocessen verloopt in de haven veilig, efficiënt en met steeds schonere milieutechnieken. In win- of productiegebieden van grondstoffen elders, of in de transportketens van en naar de haven, kunnen omstandigheden voor mens, milieu en natuur ondermaats zijn. De samenleving reageert steeds kritischer op de herkomst van goederen en spreekt ons daar in toenemende mate op aan. We delen het gevoel van urgentie voor schone en veilige handel en zien de noodzaak om de negatieve maatschappelijke impact van producten die onze haven passeren, te verminderen.

Acties tegen kolen

Een veelbesproken onderwerp is de invoer van kolen uit Colombia. In april 2023 is een officiële melding gemaakt van een mogelijke schending van de OESO-richtlijnen door verschillende bedrijven in de Rotterdamse en Amsterdamse havens, waaronder het Havenbedrijf Rotterdam. Deze melding beschrijft dat bedrijven en havens hebben bijgedragen aan ernstige negatieve gevolgen voor de mensenrechten in Colombia door herhaalde aankopen en verwerking van steenkool, afkomstig van twee Colombiaanse mijnbouwbedrijven. Deze bedrijven zijn in verband gebracht met de gewelddadige verdrijving van 59.000 personen uit boerengemeenschappen in het kolenmijngebied Cesar in de periode tussen 1996 en 2006. Volgens de melding is de afgelopen jaren, ondanks het kolenconvenant, geen wezenlijke bijdrage geleverd aan een oplossing voor de slachtoffers.

Ook is er kritiek op de arbeidsomstandigheden en milieueffecten van steenkoolwinning, die tot acties leiden van organisaties als Extinction Rebellion en Kappen met Kolen. Zij protesteerden in 2023 meerdere keren voor het World Port Center (hoofdkantoor van het Havenbedrijf Rotterdam) en in de haven tegen de invoer of overslag van deze kolen.

Steenkolen worden niet door ons als havenbedrijf, maar door klanten van onze klanten ingevoerd. Toch zien wij hier onze verantwoordelijkheid en gaan we actief met deze organisaties in gesprek om gezamenlijk tot een oplossing te komen. Ook zullen we medewerking verlenen aan de behandeling van de melding door het Nationaal Contactpunt OESO.

Andere voorbeelden van situaties waarvoor het Havenbedrijf Rotterdam geacht wordt verantwoordelijkheid te nemen zijn:

- In april werden acht vreemdelingen aangetroffen in de Europoort. Ze zaten verstopt in een trailer met kolen. De chauffeur is aangehouden voor mensensmokkel. Mensensmokkel is een onderdeel van ondermijnende criminaliteit; onder meer hierom neemt het Havenbedrijf Rotterdam maatregelen om de beveiliging van locaties te verbeteren.
- Tijdens de Wereldhavendagen demonstreerde Extinction Rebellion. De organisatie vroeg aandacht voor vervuiling in en rond de haven. Versnelling van de energie- en grondstoffentransitie is een speerpunt van het Havenbedrijf Rotterdam. Vanuit onze rol als gebiedsbeheerder zijn we voortdurend op zoek naar mogelijkheden om verduurzaming te versnellen en belemmeringen weg te nemen.

Draagvlak haven

Verbinding stad en haven



Het Havenbedrijf Rotterdam werkt nauw samen met stakeholders en klanten om een toonaangevende, duurzame haven te worden. We zijn toegewijd aan onze omgeving en streven naar evenwichtige groei. Richard van der Eijk, hoofd Communications en External Affairs: *'Als maatschappelijk betrokken organisatie willen we breed bijdragen aan het haven- en industriecomplex en aan een leefbare stad Rotterdam voor haar inwoners. We vervullen deze rol iedere dag met toewijding en trots. We vinden dat het woon- en leefklimaat in de regio van hoog niveau moet zijn, wat ook goed is voor de haven. We streven ernaar om de negatieve impact op de omgeving tot een minimum te beperken en tegelijkertijd de positieve effecten op economie en werkgelegenheid te bevorderen.'*



Onze focus ligt op aanpassingsvermogen, voldoende ruimte en een scherpe strategie voor innovatie. We streven naar een breder portfolio en een sterker vestigingsklimaat. Dit alles gericht op de voortdurende ontwikkeling en vernieuwing van zowel het haven- en industriecomplex als de stad Rotterdam en haar omgeving.

SOCIAL

Wij zijn de ontwikkelaar van een toonaangevende, veilige, efficiënte en duurzame haven waar onze klanten succesvol kunnen ondernemen.

MATERIEEL THEMA	KPI	DOEL 2023	REALISATIE 2023	REALISATIE 2022	REALISATIE 2021	BIJDRAGE AAN SDG
Draagvlak haven	Reputatie Rotterdamse haven onder omwonenden	> 75	80,3*	79,0	83,2	
	License to grow Rotterdamse haven onder omwonenden	> 75	73,9*	74,3	75,6	
DE IMPACT VAN HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM		SELECTIE RELEVANTE KAPITALEN		BELANGRIJKE RISICO'S		
<p>KT: Het Havenbedrijf Rotterdam en de bedrijven in de Rotterdamse haven zijn afhankelijk van het draagvlak voor de haven onder de omwonenden. In de ontwikkeling van de haven nemen we de belangen van de verschillende stakeholders in overweging.</p> <p>LT: Als het draagvlak afneemt kan de license to develop van het Havenbedrijf Rotterdam of onze klanten verminderen. Dit kan resulteren in hogere kosten (lobby, onderhandelen) of het niet-doorgaan van investeringen.</p>		- Dialoog met stakeholders		T11 - Afnemende draagvlak voor de haven		

* In de realisatie 2023 zijn de scores inclusief Dordrecht. De andere jaren zijn exclusief Dordrecht.

- Onze doelstellingen zijn een reputatie van >75 en een license to grow van >75 van het Rotterdamse haven- en industriecomplex onder omwonenden.
- Met een score van 80,3 (inclusief Dordrecht) voor de reputatie van het Rotterdamse haven- en industriecomplex is de doelstelling, wederom, gehaald.
- De score voor license to grow bedroeg 73,9 (inclusief Dordrecht); hiermee scoren we net onder de norm.
- In het huidige onderzoek zijn de omwonenden van Dordrecht voor het eerst ook meegenomen. Exclusief Dordrecht wordt de reputatie van het Rotterdamse haven- en industriecomplex gewaardeerd met een 81,1; de license to grow met een 74,8.

Reputatieonderzoek

Een goede reputatie is van belang voor de Rotterdamse haven en het Havenbedrijf Rotterdam om succesvol te zijn en te kunnen blijven. Dit resulteert in meer begrip, draagvlak en steun bij onze stakeholders en vergroot onze ondernemingsruimte. We laten geregeld een reputatieonderzoek uitvoeren door een extern bureau. De goede scores in 2023 laten zien dat de reputatie en het draagvlak voor de Rotterdamse haven nog altijd groot zijn. Het onderzoek onder de Nederlandse bevolking en omwonenden kent een scoreschaal van 0 tot 100. Een resultaat van boven de 80 is uitstekend en een score tussen de 70 en 80 goed. In 2022 deden we nog een tussentijdse meting onder alleen de omwonenden. Deze hebben we daarom opgenomen als vergelijkende cijfers in dit jaarverslag.

Rotterdamse haven onder omwonenden en Nederlands publiek

De reputatiescore van 77,3 voor de Rotterdamse haven bij het **landelijk publiek** is goed (2021: 78,5). De steun voor de 'license to grow' van de Rotterdamse haven onder het landelijk publiek steeg flink van 69,3 in 2021 naar 73,6 in 2023. Men is wel minder genegen om de haven aan te raden als werkgever, woonplek of recreatiegebied. Het Nederlands publiek heeft hoge verwachtingen voor de Rotterdamse haven op het gebied van energietransitie en duurzaamheid.

Onder **omwonenden** scoort de reputatie van de Rotterdamse haven uitstekend met 80,3 (2022: 79,0) en de 'license to grow' 73,9 (2022: 74,3). Omwonenden zijn positiever en trotser, maar zien wel verbetermogelijkheden bij de aanpak van (drugs)criminaliteit en positieve profilering van de haven. Thema's zoals digitalisering, veiligheid en duurzaamheid spelen hierbij een rol. De resultaten vragen om een aantal focuspunten:

- Het blijven benadrukken van de grote maatschappelijke en economische waarde van de haven voor Nederland.
- Blijven communiceren over wat wij doen aan duurzaamheidsinitiatieven en hoe de haven als geheel een belangrijke bijdrage levert aan de energietransitie.
- Leefomgeving in en rondom het havengebied blijft en wordt een steeds belangrijker onderwerp. Men wordt steeds kritischer en daarom is het zaak om concrete resultaten te boeken in het verbeteren van de leefomgeving en deze resultaten te delen. Transparantie en openheid over de uitdagingen en progressies die worden gemaakt is hierbij essentieel.
- (Drugs)criminaliteit zet de haven in een negatief daglicht. Daarom is het belangrijk dat wij helder laten zien dat veiligheid hoog op de agenda staat en wij achter de schermen samenwerken met verantwoordelijke instanties en partijen om de (drugs)criminaliteit in de haven aan te pakken.

Havenbedrijf Rotterdam onder omwonenden en Nederlands publiek

Ook werd de reputatie en de 'license to operate' van het Havenbedrijf Rotterdam onderzocht. Onder het Nederlands publiek scoorden we 78,5 op het gebied van reputatie (2021: 75,1) en op 'license to operate' 78,4 (2021: 76,3).

Omwonenden waardeerden ons lager in vergelijking met het vorige onderzoek. Zij gaven ons een 76,8 op reputatie (2021: 78,1) en 78,0 op 'license to operate' (2021: 79,7).

Dilemma fossiele industrie – vergroenen of afstand nemen?

Het Havenbedrijf Rotterdam voerde in 2023 gesprekken met verschillende groepen klimaatactivisten, waaronder Extinction Rebellion (XR). Eén van de belangrijkste onderwerpen van gesprek was de snelheid van de transitie naar een duurzame, klimaatneutrale en fossielvrije industrie in de haven.

Wat vindt Extinction Rebellion?

XR brengt in de campagne 'Herover de Haven' naar voren dat havenactiviteiten op verschillende manieren bijdragen aan de klimaat- en ecologische crisis, doordat industrieën zoals raffinaderijen vervuilende stoffen uitstoten in onze lucht, water en bodem. XR vindt dat de haven tegen 2030 klimaatneutraal moet zijn en dat alle steenkool-, olie- en gasactiviteiten moeten worden stopgezet. Bedrijven zonder ambitieuze klimaatplannen moeten worden geweerd en de business-as-usual aanpak van het Havenbedrijf Rotterdam is volgens XR onverenigbaar met een toekomst waarin de opwarming van de aarde binnen de grens van 1,5 graden Celsius blijft.

Wat vindt het Havenbedrijf Rotterdam?


In de gesprekken met XR en andere klimaatactivisten erkennen we dat het beperken van klimaatverandering één van de grootste uitdagingen van deze tijd is. De energietransitie kan ons niet snel genoeg gaan, ook en juist in de Rotterdamse haven moeten we een grote bijdrage leveren en wel zo snel mogelijk.

Bedrijven in de haven, waaronder raffinaderijen, chemische industrie en energiecentrales, voorzien huishoudens van elektriciteit, maken brandstof voor auto's en vliegtuigen en leveren halffabricaten en basisproducten waarmee goederen worden gemaakt die in belangrijke maatschappelijke behoeftes voorzien. Zij werken hiervoor nog grotendeels met fossiele grond- en brandstoffen die via de haven binnenkomen. Steeds meer bedrijven werken aan de overgang naar een nieuw energiesysteem, waarbij hernieuwbare grond- en brandstoffen de functie gaan overnemen van olie en kolen.

Versnelling van de energie- en grondstoffentransitie is ons speerpunt. Van een business-as-usual aanpak is geen sprake. We trekken actief bedrijven aan die een bijdrage leveren aan de energie- en grondstoffentransitie. Vanuit onze rol als gebiedsbeheerder zijn we voortdurend op zoek naar mogelijkheden om verduurzaming te versnellen en belemmeringen weg te nemen. Dit doen we bijvoorbeeld door partijen te verbinden, zelf deel te nemen in samenwerkingen, te lobbyen voor wetgeving en het verlenen van incentives bij verduurzaming. In een uiterst geval kunnen we bij afloop van de contractduur ervoor kiezen om het contract niet te verlengen. Maar we geloven dat we door samenwerking het verst komen in het bereiken van de gezamenlijke reductiedoelstellingen. De haven en de industrie in Rotterdam hebben zich verbonden aan het doel om in 2050 klimaatneutraal te zijn en netto geen CO₂ meer uit te stoten. In 2030 willen we de CO₂-uitstoot al met 55% gereduceerd hebben ten opzichte van 1990. Onze inzet is maximaal.

SOCIAL

Slimme partner in logistieke ketens.

MATERIEEL THEMA	KPI	DOEL 2023	REALISATIE 2023	REALISATIE 2022	REALISATIE 2021	BIJDRAGE AAN SDG
Klantwaardering	Klanttevredenheid	> 7,4	7,6	-	7,3	
DE IMPACT VAN HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM		SELECTIE RELEVANTE KAPITALEN		BELANGRIJKE RISICO'S		
<p>KT – Klantwaardering is belangrijk voor ons. Goede dienstverlening en eenvoudig zaken met ons doen, zorgt voor een positieve klantwaardering.</p> <p>LT – Met een positieve klantwaardering versterken we de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven als logistiek knooppunt én industriecomplex van wereldniveau.</p>		<p>- Dialoog met stakeholders</p>		<p>T4 - Hoge vestigings- en ketenkosten</p> <p>T5 - Congesties in en rond haven (beschikbare infra en bereikbaarheid)</p>		

- Onze doelstelling voor klanttevredenheid is een cijfer boven de 7,4.
- Met een gerealiseerd cijfer van 7,6 hebben we deze doelstelling behaald.

We voeren elke twee jaar een klanttevredenheidsonderzoek (KTO) uit. Hierin wordt de kwaliteit van de Rotterdamse haven en de manier waarop we samenwerken met klanten beoordeeld. Uit het in 2023 gehouden onderzoek kwam een tevredenheidsscore van 7,6 (2021; 7,3). Onze klanten ervaren een prettige samenwerking, maar ook de goede ligging en de infrastructuur zorgen ervoor dat de Rotterdamse haven wordt aanbevolen. De klantgerichtheid vanuit het Havenbedrijf Rotterdam en innovatie zijn verbeterpunten om de klanttevredenheid verder te vergroten. Ook mag het Havenbedrijf Rotterdam iets pro-actiever zijn in het delen van toekomstplannen en hebben onze klanten hun zorgen geuit over de groei van haven en of er in de toekomst nog wel plek is voor iedereen.

Dialogoog met leveranciers

Onze leveranciers leveren een belangrijke bijdrage aan het succesvol behalen van doelstellingen. Ze helpen ons ook om in te kunnen spelen op en gebruik te kunnen maken van veranderingen in de markt. De dialoog met leveranciers voeren wij enerzijds tijdens het tenderen, anderzijds meer specifiek per marktsegment. Op het gebied van aanbestedingen sorteren we vaak voor om meer informatie van de markt te krijgen door middel van marktconsultaties. Dit gebeurt regelmatig; vooral als de ontwikkeling in de markt snel gaat of als wij iets nieuws gaan doen. De leveranciers waarderen de dialoog, ook om innovaties mogelijk te maken.

We onderscheiden de volgende categorieën leveranciers: natte infra; droge infra; baggeren; advies-, onderzoeks- en ingenieursdiensten; ICT en data; vastgoed; inhuur en facilitaire diensten.

Het beoordelen van leveranciers op het gebied van milieu en mensenrechten is gestart, net als het verzamelen van data voor onderstaande rapportages.

- **Supplier Environmental Assessment:** Het Havenbedrijf Rotterdam hanteert bij inkoop een indeling van de markt in categorieën. De uitgave en het detailniveau verschilt enigszins per categorie. Vooral bij de infrastructurele projecten (nat en droog), goed voor driekwart van de totale uitgaven, nemen we een milieubeoordeling altijd mee in de eisen. In veel gevallen bepaalt de milieucomponent mede de totale score die de inschrijver kan krijgen.
- **Supplier Social Assessment:** In 2023 is het stellen van doelen op dit gebied op gang gekomen. We bepaalden voor de verschillende categorieën leveranciers wat we van ze verlangen.

Verbinding maken in de praktijk

De nabijheid van woongebieden bij het havengebied heeft invloed op de ontwikkelingsmogelijkheden van de haven, terwijl de haven zelf ook impact heeft op het woon- en leefklimaat in deze gebieden. Samen met de gemeente Rotterdam en andere stakeholders werken we aan veel projecten die belangrijk zijn voor de verbinding tussen stad en haven en daarmee voor het vestigingsklimaat. Twee voorbeelden:

Merwe-Vierhavens

Het stadshavengebied Merwe-Vierhavens (M4H) transformeert naar een nieuw makersdistrict waar innovatieve bedrijven op het gebied van circulariteit, energietransitie en slimme mobiliteit zorgen voor werkgelegenheid en samengaan met nieuwe woningen.

In 2023 namen we het besluit om in M4H het Ferrokantoor te (her)ontwikkelen tot één van de beeldbepalende gebouwen in het gebied. Dit kantoor biedt ruimte aan bedrijven die ondersteunend zijn aan de maakindustrie, zoals architecten en ingenieursbureaus. Er is ook plaats voor start-ups en bedrijven uit het gebied die willen doorgroeien.

Rotterdamsche Droogdok Maatschappij

De historische werf van de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij (RDM) biedt plaats aan innovatieve bedrijven, techniekonderwijs, hoogwaardige testfaciliteiten en fieldlabs. Daarmee is het dé plek voor het stimuleren en ontwikkelen van vernieuwende oplossingen voor de slimme haven van de toekomst.

We ontwikkelen op het terrein van RDM Rotterdam Het Magazijn. Dit gebouw biedt ruimte aan vier kleinschalige bedrijfsruimten met kantoorvoorziening van in totaal 5.000 vierkante meter. Drie van de vier units zijn al verhuurd en dit type bedrijfsruimte past in de RDM-strategie om ook middelgrote bedrijven en/of scale-ups te kunnen faciliteren. Het dak krijgt zonnepanelen en de verwarming van de bedrijfsruimte en kantoorruimte komt van een lucht-water warmtepomp.

Corporate citizenship

Als maatschappelijk betrokken organisatie willen we met corporate citizenship in de volle breedte een constructieve bijdrage leveren aan Rotterdam en haar omgeving. Enerzijds aan het haven- en industriegebied, maar zeker ook aan de leefbare stad en haar bewoners. We dragen daarom bij aan organisaties en evenementen die goed passen bij onze purpose – Connecting the world, building tomorrow's sustainable port - met het doel bij te dragen aan de ontwikkeling van de stad Rotterdam en de omgeving. We richten ons op projecten die te maken hebben met onderwijs en arbeidsmarkt, verbinding stad en haven, sport, recreatie en cultuur.

Grote opkomst 46e editie van de Wereldhavendagen

Begin september 2023 bezochten ongeveer 400.000 belangstellenden de 46^e editie van de Wereldhavendagen. Er was een vol programma, in het water, op de kade en zelfs in de lucht. Ook keerde Career event MATCH dit jaar terug, waar studenten en young-professionals zich bij tientallen (haven)bedrijven konden laten informeren over carrièremogelijkheden.



Donatie aan Ronald McDonald Huis Sophia Rotterdam

Het Ronald McDonald Huis Sophia Rotterdam ontving uit handen van Allard Castelein een donatie van ruim € 28.000. Eind juni nam Allard Castelein afscheid als CEO van het Havenbedrijf Rotterdam. Relaties en medewerkers van het Havenbedrijf Rotterdam werd gevraagd een donatie te doen aan het Ronald McDonald Huis Sophia Rotterdam, in plaats van een cadeau voor hem.



Portlantis het nieuwe havenervaringscentrum

Portlantis is de naam van het nieuwe havenervaringscentrum van de Rotterdamse haven, gevestigd op de Maasvlakte. Als Portlantis eind 2024 opengaat, bezoeken belangstellenden een inspirerende, unieke en interactieve expositie midden in de haven. Eind oktober 2023 bereikte de bouw het hoogste punt.



Havenbedrijf Rotterdam verlengt sponsorcontract CHIO Rotterdam

In 2023 tekende het Havenbedrijf Rotterdam opnieuw een driejarig sponsorcontract met CHIO Rotterdam.



Havenbedrijf Rotterdam doneert aan onder andere Kika

Havenbedrijf Rotterdam heeft onlangs een groot aantal gebruikte computers en ander hardware verkocht. De opbrengst van € 24.083,25 schenkt het bedrijf aan verschillende goede doelen. Er is gedoneerd aan het Nationale Ouderenfonds, Kika, Stichting Jarige Job, stichting Karel Schot Vogelklas en stichting Vaarkracht. De schenking past in ons beleid om als maatschappelijk verantwoorde onderneming de duurzame ontwikkelingsdoelen (SDG's) van de Verenigde Naties na te streven.



10^e editie van de Harbour Run

Begin oktober legden 6.000 deelnemers tijdens de Harbour Run een obstakelparcours af over onder andere de haventerminals rondom de RDM Campus op Rotterdam Heijplaat. Wij zijn sinds 2016 hoofdsponsor van dit evenement. Op deze manier laten we mensen op een sportieve manier kennismaken met de Rotterdamse haven en zorgen we voor een mooie verbinding tussen stad en haven. 56 collega's renden mee voor het Ronald McDonald Huis Sophia Rotterdam.



DeltaPORT Donatiefonds

Het DeltaPORT Donatiefonds is het 'burenfonds' van de Rotterdamse haven. Met dit fonds ondersteunt het havenbedrijfsleven samen met het Havenbedrijf Rotterdam haar maatschappelijke betrokkenheid door het verstrekken van geldelijke bijdragen aan organisaties zonder winstoogmerk die actief zijn op het gebied van cultuur, welzijn, sport en recreatie in de directe omgeving van het Rotterdamse haven- en industriegebied. In 2023 steunde het fonds onder meer onder meer de Stichting Capabel in Albrandswaard voor een sponsorloop, de Stichting Wielerronde Barendrecht voor de organisatie van de 51e wielerronde, de Stichting Verenigd Geervliet voor het zomerfeest, de Culturele Stichting Voorne voor het openluchttheater over de ontstaansgeschiedenis van Voorne, de Stichting Blokkenfestijn in Charlois voor een jazzfestival en Stichting de Schiedamse Molens voor de molendag.

Aansluiting arbeidsmarkt

In de haven zien we ontwikkelingen die een grote impact hebben op de arbeidsmarkt. De overgang naar de nieuwe, vooral schone economie waarin de energietransitie en digitalisering centraal staan en het daarop aansluiten van bedrijvigheid, opleidings- en arbeidspotentieel is de opgave waar we voor staan. Onze regio kent daarin veel uitdagingen: een grote vraag naar gekwalificeerd personeel en daartegenover een mismatch tussen talent, opleiding en werk. Hierdoor bestaat er al jaren een sterke behoefte aan continue samenwerking tussen overheid, onderwijs en bedrijfsleven. Dit deden we al langere tijd binnen het LeerWerkAkkoord Haven. Dit akkoord liep in 2023 af, waardoor er behoefte bestond aan een nieuwe coalitie.

In januari 2023 ondertekenden zes partijen de intentieverklaring van de Human Capital Coalitie Energietransitie (HCCE). Deltalinqs, Hogeschool Rotterdam, Techniek College Rotterdam, Scheepvaart en Transport College (STC), gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam werken in deze coalitie samen aan een passend arbeids- en onderwijsaanbod om daarmee de energietransitie in het Rotterdamse haven- en industriecomplex Rotterdam mogelijk te maken. De HCCE heeft een duidelijke ambitie: een arbeidsmarkt die zich kenmerkt door flexibiliteit, voldoende gekwalificeerd talent op alle niveaus en aantrekkelijke carrièrekansen.

In 2023 zijn de volgende mijlpalen behaald:

- In januari 2023 is de gezamenlijke subsidieaanvraag voor het Just Transition Fund (JTF) aangevraagd voor de HCCE. Havenbedrijf Rotterdam is penvoerder voor de JTF-aanvraag.
- Tijdens de Wereldhavendagen was de apotheose van de campagne 'werken in de Rotterdamse haven'. Een website biedt alle benodigde informatie over werken in en studierichtingen ten behoeve van de haven. Met de hieraan gekoppelde campagne zijn we op veel plekken aanwezig. Het afgelopen jaar bijvoorbeeld op de Studiekeuzebeurs in Ahoy en Match tijdens de Wereldhavendagen. De banenwijzer op de website www.werkeninderrotterdamsehaven.nl is meer dan 12.500 keer ingevuld, 100 bedrijven sloten zich aan en het totale bereik van de campagne was ongeveer twaalf miljoen weergaven. Bedrijven in het haven- en industriecomplex kunnen zich kosteloos aansluiten voor meer zichtbaarheid onder werkzoekenden.
- Loopbaanoriëntatie haven. In 2023 is er een uitbreiding gerealiseerd van het Port Rangers programma. Leerlingen op basis-, voortgezet-, beroeps-, en wetenschappelijk onderwijs komen met dit programma meermaals met de haven in aanraking in de context van een potentiële carrière. Dit is een samenwerking van EIC Mainport, JINC, Maritiem Museum, Belasting- en douanemuseum, IT Campus Rotterdam en Futureland (straks Portlantis) en fungeert als een van de doorbraakprojecten van de HCCE.
- Voor de doorontwikkeling van beroeps-, en wetenschappelijk onderwijs, in het kader van de energie transitie en digitale transitie, werkten we in 2023 samen met de HCCE-partners. Deze samenwerking richt zich op de energietransitie en digitale transitie. Daarnaast leverden we inhoudelijke casussen aan opleidingsinstellingen op deze terreinen. We gaven ook presentaties over de Rotterdamse haven en de mogelijkheden om er te werken, studenten te begeleiden en stagiairs te verwelkomen.
- Het project Inclusieve Haven zet zich in voor het realiseren van een inclusieve bedrijfscultuur bij organisaties in het haven- en industriecomplex. Het doel is dat mensen willen (blijven) werken in de Rotterdamse haven en dat er optimaal gebruik wordt gemaakt van de diverse talenten en vermogens op de arbeidsmarkt. Tijdens drie evenementen die we samen organiseerden met Maritieme Delta en Deltalinqs stonden bewustwording en het uitwisselen van ervaringen met diversiteit en inclusie centraal. Een plan van aanpak bevat een door TNO ontwikkelde diversiteitsscan. Daarmee kunnen bedrijven werken aan het versterken van de eigen (inclusieve) bedrijfscultuur.
- Het project Port of Opportunities bemiddelt tussen statushouders en werkgevers en zorgt ervoor dat statushouders uit de omgeving van Rotterdam een arbeidsplaats krijgen bij werkgevers in de Rotterdamse haven. In 2023 vonden 118 statushouders op deze manier werk.



Arbeidsmarktcampagne in Rotterdam

‘Voor het oplossen van de arbeidsmismatch moeten we een lange adem hebben’

In 2023 ondertekenden zes partijen een intentieverklaring tot het vormen van de 'Human Capital Coalitie Energietransitie'. Daarmee startte een gezamenlijke aanpak gericht op het aantrekken en behouden van voldoende en gekwalificeerd personeel. Dat dit initiatief hard nodig is, blijkt uit het grote aantal vacatures in de haven. Zowel voor praktisch als theoretisch geschoolde werknemers in de haven. **Ron Kooren** is bestuursvoorzitter van het Albeda College, een van de belangrijke opleidingsinstellingen in de regio Rotterdam: 'Het oplossen van de mismatch op de arbeidsmarkt vraagt om een slimme, inclusieve en marktgerichte aanpak.'



Wat is er aan de hand op de arbeidsmarkt in de Rotterdamse haven?

'Er is een grote vraag naar gekwalificeerd personeel bij de ruim drieduizend bedrijven in het Rotterdamse haven- en industriecomplex. Daarnaast vereist het aansluiten van werk op talent en opleiding veel aandacht. Vooral door de energietransitie zijn de komende jaren nog eens duizenden extra werknemers nodig. We zien dat er binnen Groot Rijnmond sprake is van een hevige concurrentie met andere bedrijfstakken. Want ook binnen bijvoorbeeld de zorg en gastvrijheid zijn organisaties hard op zoek naar geschikt personeel. De afgelopen jaren hebben we natuurlijk niet stilgezeten en zijn tal van oplossingen gelanceerd, met niet helemaal het gewenste resultaat. We moeten nu duidelijke keuzes maken en ervoor zorgen dat we een lange adem hebben.'

Welke oplossingen zijn er voor de mismatch?

'Er zijn verschillende oplossingen nodig. In de eerste plaats vind ik een inclusieve aanpak belangrijk, waarbij we het imago van de haven verbeteren. Bedrijven moeten streven naar een divers personeelsbestand, waarbij jongeren zich welkom en gewaardeerd voelen, ongeacht hun achtergrond. Ten tweede kies ik voor een marktgerichte aanpak, waarbij de haven zich actief positioneert als een aantrekkelijke plek om te werken. Dit vereist doeltreffende marketing en communicatie, zichtbaar op verschillende platforms, waaronder sociale media en in de stad en wijde omgeving. En niet na een halfjaar stoppen, maar een langere periode volhouden. In de derde plaats stel ik voor om financiële incentives te bieden, zoals het combineren van betaald werken met een opleiding.'

Wat moet de rol zijn van het Havenbedrijf Rotterdam?

‘Omdat het Havenbedrijf Rotterdam zich primair richt op taken als de ontwikkeling en het beheer van de haven, ligt het voor de hand om ondersteuning te bieden aan initiatieven die de arbeidsmismatch aanpakken. Dan denk ik vooral aan financiële steun, maar ook aan de rol van aanjager. Het Havenbedrijf Rotterdam zou een extra motivatie kunnen vinden in het feit dat een gebrek aan adequaat personeel uiteindelijk de concurrentiepositie van de gehele haven kan aantasten. Voor mij is het duidelijk dat het aanpakken van de mismatch op de arbeidsmarkt in de Rotterdamse haven een gecoördineerde inspanning vereist, waarbij diverse belanghebbenden samenwerken om een inclusieve, aantrekkelijke en goed beloonde werkomgeving te creëren. Er is urgentiebesef, maar vasthoudende aandacht en voortdurende inzet zijn cruciaal voor succes.’



3.4 Governance

1. In het kort: governance
2. Bestuursstructuur en governance
3. Klokkenluidersregeling
4. Risicomanagement
5. Managementverklaring
6. Stakeholderbetrokkenheid
7. Bericht van de Raad van Commissarissen
8. Personalia Algemene directie
9. Personalia Raad van Commissarissen
10. Fiscaal beleid
11. EU-Taxonomy
12. Taskforce on Climate-related Financial Disclosures (TCFD)
13. UNGC 'Ten principles'

In het kort: Governance

ALGEMENE DIRECTIE

Aantal leden:
2

Waarvan vrouw:
50%



RAAD VAN COMMISSARISSEN



Aantal leden per
31 december 2023:
6

Waarvan vrouw:
67%

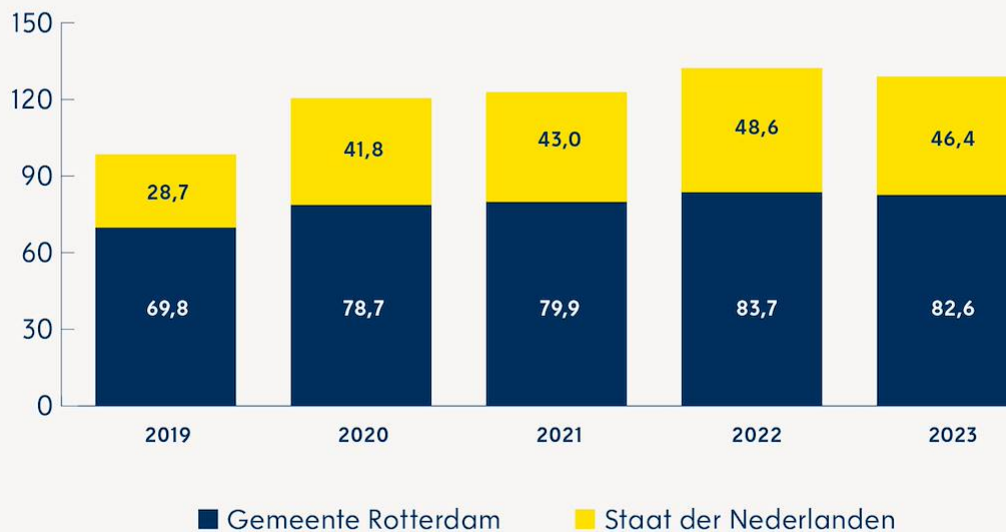
KLOKKENLUIDERSMELDINGEN



In 2023 is er één melding
geweest waar onderzoek
naar is gedaan.

In 2022 waren er nul
meldingen.

DIVIDENDUITKERING



in € mln

2023 cijfers zijn nog onder voorbehoud

Bestuursstructuur en governance

Het Havenbedrijf Rotterdam is een niet-beursgenoteerde naamloze vennootschap met twee aandeelhouders, de gemeente Rotterdam (70,83%) en de Nederlandse Staat via het ministerie van Financiën (29,17%). Door hun belang in het Havenbedrijf Rotterdam N.V. borgen de aandeelhouders de volgende publieke belangen:

- De nautische veiligheid in de haven;
- De continuïteit en kwaliteit van de haven van Rotterdam als vitale schakel in de mainport, efficiënte marktverhoudingen en duurzaam ruimtegebruik;
- De verduurzaming van het haven- en industriecomplex.

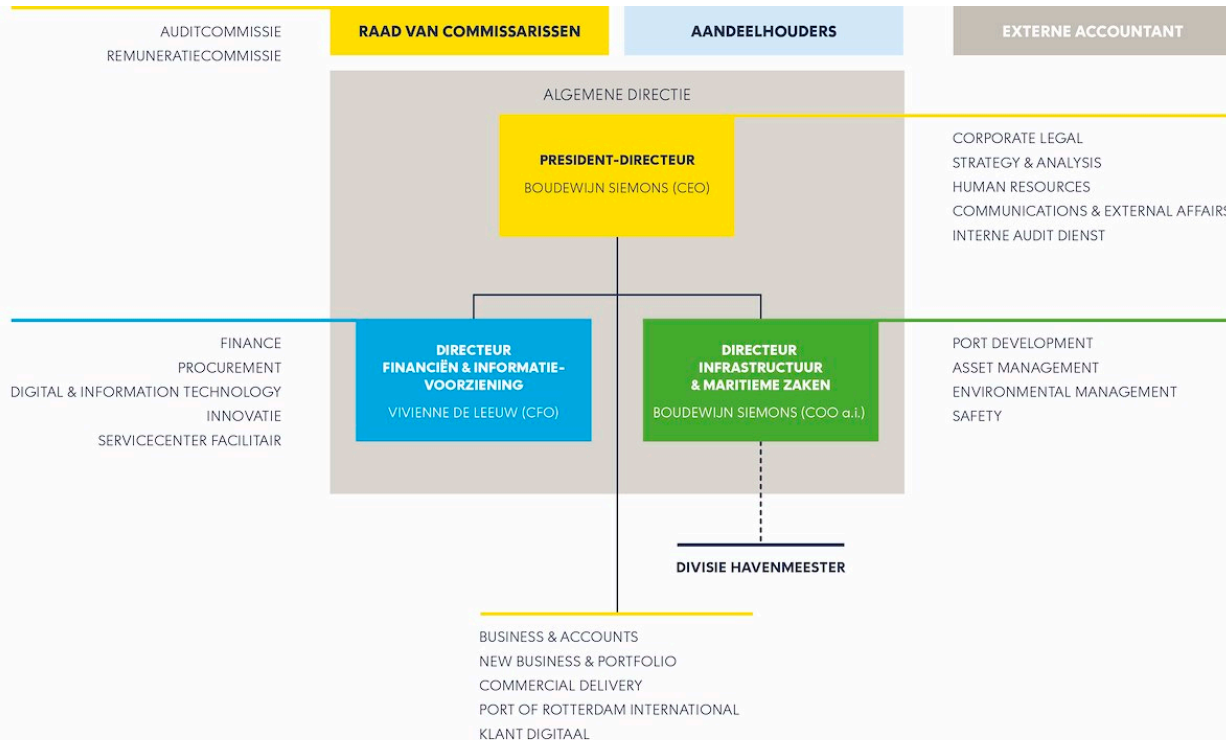
De governance van het Havenbedrijf Rotterdam is gebaseerd op een verlicht structuurregime met een two-tier bestuursstructuur. De Algemene directie heeft de leiding over de onderneming; de onafhankelijke Raad van Commissarissen houdt toezicht op de Algemene directie en de gang van zaken in de onderneming. Onze aandeelhouders oefenen invloed uit op de naamloze vennootschap door middel van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.

De bevoegdheden van de Raad van Commissarissen en de Algemene Vergadering van Aandeelhouders zijn onder meer vastgelegd in de wet en de statuten (zie [hier](#)). De aandeelhouders hebben gezamenlijke zeggenschap over belangrijke beslissingen. Zo vergen investeringen boven de 50 miljoen euro en een wijziging van de lange termijn strategie van de onderneming instemming van beide aandeelhouders. De algemene vergadering heeft daarnaast bevoegdheden bij het benoemen en ontslaan van bestuurders en het vaststellen van de lange termijn strategie van het Havenbedrijf Rotterdam.

Nederlandse Corporate Governance Code

De aandelen van het Havenbedrijf Rotterdam zijn niet beursgenoteerd en daarom zijn we niet wettelijk verplicht om de Nederlandse Corporate Governance Code toe te passen. Wij passen vrijwillig de principes en best practices uit de Nederlandse Corporate Governance Code 2022 toe. Hierbij hanteren wij het 'pas toe of leg uit'-principe. De reglementen voor de Raad van Commissarissen en de commissies (in 2023) en Algemene directie (begin 2024) zijn aangepast om de laatste wijzigingen in de Corporate Governance Code 2022 te reflecteren. De reglementen inclusief het comply or explain overzicht vindt u [hier](#).

Structuur



Dit is het organogram van het Havenbedrijf Rotterdam. Er zijn afdelingen verantwoordelijk voor de ontwikkeling en het onderhoud van het haven- en industriegebied en daarnaast kent het Havenbedrijf commerciële afdelingen die verantwoordelijk zijn voor het vinden en binden van bedrijven die actief zijn in de haven. De divisie Havenmeester voert namens de (Rijks)Havenmeester publiekrechtelijke taken uit, zoals verkeersbegeleiding, inspectie en incidentbestrijding.

Algemene directie

Taken en verantwoordelijkheden

Na het vertrek van Allard Castelein per 15 juli 2023 heeft Boudewijn Siemons naast zijn formele rol van COO de rol van ad interim CEO vervuld. Begin 2024 hebben de aandeelhouders op voordracht van de Raad van Commissarissen Boudewijn Siemons per 1 februari 2024 benoemd tot CEO. Hiermee is de positie van COO vacant geworden. Boudewijn Siemons zal tot het moment dat de COO positie is ingevuld ook de rol van ad interim COO invullen. De Algemene directie van het Havenbedrijf Rotterdam bestaat daarmee per 1 februari 2024 uit twee leden: een President Directeur en Chief Executive Officer (CEO) die tevens de rol van Chief Operational Officer (COO) ad interim vervult, en een Chief Financial Officer (CFO). Het is de bedoeling dat op termijn de Algemene directie weer uit drie leden bestaat.

De leden van de Algemene directie zijn collectief verantwoordelijk voor het bestuur van de vennootschap, de algemene gang van zaken van de onderneming en de gang van zaken binnen de met de vennootschap verbonden groepsvennootschappen. De Algemene directie is tevens verantwoordelijk voor de continuïteit van de vennootschap en de met haar verbonden onderneming en de duurzame lange termijn waardecreatie van de vennootschap en de met haar verbonden onderneming. De Algemene directie houdt rekening met de effecten van het handelen van de vennootschap en de met haar verbonden onderneming op mens en milieu en weegt daartoe de in aanmerking komende belangen van de stakeholders. De Algemene directie richt zich bij de vervulling van zijn taak naar het belang van de vennootschap en de met haar verbonden onderneming.

Tot de taak van de Algemene directie wordt volgens de [reglementen](#) onder meer gerekend de voor de vennootschap relevante maatschappelijke aspecten van ondernemen, de realisatie van de vennootschappelijke en publieke doelstellingen van de onderneming en het bepalen van de strategie en beleid die leiden tot realisatie van die doelstellingen. De Algemene directie heeft ook de taak tot het vaststellen, inbedden en onderhouden van waarden die bijdragen aan een cultuur gericht op lange termijn waardecreatie, het stimuleren van gedrag dat aansluit bij die waarden en het uitdragen van die waarden in voorbeeldgedrag. Ook houdt de directie rekening met de impact van de onderneming op het gebied van duurzaamheid, waaronder de effecten op mens en milieu. Verder is de Algemene directie verantwoordelijk voor de naleving van alle relevante wet- en regelgeving, inventarisatie en beheersing van de risico's en financiering van de onderneming. De Algemene directie legt over de vervulling van zijn taak verantwoording af aan de Raad van Commissarissen en aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van de vennootschap.

Belangenverstrengeling

De regels rondom belangenverstrengeling zijn vastgelegd in het reglement Algemene directie. In 2023 zijn er geen meldingen van tegenstrijdige belangen geweest.

Raad van Commissarissen

Taken en verantwoordelijkheden

De Raad van Commissarissen houdt toezicht en controleert en adviseert de Algemene directie over verschillende onderwerpen:

- Realisatie van de doelstellingen van het Havenbedrijf Rotterdam;
- Strategie voor de duurzame lange termijn waardecreatie en de risico's verbonden aan de ondernemingsactiviteiten;
- Opzet en de werking van de interne risicobeheersing- en controlesystemen;
- Financieel en duurzaamheidsverslaggevingsproces;
- Naleving van de wet- en regelgeving;
- Verhouding met aandeelhouders, en
- De voor de onderneming relevante maatschappelijke aspecten van ondernemen.

Aan de Raad van Commissarissen worden daarnaast op grond van de statuten besluiten ter goedkeuring voorgelegd over onder meer investeringen boven een bedrag van 10 miljoen euro en uitgiftes van terreinen van groter dan 25 hectare.

Daarnaast heeft de Raad van Commissarissen onder meer tot taak om de corporate governance structuur van de vennootschap openbaar te maken en te handhaven, draagt zorg voor het benoemings- en selectieproces van de externe accountant, stelt de bezoldiging en arbeidsvoorwaarden van individuele leden van de Algemene directie vast en doet voorstellen voor het beloningsbeleid van de Algemene directie en evalueert het functioneren van de Algemene directie en Raad van Commissarissen.

De Raad van Commissarissen houdt toezicht op de werking van de meldingsprocedure van (vermoedens van) misstanden en onregelmatigheden, op passend en onafhankelijk onderzoek naar signalen van misstanden en onregelmatigheden en, indien een misstand of onregelmatigheid is geconstateerd, een adequate opvolging van eventuele aanbevelingen tot herstelacties.

Commissies binnen de Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen bestaat uit minimaal vijf leden; gestreefd wordt naar een bezetting van zes leden. Op 15 december 2023 zijn twee nieuwe commissarissen benoemd. De Raad van Commissarissen kiest uit zijn midden een voorzitter en vice-voorzitter. Miriam Maes was tot aan haar vertrek op 31 december 2023 voorzitter en Koos Timmermans vice-voorzitter van de Raad van Commissarissen. Per 1 januari 2024 neemt Koos Timmermans de rol van voorzitter over en is Wouter van Bente vice-voorzitter.

De Raad van Commissarissen heeft twee commissies: de auditcommissie en de remuneratiecommissie die tevens de selectie- en benoemingscommissie vormt. De samenstelling van de commissies wordt bepaald door de Raad van Commissarissen. De commissies adviseren de Raad van Commissarissen en bereiden de besluitvorming voor en dragen zo bij aan een effectieve besluitvorming door de Raad van Commissarissen. In de vergadering van de Raad van Commissarissen brengen de commissies mondeling verslag uit en worden (concept)notulen gedeeld. De Raad van Commissarissen blijft als collectief verantwoordelijk voor de besluiten die zijn voorbereid door een commissie.

De commissies hebben hun eigen reglement. Het reglement beschrijft de rechten en plichten van de commissie en de best practices. De reglementen van de auditcommissie en de remuneratiecommissie staan in het reglement van de Raad van Commissarissen. Tot de taak van de auditcommissie hoort onder meer het toezicht op de werking van de interne risicobeheersings- en controlesystemen, de financiële- en niet financiële informatieverschaffing door de vennootschap en de naleving van de aanbevelingen en opvolging van opmerkingen van in- en externe accountants. De auditcommissie vergadert viermaal per jaar. De vergaderingen worden waar de auditcommissie dat verzoekt, bijgewoond door de externe accountant en het hoofd van de Interne Audit Dienst. De auditcommissie onderhoudt contact met de externe accountant, in het bijzonder ten aanzien van de controlewerkzaamheden van de externe accountant en in gevallen waar de externe accountant aangeeft onregelmatigheden met betrekking tot de inhoud van de financiële verslaggeving te vermoeden.

De remuneratiecommissie bereidt de besluitvorming van de Raad van Commissarissen voor, onder meer ten aanzien van selectiecriteria en benoemingsprocedures en functioneren van de leden van de Algemene directie en de Raad van Commissarissen. Verder bereidt de remuneratiecommissie voorstellen voor ten aanzien van het beloningsbeleid van de Algemene directie, zoals vast te stellen door de algemene vergadering van aandeelhouders, en de individuele beloning van de individuele leden van de algemene directie.

Benoeming en ontslag

De leden van de Algemene directie en de Raad van Commissarissen worden benoemd door de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, op voordracht van de Raad van Commissarissen. De Raad van Commissarissen stelt daarvoor een profielschets en kandidatenlijst op; deze worden ter goedkeuring voorgelegd aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders. Bij de voordracht en benoeming wordt rekening gehouden met de vennootschappelijke en publieke doelstellingen van de onderneming, de aard van de onderneming, de werkzaamheden, de gewenste deskundigheid en ervaring en – bij benoeming van een commissaris – de gewenste onafhankelijkheid.

Het Havenbedrijf Rotterdam streeft naar een samenstelling van de Algemene directie en de Raad van Commissarissen die een afspiegeling is van de brede samenleving. De Raad van Commissarissen heeft daartoe een geactualiseerd diversiteitsbeleid op het gebied van deskundigheid, ervaring, competenties, overige persoonlijke kwaliteiten, geslacht of genderidentiteit, leeftijd, nationaliteit en (culturele) achtergrond voor de samenstelling van de Algemene directie en Raad van Commissarissen vastgesteld. Wat betreft geslacht streeft Havenbedrijf Rotterdam naar een man-vrouwverhouding van:

- Minimaal 30% vrouwen in de Algemene directie;
- Minimaal 40% vrouwen in de Raad van Commissarissen.

Deze streefcijfers worden passend en ambitieus geacht, gezien het aantal leden van de Algemene directie (drie leden) en Raad van Commissarissen (wenselijke samenstelling van zes leden). Met de huidige samenstelling van de Algemene directie en de Raad van Commissarissen wordt aan de gestelde diversiteitsdoelstellingen voldaan: de Algemene directie bestaat per eind 2023 uit één vrouw en één man, de Raad van Commissarissen bestaat per eind 2023 uit vier vrouwen en twee mannen.

Bij (her)benoemingen in de Algemene directie en de Raad van Commissarissen worden de diversiteitsdoelstellingen actief betrokken in de profielschets, werving en selectie van kandidaten. De Ondernemingsraad heeft adviesrecht bij de benoeming van leden van de Algemene directie. Voor de benoeming van een derde van het aantal leden van de Raad van Commissarissen heeft de Ondernemingsraad voorts een versterkt aanbevelingsrecht. De Ondernemingsraad heeft dit recht uitgeoefend waarmee de voorzitter van de Raad van Commissarissen en nieuw RvC-lid Jacqueline Prins het bijzonder vertrouwen van de Ondernemingsraad genieten.

Een bestuurder of commissaris wordt voor vier jaar benoemd en kan in aanmerking komen voor herbenoeming. De zittingsperiode kan nooit langer zijn dan 3 termijnen van 4 jaar, oftewel 12 jaar. De Algemene Vergadering van Aandeelhouders kan de bestuurders schorsen of ontslaan. De Raad van Commissarissen is bevoegd een bestuurder te schorsen. De Raad van Commissarissen beoordeelt periodiek het functioneren van de Algemene directie.

Zeggenschap

		RvC	AvA
Bestuur	Benoemen		Benoemt
	Schorsen	Zelfstandig en direct schorsen	Zelfstandig en direct schorsen
	Ontslaan		Zelfstandig en direct ontslaan
	Bezoldigingsbeleid		AvA stelt bezoldigingsbeleid vast
	Bezoldiging	Stelt bezoldiging vast met inachtneming van het bezoldigingsbeleid	
Commissaris	Benoemen	Voordracht aan AvA	Benoemt en heeft het recht om een aanbeveling aan RvC voor voordracht te doen
	Schorsen	Zelfstandig en direct schorsen	
	Ontslaan commissaris	Door de ondernemingskamer op verzoek vennootschap, vertegenwoordigd door RvC	Door de ondernemingskamer op verzoek vennootschap, vertegenwoordigd door AvA
	Ontslaan gehele RvC		Kan ontslaan na inkennisstelling Ondernemingsraad
	Bezoldiging		Stelt vergoeding vast

Klokkenluidersregeling

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft op basis van zijn kernwaarden gedragsregels in een bedrijfscode ([bedrijfscode-havenbedrijf-rotterdam.pdf](#) ([portofrotterdam.com](#))) vastgelegd. Bij het vermoeden van een misstand, ongewenst gedrag of niet integer handelen, kunnen medewerkers van het Havenbedrijf Rotterdam op diverse manieren hiervan melding maken, onder meer via meldingklokkenluider@portofrotterdam.com (link stuurt een email). Derden kunnen ook direct via dit mailadres en via [klokkenluidersmelding](#) een vermoeden van misstand melden.

De klachtencommissie behandelt een gemeld vermoeden van misstand (klokkenluidersmelding) en klacht in relatie tot ongewenst gedrag of niet integer handelen. De Klachtencommissie behandelt geen rechtspositionele conflicten. Daarvoor hebben we de procedure 'Beroep indienen in relatie tot rechtspositioneel besluit' van de Beroepscommissie. Het doel van de Klachtencommissie is een bijdrage te leveren aan goede sociale verhoudingen, bescherming van individuele belangen en het Havenbedrijf Rotterdam en bij het optreden van ongewenst gedrag. Onze medewerkers kunnen ook terecht bij vertrouwenspersonen binnen het Havenbedrijf Rotterdam.

De Klokkenluidersregeling moedigt medewerkers aan om klachten of ongewenst gedrag binnen de organisatie te melden. Dit kan via de leidinggevende, die het vervolgens meldt bij de secretaris van de klachtencommissie of via de vertrouwenspersoon, die het vervolgens meldt bij de secretaris van de klachtencommissie of direct bij de secretaris van de klachtencommissie.

Een klachtencommissie houdt een dossier bij met het aantal meldingen, de aard van de meldingen, het verrichte onderzoek en het advies aan de Algemene directie. In 2023 is er één melding ontvankelijk verklaard en dat was reden om een onderzoek uit te voeren. Uit dit onderzoek is niet gebleken dat medewerkers van het Havenbedrijf Rotterdam onjuist zouden hebben gehandeld.

Risicomanagement

Risicobeheersings- en controlesysteem

Voor de identificatie, beheersing en rapportage van risico's hanteren wij een risicobeheersings- en controlesysteem. De internationaal geaccepteerde standaarden van de Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) vormen de basis voor het Enterprise Risk Management systeem binnen het Havenbedrijf Rotterdam.

Het risicobeheersings- en controlesysteem start op de werkvloer. Afdelingen en projectteams zijn zelf verantwoordelijk voor de risico-identificatie, -beoordeling, -beheersing en -rapportage. Risicomanagementadviseurs en controllers zorgen voor ondersteuning. Zij komen als Risk & Control community regulier bij elkaar ter versterking en bewaking van de integraliteit van risicomanagement binnen het Havenbedrijf Rotterdam. Daarnaast voert de Interne Audit Dienst periodiek audits uit over het risicobeheersings- en controlesysteem. De externe accountant geeft verder in de jaarlijkse managementletter een oordeel over de werking van de interne beheersing voor zover relevant voor de totstandkoming van de jaarrekening. De Algemene directie is eindverantwoordelijk voor het risicobeheersings- en controlesysteem en de auditcommissie van de Raad van Commissarissen houdt toezicht op de werking hiervan.

Onderdelen van het risicobeheersing- en controlesysteem zijn onder meer:

Planning & controlecyclus en evaluatiemechanismen

Strategy Update

De Strategy Update is het jaarlijkse ijkmoment om te bezien of het Havenbedrijf Rotterdam nog op koers ligt om de vijfjarige ondernemingsstrategie te halen en de ontwikkelingen aanleiding geven tot het bijstellen van de strategie en lijst van belangrijkste risico's. De (bijgestelde) strategie vormt de basis voor het jaarplan. De Algemene directie en Raad van Commissarissen keuren de ondernemingsstrategie en het jaarplan goed. De Algemene Vergadering van Aandeelhouders keurt de strategie ook goed. Gedurende het jaar monitoren wij de voortgang op de strategie en beheersing van de belangrijkste risico's via onder meer de kwartaalrapportages.

Kwartaalrapportages

De kwartaalrapportage bevat alle relevante recente ontwikkelingen, prestaties en voortgang op diverse gebieden, zoals nautische veiligheid, investeringsprojecten en financiën. Per kwartaal maken wij projecties voor het resterende deel van het jaar. Het Directieteam, de Algemene directie en Raad van Commissarissen bespreken de kwartaalrapportages. De kwartaalrapportages worden ook met de aandeelhouders besproken.

Portfoliomanagement

Het selecteren en beheerst uitvoeren van de juiste projecten is een kritieke factor voor het realiseren van de ondernemingsstrategie. Om te zorgen dat wij de juiste projecten selecteren, snelheid maken en scherpe projectopdrachten formuleren, passen wij Portfoliomanagement toe.

De diverse funnelboards beoordelen nieuwe opportuniteiten, prioriteren en alloceren resources. Funneloverstijgend bewaakt het Directieteam dat we onze ondernemingsstrategie realiseren en toekomstbestendige keuzes maken. Onze projectmanagement aanpak borgt verder dat de geselecteerde projecten conform plan worden uitgevoerd. Projectboards geven sturing aan ons projectenportefeuille.

Beleid en richtlijnen

Door middel van autorisatielimieten, vastgelegd in het interne bevoegdhedenbeleid en de procuratieregeling, beperken wij risico's bij het aangaan van uitgaven en verplichtingen. Daarnaast hebben wij beleid en richtlijnen voor onder meer accounting, het financiële beheer en het beheer en de beveiliging van geautomatiseerde systemen. Voor de belangrijkste geautomatiseerde systemen van de externe dienstverleners wordt de ISAE 3402-verklaring gevraagd.

Normen, waarden en cultuur

Met het CSR-statement en de Bedrijfscode laten wij zien wat wij belangrijk vinden in het zakelijke en maatschappelijke verkeer en wat gewenst en ongewenst gedrag is. Via het medewerkersonderzoek evalueren we periodiek aspecten als cultuur, werkdruk en bekendheid met de Bedrijfscode. Het in stand houden en vergroten van het risicobewustzijn van onze medewerkers heeft verder onze blijvende aandacht. Dit geldt ook voor het onderwerp integriteit. Wij brengen dit actief onder de aandacht bij onze medewerkers.

Risicoanalyses, controle raamwerken en kwaliteitsmanagementsystemen

Voor het signaleren van financiële risico's en het voorspellen van onze financieringsbehoefte, hanteren wij onder andere een meerjarig Financieel Plan. Wij houden daarbij rekening met verschillende financiële scenario's. Raamwerken voor financiële controle zijn aanwezig ter beheersing van onder meer financiële verslagleggingsrisico's. Dit geldt voor de belangrijkste processen, zoals contractopbrengsten, havengelden en inkopen.

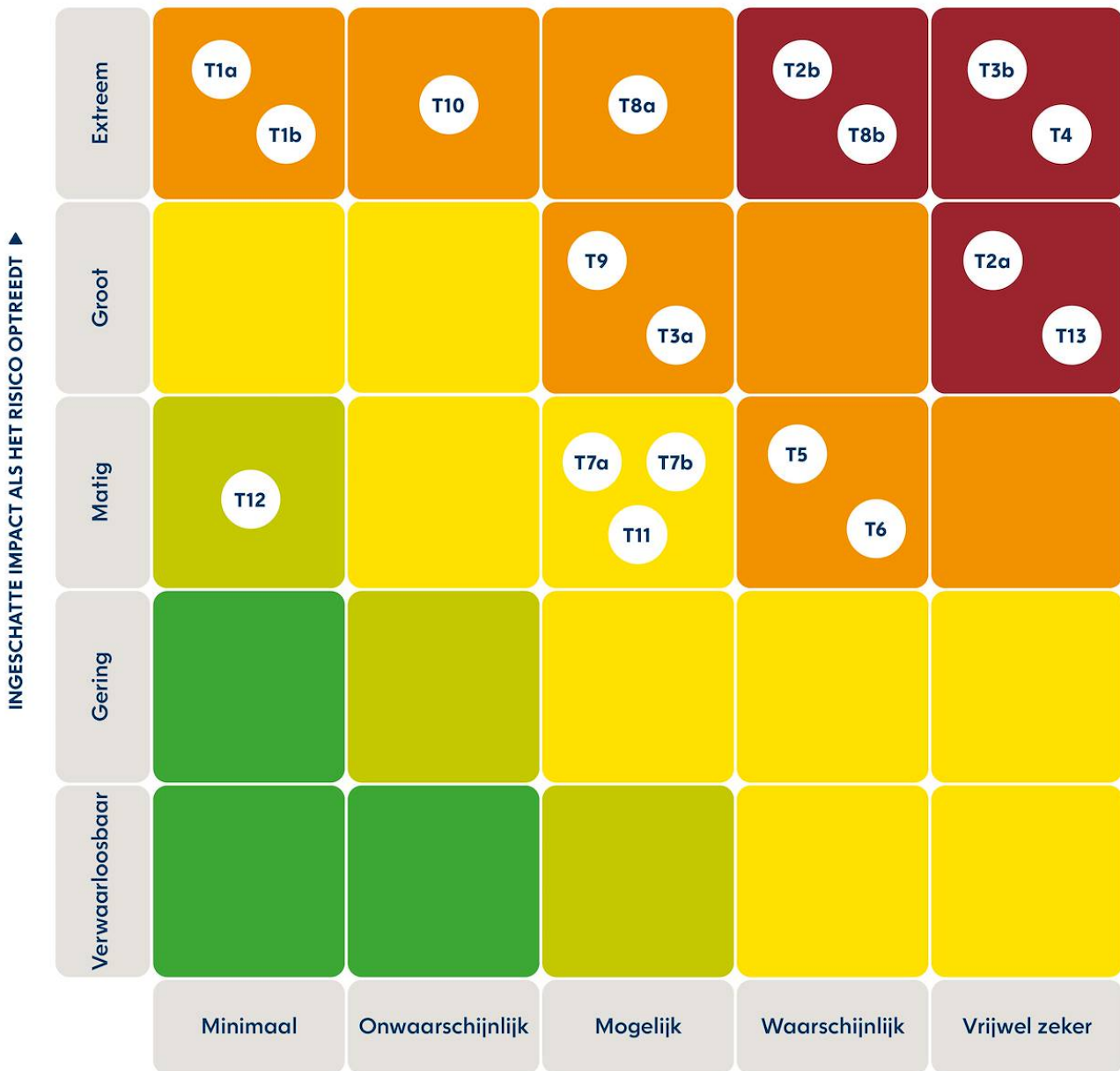
Voor het beheerst uitvoeren van operationele activiteiten en projecten voeren de afdelingen en projectteams periodiek risicoanalyses uit en zijn onder meer kwaliteitsmanagementsystemen aanwezig om de realisatie van verbeterpunten te bewaken.

De belangrijkste risico's (top risico's) op onder meer strategie, operationele activiteiten en wet- en regelgeving (compliance) worden periodiek als onderdeel van het strategische planningsproces herijkt en vastgesteld door de Algemene directie. We nemen hierin de kansen en bedreigingen als gevolg van diverse trends en ontwikkelingen mee. Klimaatgerelateerde risico's vormen onderdeel van de toprisico's die besproken worden. Zo noodzaakt klimaatverandering tot energietransitie met als risico dat dit niet slaagt. Ook kan een stijgende zeespiegel als gevolg van klimaatverandering resulteren in overstromingen wat op haar beurt het risico van incidenten op water en/of land kan veroorzaken. U leest er [hier](#) meer over. Verder vinden op het gebied van klimaat specifieke thema 's onderzoeken en verdiepingen plaats.

Ieder toprisico heeft een eigenaar op Directieteam-niveau. De monitoring is onderdeel van onze planning- en controlecyclus. Het Directieteam, de Algemene directie en Raad van Commissarissen bespreken de toprisico's twee keer per jaar. Onze toprisico's worden ook met de aandeelhouders besproken.

Belangrijkste risico's

De belangrijkste risico's (top risico's) 2023 zijn hieronder aangegeven in ons top risicolandschap. Ontwikkelingen, gebeurtenissen die mogelijk een belangrijke impact hebben op het bereiken van de ondernemingsstrategie, en de impact die wij hebben op derden, onze omgeving (de Rotterdamse haven, logistieke ketens, BV Nederland) door ons (niet) handelen vormen een startpunt in de inventarisatie van top risico's. Ons succes is onlosmakelijk verbonden aan het functioneren van de gehele haven en alle partijen in en rond de haven. Het merendeel van onze top risico's gaat dan ook verder dan enkel onze eigen organisatie. Zo spreken we van gebrek aan digitalisering logistieke keten, cyberaanval haven, congesties in en rond de haven. Of wij adequaat handelen, meewerken op het gebied van (nautische) veiligheid raakt externe partijen zoals zee- en binnenvaart, bedrijven in de haven en onderkend in onder meer de top risico's 'incident op water en/of land', 'cyberaanval haven', 'ondermijnende criminaliteit in de haven'.



INGESCHATTE KANS DAT HET RISICO OPTREEDT ▶

T1a Incident water	T6 Gebrek aan digitalisering logistieke keten
T1b Incident land	T7a Corruptie- en mensenrechtenissues buitenlandse activiteiten
T2a Wetgeving/handhaving zorgt voor ongunstig vestigingsklimaat	T7b Corruptie- en mensenrechtenissues inkoopactiviteiten
T2b Stikstofproblematiek zorgt voor ongunstig vestigingsklimaat	T8a Energietransitie slaagt niet ≤2030
T3a Cyberaanval HbR	T8b Energietransitie slaagt niet >2030
T3b Cyberaanval haven	T9 Gebrek aan talent voor haven, nu en in de toekomst
T4 Hoge vestigings- en ketenkosten	T10 Terroristische aanslag in de haven
T5 Congesties in en rond de haven (beschikbare infra en bereikbaarheid)	T11 Afnemende draagvlak haven en industrie
	T12 Niet integer handelen en fraude
	T13 Ondernijvende criminaliteit in de haven

LEGENDA

- Risk heat map geeft status na maatregelen aan (rest risico's)
- Risicoclassificering: donkergroen (zeer laag) - rood (zeer hoog)
- Nummering en volgorde in het vlak zijn niet relevant
- T staat voor Toprisico

De classificatie als top risico en positionering in het top risicolandschap volgt uit de beoordeling van het Directieteam. De risico's schatten wij eerst in op hun kans en impact zonder maatregelen; stel dat wij niks doen hoe reëel en hoe ernstig is het risico? We nemen daarbij zowel de mogelijke financiële als niet-financiële gevolgen zoals imago-, milieuschade, hinder in onze kernprocessen en gevolgen voor de veiligheid in overweging. Vervolgens zetten wij de uitkomsten af tegen onze risicobereidheid. Dit vormt de basis voor het treffen van maatregelen om het risico te beperken en het restrisico (= na maatregelen) binnen de voor ons aanvaardbare grenzen te houden. Ons uitgangspunt daarbij is dat wij terughoudend zijn. Dit geldt des te meer voor risico's verbonden aan onze publieke taak als divisie Havenmeester en gerelateerd aan veiligheid, het voldoen aan wet- en regelgeving en betrouwbare financiële verslaglegging. Hoewel onze maatregelen gericht zijn op het beperken van de risico's, kunnen wij niet vooraf garanderen dat deze ook beperkt blijven.

Onderstaand beschrijven we de belangrijkste risico's met daarbij een overzicht van diverse mitigerende maatregelen. We categoriseren de risico's in: strategisch, operationeel, compliance, financiële verslaglegging en financieel.

Strategische risico's

Hieronder vallen risico's die een belemmering vormen voor de realisatie van de ondernemingsstrategie en/of ons bestaansrecht. Ze omvatten onder andere onzekerheden die betrekking hebben op of gepaard gaan met ontwikkelingen in ons concurrerend vermogen en/of maatschappelijke ontwikkelingen.

Strategische risico	Maatregel
<p>Toprisico 4: Hoge vestigings- en ketenkosten De Rotterdamse haven is vanwege hoge kosten ten opzichte van andere havens niet aantrekkelijk voor partijen om zich er te vestigen en/of goederen over te slaan. Lading vermindert en klanten gaan/ blijven weg. Hierdoor verslechtert de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Investeren in infrastructuur in de haven en achterlandtransport • Opzetten en realiseren digitaliseringsinitiatieven • Opzetten en realiseren energietransitieinitiatieven • Overleg voor gelijk speelveld met andere (Europese) havens • Drie sporen aanpak stikstofproblematiek • Segmentspecifieke maatregelen zoals faciliteren efficiëntie aanpak containerbinnenvaart
<p>Toprisico 5: Congesties in en rond haven (beschikbare infra en bereikbaarheid) De beschikbare infrastructuur is niet in staat om de markt vraag op het gebied van achterlandtransport te faciliteren. De resulterende congestie in en rond de Rotterdamse haven heeft een negatieve impact op de bereikbaarheid van de haven, ons imago en het vestigingsklimaat.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Investeren in infrastructuur in de haven en achterlandtransport • Opzetten en realiseren digitaliseringsinitiatieven • Deelnemen aan onder meer Zuid-Holland Bereikbaar • Containerbinnenvaartoverleg en -initiatieven faciliteren • Lobby op relevante dossiers
<p>Toprisico 6: Gebrek aan digitalisering logistieke keten Digitalisering en daarmee een duurzame, veilige en efficiënte afhandeling in de logistieke keten vindt te weinig plaats. Doordat de juiste tools ontbreken en/of doordat partijen geen vertrouwen hebben in elkaar en/of de data, blijven duurzame(re), veilige(re) opties onbenut, verlagen de kosten niet en verslechtert de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Opzetten en realiseren digitaliseringsinitiatieven • Initieren, deelnemen aan Green en Digital corridors • Medeoprichter en aandeelhouder van Portbase • Faciliteren cybersecurity in de haven • Borgen juiste competenties medewerkers via onder meer opleidingen en trainingen

Strategische risico	Maatregel
<p>Toprisico 8a + 8b: Energietransitie Rotterdamse haven slaagt niet Energietransitie slaagt niet vanwege diverse oorzaken, waardoor het Havenbedrijf Rotterdam niet toonaangevend is in duurzaamheid, de Rotterdamse haven de CO₂-reductiedoelstellingen niet haalt, het imago, draagvlak en concurrentiepositie van de Rotterdamse haven verslechtert.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Opzetten en realiseren energietransitieinitiatieven • Opzetten en realiseren digitaliseringsinitiatieven • Initieren, deelnemen aan Green en Digital corridors • Deelnemen aan onder meer Versnellingshuis Energietransitie HIC, Cluster Energie Strategie (CES) Rotterdam-Moerdijk, Europese waterstofalliantie, World Ports Climate Action Program, Hydrogen Council, UN Race to Zero, TrHyHub
<p>Toprisico 11: Afnemende draagvlak haven en industrie Publieke opinie en perceptie rondom de waarde van haven en industrie voor de maatschappij is langzaam aan aan het veranderen. Afnemende draagvlak en steun van de omgeving waardoor onze 'licence to operate & to grow' als HbR en haven onder druk komt te staan.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Monitoren draagvlak voor haven en industrie via onder meer regulier reputatieonderzoek, stuur- en expertgroep Omgeving en waar nodig/mogelijk treffen van gerichte acties • Opbouwen en onderhouden relaties met diverse instanties op lokaal/regionaal/nationaal niveau • Toepassen Strategisch Omgevingsmanagement in projecten en programma's

Operationele risico's

Hieronder vallen risico's die de operationele activiteiten beïnvloeden. Deze omvatten onder andere onzekerheden die gerelateerd zijn aan de interne organisatie, informatiesystemen, onze reputatie en producten/diensten.

Operationeel risico	Maatregel
<p>Toprisico 1a + 1b: Incident op water en/of land Door weersomstandigheden, achterstallig onderhoud, onveilig werken, zeespiegelstijging of andere oorzaken vindt er een groot incident (of een reeks kleinere incidenten) in de haven plaats (op het land en/of water). Dit heeft een grote impact op de veiligheid, bereikbaarheid en het imago van de Rotterdamse haven.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Faciliteren van onder meer Rijksoverheid, provincie, gemeente, DCMR, Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) bij onder andere externe veiligheid, veiligheid leidingstroken • Faciliteren en borgen waterveiligheid via onder meer gebiedsgerichte adaptatiestrategieën • Risicoanalyses op onder andere nautische veiligheid samen met Loodswezen Rotterdam-Rijnmond (LRR), deelname door roeiers (KRVE), slepers, kapiteins en schippers en op evenementen, projecten, onderhoud assets • Safety Evaluation Board (SEB) Nautisch met VRR, LRR, binnenvaart Platform Zero Incidents (PZI) en SEB Niet-Nautisch intern HbR gericht op het leren van opgetreden incidenten • Beperken incidenten als gevolg van drugsriminaliteit via onder meer bijdrage vanuit ISPS rol • Opzetten en realiseren digitaliserings- en innovatieinitiatieven • Periodiek in kaart brengen risico's voor HbR en haven als gevolg van klimaatverandering (stijgende zeespiegel, hitte, droogte, neerslag, enzovoorts) en waar mogelijk/nodig maatregelen treffen • Jaarlijkse veiligheidsmonitorcyclus en -rapportage over status diverse veiligheidsdomeinen
<p>Toprisico 3a + 3b: Cyberaanval HbR/haven De Rotterdamse haven wordt geraakt door een cyberaanval waardoor (kritieke) systemen van bedrijven in de haven, waaronder die van het Havenbedrijf Rotterdam, uitvallen en informatie gelekt, niet beschikbaar en/of onbetrouwbaar is. Dit verstoort de logistieke ketens en scheepvaartafwikkeling en heeft een negatieve impact op de veiligheid, bereikbaarheid en het imago van de Rotterdamse haven.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Technische maatregelen op IT infrastructuur • Cyber security awareness trainingen • Periodieke toetsing werking cyber security maatregelen • Deelname aan onder meer NCSC- ISAC • Medeoprichter en partner in stichting FERM • Haven Cybermeldpunt • Havenbrede crisis oefening • Jaarlijkse veiligheidsmonitor cyclus en -rapportage over status diverse veiligheidsdomeinen
<p>Toprisico 9: Gebrek aan talent voor haven, nu en in de toekomst Ontbreken van talent voor haven nu en in de toekomst als gevolg van diverse oorzaken zoals krimpende beroepsbevolking, afnemend draagvlak/imago haven industrie complex (HIC), mismatch tussen onderwijs en benodigde banen in het HIC. Hierdoor heeft de haven niet de juiste kwaliteit en kwantiteit mensen om in te spelen op huidige en toekomstige uitdagingen; is niet toekomstbestendig.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Werken aan sociale innovatie@HIC in diverse verbanden, denk aan Leerwerkakkoord, Human Capital Coalitie Energietransitie, Human Capital Zuid-Holland Akkoord, Bridge to Possible IT Skills, platform Werken in de Rotterdamse haven.nl • Vergroten toekomstbestendigheid en wendbaarheid HbR via talentmanagement, training en ontwikkeling (onder andere e-learning platform Port Academy) en programma's zoals Diversiteit en Inclusiviteit, Digitale Wendbaarheid

Operationeel risico	Maatregel
<p>Toprisico 10: Terroristische aanslag in de haven Er vindt een terroristische aanslag plaats in de haven van Rotterdam. Dit heeft een grote impact op de veiligheid, bereikbaarheid en het imago van de Rotterdamse haven.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Faciliteren van en samen optreden met onder meer Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) • Optreden als sectorcoördinator Zeehavens van het NCTV • Jaarlijkse veiligheidsmonitor cyclus en -rapportage over status diverse veiligheidsdomeinen
<p>Toprisico 12: Niet integer handelen en/of fraude Niet integer handelen en/of fraude, waardoor mogelijk financiële, imago en/of core business schade kan optreden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Verankering Bedrijfscode en CSR statement in denken en doen via onder andere kernteam integriteit, onboardingprogramma, trainingen • Bescherming medewerkers tegen ronselactiviteiten drugscriminelen (awarenesstrainingen) • Reviews op financieel control frameworks voor processen zoals zeehavengelden, inkoop • Audits op checks en balances
<p>Toprisico 13: Ondernijnde criminaliteit in de haven Door de vraag naar drugs en winstgevendheid hiervan voor criminelen vindt er drugsgerelateerde ondernijnde criminaliteit plaats in de Rotterdamse haven. Dit heeft een negatief effect op de integriteit, veiligheid, het imago en vestigingsklimaat van de Rotterdamse haven.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bescherming medewerkers tegen ronselactiviteiten drugscriminelen (awarenesstrainingen) • Deelname aan programma integere haven (Rotterdamse haven, Veilige haven) • Beperken incidenten als gevolg van drugscriminaliteit via onder meer bijdrage vanuit ISPS rol • Cameraplatform Haven Rotterdam

Compliance risico's

Hieronder vallen risico's die voortvloeien uit wet- en regelgeving. Deze omvatten onder andere onzekerheden door het opereren in een omgeving met veel, complexe en veranderende wet- en regelgeving.

Compliance risico	Maatregel
<p>Toprisico 2a: Wetgeving/handhaving zorgt voor ongunstig vestigingsklimaat Rotterdam is minder aantrekkelijk als vestigingslocatie door lokale, nationale of Europese wet- en regelgeving ten aanzien van onder andere milieu en de handhaving daarop. Hierdoor worden het Havenbedrijf Rotterdam en zijn klanten beperkt in de uitbreiding van bestaande en ontwikkeling van nieuwe activiteiten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Beleidsbeïnvloeding en belangenbehartiging op gemeentelijk, regionaal, nationaal en Europees niveau • Optimaal inrichten en gebruiken milieugebruiksruimte
<p>Toprisico 2b: Stikstofproblematiek zorgt voor ongunstig vestigingsklimaat 'Rotterdam is minder aantrekkelijk als vestigingslocatie door aanhoudende onzekerheid rondom stikstof. Hierdoor verplaatsen klanten activiteiten en/of blijven investeringen uit en worden lopende projecten vertraagd. Dit heeft een negatieve impact op de energietransitie, bereikbaarheid en de concurrentiepositie van de haven.</p>	<p>Aanpak stikstofproblematiek via drie sporen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nationaal/provinciaal, Europees: monitoring, lobby en deelname aan overlegtafels • Gebiedsgerichte aanpak HIC: in samenwerking met Rijk, Provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam en Deltalinqs komen tot een werkbaar construct voor het HIC; deelname aan landelijke NOVEX programma/gebied Rotterdamse haven • Per project zoeken naar vergunningsoplossing via voornamelijk intern en extern salderen

Compliance risico	Maatregel
<p>Toprisico 7a +b: Corruptie- en mensenrechtenissues buitenlandse en inkoopactiviteiten Imago- en/of financiële schade als gevolg van buitenlandse en inkoop activiteiten en de daaruit volgende exposure op corruptie en mensenrechten issues</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Integriteitstrainingen medewerkers • Risicoanalyse corruptie- en mensenrechtenissues internationale en inkoopactiviteiten • Afweging investering op inpasbaarheid in het beleid van het Havenbedrijf Rotterdam • Integriteit due diligences potentiële (internationale) partners • Hanteren gedragscode voor leveranciers en specifieke tendercriteria • Periodieke controle via ondermeer control framework deelnemingen, inkoop

Financiële verslagleggingsrisico's

Financiële verslagleggingsrisico's betreffen risico's die van invloed zijn op de betrouwbaarheid van financiële verslaglegging. Deze zijn geen onderdeel van de lijst toprisco's, zie verder [managementverklaring](#).

Financiële risico's

Financiële risico's hebben betrekking op de financiële positie en omvatten onder andere renterisico, valutarisico en onzekerheden in de mogelijkheden om financiering aan te trekken. Zie verder [grondslagen voor waardering van activa en passiva](#). Lees hier meer over onze [financiële risico's](#). Wij hebben geen financiële risico's als toprisco's geïdentificeerd.

Opgetreden risico's en onzekerheden

Er zijn geen risico's en onzekerheden opgetreden die een dusdanige impact hadden op het afgelopen boekjaar, dat wij daartoe aanpassingen moesten doen aan ons risicobeheersings- en controlesysteem. De getroffen maatregelen en acties waren afdoende om de gevolgen voor het Havenbedrijf Rotterdam te beperken.

Managementverklaring

Door het hanteren van ons risicobeheersings- en controlesysteem streven wij ernaar de kans op fouten, het nemen van verkeerde beslissingen en het verrast worden door omstandigheden zo veel mogelijk te reduceren. Echter, geen enkel systeem van interne risicobeheersing en controle biedt een absolute zekerheid voor het bereiken van ondernemingsdoelstellingen, noch kan het alle onjuistheden, fraude, incidenten en overtredingen van wetten en regels geheel voorkomen.

Bij het afgeven van de controleverklaring bij de jaarrekening en beoordeling over niet-financiële informatie in dit jaarverslag, heeft onze externe accountant ook inzichten vergaard in de belangrijkste (financiële) processen. De werkzaamheden van de accountant zijn echter gericht op de jaarrekening en het jaarverslag, derhalve betekent een goedkeurende verklaring niet ook een verklaring over de interne beheersing. Net als vorig jaar concludeert de accountant dat de algehele controle-omgeving van het Havenbedrijf Rotterdam van goed niveau is ten behoeve van de jaarrekeningcontrole. En dat de accountant met betrekking tot de niet-financiële informatie geen reden heeft om te veronderstellen dat niet-financiële informatie opgenomen in het jaarverslag 2023 van Havenbedrijf Rotterdam N.V. geen, in alle van materieel belang zijnde aspecten, getrouwe weergave geeft van het beleid ten aanzien van maatschappelijk verantwoord ondernemen en de bedrijfsvoering, de gebeurtenissen en de prestaties op dat gebied over het jaar eindigend op 31 december 2023 in overeenstemming met GRI.

Op basis van rapportages en informatie van de verschillende afdelingen en partijen die deel uitmaken van ons risico- en controlesysteem, oordeelt de Algemene directie dat het risicobeheersing- en controlesysteem in het verslagjaar 2023 naar behoren werkte en:

- een redelijke mate van zekerheid geeft dat de financiële verslaglegging geen onjuistheden van materieel belang bevat;
- een beperkte mate van zekerheid geeft dat de niet-financiële informatie geen onjuistheden of onvolledigheden van materieel belang bevat.

Verder is onze jaarrekening opgesteld uitgaande van de continuïteitsveronderstelling. Op basis van de huidige inzichten verwachten wij dat de belangrijkste risico's in 2024 niet wezenlijk anders zullen zijn. Wij verwachten voornamelijk dat de ingezette maatregelen samen met de focus op de strategische speerpunten toereikend zullen zijn.

Stakeholderbetrokkenheid

Als Havenbedrijf Rotterdam staan wij in nauw contact met verschillende groepen stakeholders: klanten, strategische stakeholders, medewerkers, omwonenden, publiek en leveranciers. Strategische stakeholders vertegenwoordigen een groep en kunnen vanuit die positie spreken en besluiten nemen. Onder deze groep vallen onder andere onze aandeelhouders, overheden (politiek en ambtelijk) en NGO's (niet of non-gouvernementele organisaties), maar ook branche- en bedrijfsorganisaties, zoals Deltalinqs (vertegenwoordiging havenbedrijfsleven) en bewonersgroepen.

Voor het contact met onze strategische stakeholders werken we onder andere met Strategisch Omgevingsmanagement (SOM). Door onze vroegtijdige interesse in de belangen van stakeholders en het zoeken naar zoveel mogelijk wederzijdse winst is het SOM erop gericht problemen te voorkomen en ze, wanneer ze er zijn, effectief op te lossen. Wij spreken met onze stakeholders over onze langetermijnstrategie, ons beleid, onze doelen en prioriteiten.

Onze stakeholderbetrokkenheid in 2023 wordt in onderstaande tabel weergegeven. De minimale dialoogfrequentie wordt genoemd, maar wanneer nodig, vindt vaker overleg plaats.

Dialoog met overheden

Overheden	Dialoogwijze frequentie	Belangrijkste agendapunten
Aandeelhouders	Aandeelhoudersvergadering (1x) Aandeelhouderscommissie (4x) Twee-wekelijks dossier overleg Incidentele overleggen	Strategische besluitvorming, financiële situatie
Lokaal bevoegd gezag	Directieoverleg en regionaaldirectieoverleg (2-4x)	Vergunningen & handhaving
Rijksoverheid	Diverse ministers, directies en staatssecretarissen (4x)	Mainportbeleid, energietransitie, gelijk speelveld, bereikbaarheid & Omgevingswet
Rijksoverheidparlement	Overleg met fractievoorzitters Eerste en Tweede Kamer (3x) en overleg met woordvoerders	Mainportbeleid, energietransitie, gelijk speelveld, bereikbaarheid & Omgevingswet
Gemeente Rotterdam	Bestuurlijk overleg met havenwethouder (12x), gemeenteraad (1x 2jr), directieoverleg met Stadsontwikkeling (6x)	Energietransitie, cruisevaart, duurzaamheid, milieuthema's, geluid & vestigingsklimaat
Provincies & Waterschappen	Bestuurlijke overleg (2x)	Energietransitie, werkgelegenheid, milieu impact, waterkwaliteit & bereikbaarheid
Regiogemeente & gebiedscommissies	Regionaal bestuurlijk overleg met alle regionale colleges van B&W (4x)	Leefbaarheid, bereikbaarheid, milieu, geluid, recreatie & werkgelegenheid.

Dialogo met niet-overheden

Niet-overheden	Dialogowijze frequentie	Belangrijkste agendapunten
Omwonenden	Havenkrant (4x) Wereldhavendagen (1x) Bewonersavonden	Bereikbaarheid, duurzaamheid, veiligheid, innovatie, werkgelegenheid, recreatie, energietransitie & digitalisering
Medewerkers	Beoordelingscyclus (2x) Medewerker onderzoek (2x) Ondernemingsraad (2x)	Ontwikkeling medewerkers & speerpunten medewerker onderzoek
Leveranciers	Account overleggen met leveranciers	Relevante marktontwikkelingen, leveranciers
Natuur- & milieuorganisaties	Directieoverleg (3x)	Balans leefomgeving & energietransitie
Brancheorganisaties	Overleg met voorzitter en directie (1-2x)	Investeringsklimaat, sociale onzekerheden, bereikbaarheid, energietransitie & beleid van Europese Unie
Deltalinqs	Overleg met bestuur en directie (4x) en overlegorganen	Vestigingsklimaat, bereikbaarheid & energietransities
Klanten en ketenpartijen	Meerdere contactmomenten per jaar op verschillende niveau's	Algemene marktontwikkelingen en specifieke klantontwikkelingen
Havenbedrijven	Directieoverleg (1-2x)	Operationele samenwerking & gezamenlijke belangenbehartiging
Onderwijs	Naar behoefte	Uitkomsten onderzoeksrapporten, advies, innovatie, aansluiting arbeidsmarkt

Dialogo met maatschappelijke partijen

Het Havenbedrijf Rotterdam is een relevante maatschappelijke speler. Daarom vinden we het belangrijk om in gesprek te zijn met onze omgeving. Zo blijven we op de hoogte van wat er leeft en door de dialoog kunnen we uitleggen wie we zijn en wat we doen. In 2023 voerden we bijvoorbeeld gesprekken met verschillende groepen klimaatactivisten, waaronder Extinction Rebellion (XR). Eén van de belangrijkste onderwerpen van gesprek was de snelheid van de transitie naar een duurzame, klimaatneutrale en fossielvrije industrie in de haven.

In die overleggen erkennen we dat het beperken van klimaatverandering één van de grootste uitdagingen van deze tijd is. De energietransitie kan ons niet snel genoeg gaan, ook en juist in de Rotterdamse haven moeten we een grote bijdrage leveren en wel zo snel mogelijk. De haven en de industrie in Rotterdam hebben zich verbonden aan het doel om in 2050 klimaatneutraal te zijn en netto geen CO₂ meer uit te stoten. In 2030 willen we de CO₂-uitstoot al met 55% gereduceerd hebben ten opzichte van 1990. Onze inzet is maximaal. Een nog snellere transitie is naar ons oordeel niet realistisch, gezien de complexiteit en omvang van de transitie.

Bericht van de Raad van Commissarissen

Toezicht op duurzame lange termijn waardecreatie

De taak van de Raad van Commissarissen is het houden van toezicht - controleren en adviseren - op het beleid van de vennootschap, op de algemene gang van zaken en het met raad terzijde staan van de Algemene directie. Wij richten ons bij het vervullen van deze taak op het belang van de vennootschap; we wegen daartoe de verschillende belangen van de stakeholders af.

Veiligheid, cyberweerbaarheid en ondermijnende criminaliteit stonden in 2023 hoog op de agenda. Net als de gevolgen voor de Rotterdamse haven van geopolitieke ontwikkelingen, zoals de ontwikkelingen in het Midden-Oosten en de oorlog in Oekraïne. Op investeringsgebied hadden we onder meer aandacht voor investeringen die zich richten op verduurzaming van de haven. Hierbij ging het bijvoorbeeld om de aanleg van walstroom, de vestiging van op duurzaamheid gerichte bedrijven en het ontwikkelplan voor het zonnepark op de Sluffer. Speciale aandacht hadden we voor uitbreiding van belangrijke containerterminals in de haven. Nog dichterbij huis speelde het overleg met de aandeelhouders over het beloningsbeleid.

In het toezicht op de uitvoering van de strategie besteden we bijzondere aandacht aan het door het Havenbedrijf Rotterdam vervullen van een voortrekkersrol in maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) en de energietransitie van het Rotterdamse haven- en industriecomplex. Dat het Havenbedrijf Rotterdam de Sustainable Development Goals (SDG's) omarmt en als kern benoemt van zijn handelen, vinden we dan ook belangrijk. Ze komen ook terug als basis voor de purpose die het Havenbedrijf Rotterdam in 2023 presenteerde. We spraken in 2023 diverse keren met de Algemene directie over de voortgang van MVO en de verankering in de bedrijfsprocessen.

Veiligheid

Het Havenbedrijf Rotterdam houdt ons met de Integrale Veiligheidsmonitor (IVM) op de hoogte van de ontwikkelingen op de belangrijke veiligheidsterreinen. Waar liggen de verantwoordelijkheden, hoe groot is het belang en in hoeverre moet de organisatie aan onderwerpen extra aandacht geven? We spraken ook met de Algemene directie over hoe veiligheid in de haven, organisatie en op bouwplaatsen wordt gemonitord en opgevolgd. Op het gebied van arbeidsveiligheid zette het Havenbedrijf Rotterdam in 2023 belangrijke stappen. We complimenteerden de organisatie met het ontwikkelen en handhaven van een proactieve veiligheidscultuur en het continu verbeteren van de arbeidsomstandigheden.

Cyberweerbaarheid en ondermijnende criminaliteit

We spreken regelmatig met de Algemene directie over de voortgang die wordt geboekt om de digitale weerbaarheid van het Havenbedrijf Rotterdam en het haven- en industriecomplex te verhogen. Cyberdreiging neemt door de vergaande digitalisering toe, waarin dreigingen en trends continu veranderen. Het Havenbedrijf Rotterdam werkt hard om de beschikbaarheid, integriteit en vertrouwelijkheid van de IT-systemen 24/7 te borgen. Er is blijvende aandacht nodig om compliant te blijven en in control te zijn over digitale dreigingen. Het is goed om te zien dat de organisatie zich inspant om de gevaren van cybersecurity tegen te gaan.

Het tegengaan van ondermijnende criminaliteit heeft ook onze volle aandacht. Het Havenbedrijf Rotterdam werkt intensief samen met alle belanghebbenden om barrières op te werpen en de veiligheid in de haven te vergroten. Zo steeg in 2023 het aantal slimme camera's in de haven aanzienlijk. We laten ons regelmatig informeren over de voortgang op dit belangrijke veiligheidsdossier.

Vestigingsklimaat en ruimte voor transitie

Rotterdam heeft een vestigingsklimaat van hoog niveau. Die aantrekkelijkheid staat echter onder druk door onder andere de beschikbaarheid van vestigingsruimte en milieugebruiksruimte. Gelet op de schaarste aan ruimte is sturing op het gebruik ervan essentieel. We spraken met de Algemene directie over de wijze waarop ruimte wordt ingezet voor de transitie van de haven. Dit onderwerp kwam met name aan bod bij de behandeling van de plannen voor duurzame inrichting van de ruimte in het havengebied. Deze plannen beschrijven de lange termijn (2050) ontwikkelingen van het havengebied op basis van de verwachte commerciële ontwikkelingen.

Energietransitie

Wij spreken regelmatig met de Algemene directie over het energietransitie-portfolio. Dit portfolio biedt veel mogelijkheden om de klimaatambities te behalen. De ontwikkeling van een waterstofnetwerk, waarin de haven een hubfunctie vervult, speelt daarin een belangrijke rol. We volgen nauwkeurig de voortgang. Samen met de Algemene directie overlegden we met de aandeelhouders of er voor het Havenbedrijf Rotterdam nog aanvullende mogelijkheden zijn om de transitie naar een duurzame haven te versnellen. Het Havenbedrijf Rotterdam identificeerde voor dit doel diverse mogelijkheden die verder worden onderzocht.

Porthos

De Raad van Commissarissen was blij met de uitspraak van de Raad van State op 16 augustus 2023. Er kwam een einde aan de onzekerheid rond de omgevingsvergunningen en het Rijksinpassingsplan voor Porthos. Het infrastructuursysteem in de Rotterdamse haven dat CO₂ gaat transporteren en opslaan in offshore velden in de Noordzee. Een mooi resultaat van de niet aflatende inzet van alle betrokkenen. We stemden in met de investeringen in dit project dat van essentieel belang is voor het zetten van stappen binnen de energietransitie.

Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Wij ondersteunen de koplopersrol van het Havenbedrijf Rotterdam op het gebied van maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO). Voor het Havenbedrijf Rotterdam betekent dit onder meer dat de rol verder rijkt dan alleen beheer, exploitatie en ontwikkeling van het Rotterdamse haven- en industriegebied. Wij constateren dat het Havenbedrijf Rotterdam een goed presterend bedrijf is op het gebied van MVO en op het gebied van ambities en rapportage een voorloper is. Vanuit nieuwe rapportageverplichtingen wordt borging van belangrijke ESG-thema's in de dagelijkse gang van zaken verwacht, in de vorm van sturing, monitoring en documentatie. We zien ook dat er ruimte is om de MVO-gedachte nog verder te verankeren in wat we doen. De MVO-rol draagt het Havenbedrijf Rotterdam uiteraard ook uit naar zijn klanten. Bijvoorbeeld door scheepvaart en industrie te helpen bij het verduurzamen. MVO-afwegingen zijn voor het Havenbedrijf Rotterdam, en ook voor ons een integraal onderdeel van de afwegingen en besluitvorming.

D&I-doelstellingen

Wij zijn ervan overtuigd dat diversiteit en inclusiviteit van belang zijn om blijvend de beste resultaten neer te zetten. We keurden het beleid voor dit belangrijke onderwerp goed en bespraken de uitvoeringsplannen met de Algemene directie. Met onder andere periodieke D&I rapportages, dashboards, aangescherpte exitinterviews en specifieke vragen in het medewerkerstevredenheidsonderzoek kan worden beoordeeld of het ingezette D&I-beleid resultaat heeft of dat bijsturen nodig is. We constateren dat het transformeren naar een diverse en inclusieve organisatie een traject is waar een aantal jaren expliciet aandacht voor moet zijn. De uitgangspositie is goed; er zijn kansen om D&I in de organisatie verder te brengen.

Financiële verslaggeving

In 2023 behaalde het Havenbedrijf Rotterdam een stabiel financieel resultaat. De omzet bedroeg 841,5 miljoen euro, een stijging van 1,9% ten opzichte van 2022. Het resultaat voor belasting bedraagt 309,1 miljoen euro en is 2,9% lager dan in 2022. De stabiele financiële resultaten stellen het Havenbedrijf Rotterdam in staat om te blijven investeren in de transitie naar schonere energie en in goede bereikbaarheid. Ondanks economische onzekerheden en geopolitieke spanningen zijn er stappen gezet in de aanleg en uitgifte van nieuwe terreinen en kademuren om ruimte te maken voor onder meer de productie en import van groene waterstof en extra capaciteit in het containersegment. Daardoor biedt het Havenbedrijf Rotterdam zijn klanten de benodigde ruimte en voorzieningen om op een duurzame manier te blijven ondernemen en groeien.

Zoals gebruikelijk besprak de Raad van Commissarissen in aanwezigheid van de accountant PricewaterhouseCoopers (PwC) de jaarrekening 2022, het jaarverslag 2022, de interne toelichting en het concept accountantsverslag, waarna de jaarrekening en jaarverslag 2022 werden goedgekeurd. Gedurende het hele jaar beoordeelden we de actuele financiële resultaten op basis van de maand-, kwartaal- en halfjaarcijfers. Verder boog de Raad van Commissarissen zich over het budgetproces voor 2024 en het financiële vijfjarenplan. De Raad van Commissarissen bevestigt dat het Havenbedrijf Rotterdam een gezonde balans en eigen vermogen heeft.

Overleg met de ondernemingsraad

In 2023 maakten we kennis met een nieuwgekozen ondernemingsraad (OR). We spraken met de leden uitgebreid over de missie en visie van de nieuwe OR. Daarnaast kwamen onder andere de uitkomsten van het medewerkestevredenheidsonderzoek en diverse MVO-onderwerpen aan bod. De OR wees Koos Timmermans en Jacqueline Prins aan als nieuwe 'werknemerscommissarissen'. We hebben vertrouwen in de voortzetting van de prettige samenwerking met de OR in de nieuwe samenstelling.

Overleg met de aandeelhouders

We voeren regelmatig overleg met vertegenwoordigers van de aandeelhouders van het Havenbedrijf Rotterdam in een aantal jaarlijks terugkerende formele vergaderingen en aanvullende informele momenten van overleg. Het afgelopen jaar spraken we onder meer over de vaststelling van een nieuw beloningsbeleid, de benoeming van een nieuwe CEO en nieuwe leden van de Raad van Commissarissen, maatschappelijk verantwoord ondernemen, grote investeringsvoorstellen en ontwikkelingen binnen de energietransitie.

Evaluatie beloningsbeleid

In 2023 evalueerden wij het beloningsbeleid voor de leden van de Algemene directie, mede naar aanleiding van een beleidswens van de gemeente Rotterdam als aandeelhouder om het beloningsbeleid te versoberen. Wij hebben aan de aandeelhouders een voorstel voor vernieuwing voorgelegd, mede gebaseerd op een vergelijking met referentiegroepen. De aandeelhouders en de Raad van Commissarissen hebben de gesprekken over dit voorstel en de vernieuwing van het beloningsbeleid voortgezet onder begeleiding van een mediator. Dit heeft geleid tot de vaststelling van een nieuw beloningsbeleid voor de leden van de Algemene directie van het Havenbedrijf Rotterdam (CEO, COO en CFO) door de aandeelhouders. Dit beleid zal van kracht worden per 1 februari 2024. Nieuwe bestuurders krijgen een vast basissalaris met een maximum van 365.000 euro per jaar voor de CEO en 328.500 euro voor de COO en CFO. Deze bedragen liggen substantieel lager dan voorheen. De variabele beloning komt daarnaast te vervallen en het aanvullende pakket is versoberd. Voor de huidige twee directieleden Siemons en De Leeuw is een overgangsregeling afgesproken. Volgend op de vaststelling van het vernieuwd beloningsbeleid hebben de aandeelhouders op voordracht van de Raad van Commissarissen Boudewijn Siemons per 1 februari 2024 voor een termijn van vier jaar benoemd tot CEO van het Havenbedrijf Rotterdam.

De Raad van Commissarissen is blij met de kwaliteit van de relatie met beide aandeelhouders en waardeert de tijd, moeite en professionaliteit die zij in het Havenbedrijf Rotterdam steken.

Waardering voor betrokkenheid

Wij hebben waardering voor de inzet van de medewerkers van het Havenbedrijf Rotterdam. Uit recent onderzoek blijkt dat de medewerkers in overgrote meerderheid gemiddeld tot erg trots zijn om voor het Havenbedrijf Rotterdam te werken en zich (gemiddeld tot zeer) betrokken voelen bij de organisatie. Verder bedanken wij de Algemene directie en het Directieteam voor de open en constructieve samenwerking. Hierdoor konden we onze toezichthoudende en adviserende taken ten volle uitvoeren. Dezelfde waardering spreken we graag uit voor de dialoog met alle klanten en verdere betrokken stakeholders.

Uiteraard danken wij ook Miriam Maes. Zij nam per 31 december 2023 afscheid als voorzitter van de Raad van Commissarissen, een functie die zij sinds 1 januari 2018 bekleedde. Wij zijn haar veel dank verschuldigd voor haar inzet, kennis en kunde. Datzelfde geldt voor Allard Castelein die op 15 juli 2023 afscheid nam als CEO van het Havenbedrijf Rotterdam. Hij heeft laten zien dat hij met zijn ervaring, netwerk en capaciteiten van grote toegevoegde waarde is geweest voor zowel het Havenbedrijf Rotterdam als de Rotterdamse haven.

Samenstelling en onafhankelijkheid Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen bestond op 31 december 2023 uit zes onafhankelijke commissarissen (zie ook [Personalia](#)). Met ingang van 15 december 2023 zijn Thecla Bodewes en Jacqueline Prins toetreden als lid. Miriam Maes nam op 31 december 2023 na twee termijnen afscheid als voorzitter van de Raad van Commissarissen. Koos Timmermans nam de rol van voorzitter over van Miriam Maes. Wouter van Bente is benoemd tot vicevoorzitter. Naar het oordeel van de raad is voldaan aan de eisen voor onafhankelijkheid gesteld in best practice bepalingen 2.1.7 tot en met 2.1.9 van de Corporate Governance Code 2022.

De Raad van Commissarissen streeft naar een samenstelling van zes onafhankelijke commissarissen. Er is met het vertrek van Miriam Maes per 1 januari 2024 weer een vacature. Daarnaast streven we ernaar om te voldoen aan de doelstellingen die voortvloeien uit het beleid op het gebied van diversiteit en inclusiviteit. Aan deze doelstellingen voldoen wij.

De Raad van Commissarissen is zodanig samengesteld dat de benodigde deskundigheid, achtergrond en competenties aanwezig zijn om de taken naar behoren te kunnen vervullen.

Raad van Commissarissen	M.H. (Miriam) Moes	W.F. (Wouter) van Bente	N.G. (Nynke) Dalstra	J.V. (Kees) Timmermans	T.E. (Thecla) Bodewes	J. (Jacqueline) Prins
Ruime kennis en bestuurlijke ervaring op Board niveau en met corporate governance	+++	+++	+++	+++	+++	++
Kennis en ervaring van de nautisch-maritieme wereld en haven infrastructuur	++	++	+		+++	
Kennis en ervaring van veiligheid (maritieme; organisatie)	++	++	++	+	+++	
Ruime ervaring met business- to business klanten management	+++	+++	++		+++	
Ervaring met Profit & Loss verantwoordelijkheden, met name in financiën, significante kapitaal investeringen, accountantscontrole en risico management	+++	+++	+++	+++	++	
Ervaring met politiek bestuurlijke verhoudingen, openbaar bestuur (gemeente, Rijk, Europa/Brussel) en public affairs	+++	+++	++	++	++	+++
Ervaring met het kunnen inleven en afwegen van belangen binnen het publieke domein en van aandeelhouders	+++	++	++	++	+++	+++
Ruime kennis en ervaring met het bepalen van de ondernemings strategie en meerjaren plannen	+++	+++	+++	+++	+++	+
Ervaring en kennis van de energietransitie met name op niveau van de benodigdheden voor de klanten van de haven	+++	++	++	++	+++	
Ervaring met maatschappelijk verantwoord ondernemen en met de bepaling en invulling van ESG doelstellingen	+++	+++	+++	+++	+++	++
Ervaring met human resource management, successie planning en arbeidsverhoudingen	++	+++	+++	++	+++	+++
Ervaring met digitalisering, data beheer en cyber security	++	+++	+++	++	+	+
Internationale business-to- business omgeving	+++	+++	+++	+++	+++	
Begrip van juridische zaken	++	++	++	++	++	++
Begrip voor asset management	+++	+++	++	+++	+++	
Financiële en juridische deal structuring (Equity & Debt/ Project Finance)	++	++	+++	+++	++	
Connectie met Rotterdam	++	+++	++	++	++	+++
Begrip van Innovatie trajecten	++	++	++	++	+++	+

Samenstelling en verslag remuneratiecommissie

De remuneratiecommissie bestond in 2023 uit de heer W.F. van Bente (voorzitter), mevrouw M. Moes en de heer J.V. Timmermans en kwam 7 keer bijeen. Belangrijke onderwerpen die de remuneratiecommissie besprak, zijn de volgende: de herijking van het beloningsbeleid voor de leden van de algemene directie, de werving van een nieuwe CEO, D&I beleid en doelstellingen, succession planning, profiel en werving voor de benoeming van twee nieuwe leden van de Raad van Commissarissen, het remuneratierapport, de realisatie van de doelstellingen van de Algemene directie over 2022 en de definitie van de doelstellingen van de Algemene directie over 2023.

Samenstelling en verslag auditcommissie

De auditcommissie bestond in 2023 uit mevrouw N.G. Dalstra (voorzitter) en de heer J.V. Timmermans en kwam 4 keer bijeen. Belangrijke onderwerpen die de auditcommissie in 2023 besprak, zijn de volgende: de jaarrekening en het jaarverslag van het Havenbedrijf Rotterdam, kwartaalrapportages, rapportages van de interne auditdienst, de selectieprocedure van een nieuwe accountant, de ontwikkeling van de vermogenspositie van het Havenbedrijf Rotterdam, de voortgang van het project ter vervanging van de financiële systemen en de introductie en implementatie van nieuwe regelgeving op het vlak van duurzaamheidsverslaggeving.

Aanwezigheidsoverzicht

Het aanwezigheidsoverzicht van de in 2023 bijgewoonde vergaderingen van de Raad van Commissarissen en commissies laat de betrokkenheid van de leden zien. Niet opgenomen zijn regelmatig terugkerende tussentijdse momenten van afstemming tussen de leden van de Raad van Commissarissen, die naar behoefte hebben plaatsgevonden.



	M.H. (Miriam) Maes (voorzitter)	J.V. (Koos) Timmermans (lid)	W.F. (Wouter) van Bonten (lid)	N.G. (Nynke) Dalstra (lid)
Raad van Commissarissen	✓	✓	✓	✓
<i>Aanwezigheid</i>	7 van 8	6 van 8	6 van 8	6 van 8
Auditcommissie		✓		✓
<i>Aanwezigheid</i>		4 van 4		4 van 4
Remuneratiecommissie	✓	✓	✓	
<i>Aanwezigheid</i>	6 van 7	7 van 7	6 van 7	

Evaluatie eigen functioneren

De Raad van Commissarissen bespreekt jaarlijks het eigen functioneren. Belangrijke bevindingen en conclusies van de in februari 2023 uitgevoerde evaluatie over 2022, waren dat sprake was van een constructieve en kritische blik van de Raad van Commissarissen. We zien aanleiding om te bouwen aan de relaties met aandeelhouders en de havengemeenschap. Daarnaast willen we meer aandacht besteden aan de elementen van maatschappelijk verantwoord ondernemen bij de beoordeling van investeringsvoorstellen en een evaluatie van de jaaragenda initiëren. Daarom hebben we in 2023 extra aandacht aan deze onderwerpen besteed. Ook over 2023 voeren we een zelfevaluatie uit. Daarbij gaat de aandacht onder meer uit naar de opvolging van de genoemde actiepunten.

Evaluatie Algemene directie

De Raad van Commissarissen beoordeelt jaarlijks het functioneren van de leden van de Algemene directie en de secretaris van de vennootschap. De Remuneratiecommissie heeft daartoe in 2023 individuele beoordelingsgesprekken gevoerd met de leden van de Algemene directie en de secretaris van de vennootschap, en de bevindingen en conclusies vertaald naar persoonlijke doelstellingen. De gevolgen van deze beoordeling voor het vaste inkomen, en de wijze van beoordeling van de prestatiedoelen die de basis vormen voor het variabel inkomen van de leden van de Algemene directie, is toegelicht in [Bezoldiging commissarissen en bestuurders](#).

Personalia Algemene directie

Ir. B. (Boudewijn) Siemons (1964) (Nederlandse nationaliteit)

Huidige functie: CEO & COO a.i. Boudewijn Siemons is als CEO verantwoordelijk voor de commerciële afdelingen en de stafafdelingen. De afdelingen die verantwoordelijk zijn voor uitbreiding en onderhoud van het haven- en industriecomplex en de divisie Havenmeester leggen verantwoording af aan Boudewijn Siemons als COO a.i. Boudewijn Siemons is benoemd als COO sinds 01-10-2020. Na het vertrek van Allard Castelein heeft Boudewijn Siemons naast zijn formele rol van COO de rol van ad interim CEO vervuld. Begin 2024 hebben de aandeelhouders op voordracht van de Raad van Commissarissen Boudewijn Siemons per 1 februari 2024 benoemd tot CEO. Hiermee is de positie van COO vacant geworden. Boudewijn Siemons zal tot het moment dat de COO positie is ingevuld ook de rol van ad interim COO invullen.

Einde huidige termijn CEO: 31-01-2028.

Nevenfuncties: Lid dagelijks bestuur VNO-NCW, Lid Raad van Advies Deltaport Donatiefonds, Voorzitter Branche Organisatie Zeehavens, Lid Bestuur Topsector Logistiek, Lid Raad van Advies van het Maritiem Museum Rotterdam, Lid dagelijks bestuur Economic Board Zuid-Holland, Lid Bestuur Nederland Maritiem Land (NML), Lid Bestuur Next Generation Infrastructures (NGinfra), Lid Bestuur Nederland Distributieland (NDL).

Drs. V.D.I.V. (Vivienne) de Leeuw (1975) (Nederlandse nationaliteit)

Huidige functie: Vivienne de Leeuw is CFO en is verantwoordelijk voor financiën, financieringen, inkoop, facilities, innovatie en digitaal & IT. Haar termijn startte op 01-07-2019. Zij is in 2023 herbenoemd voor een tweede termijn tot 30-06-2027.

Nevenfuncties: Voorzitter Raad van Commissarissen Portbase, Voorzitter Raad van Toezicht van Rotterdam Festivals, Voorzitter bestuur SmartPort, Voorzitter PortXL Foundation Board.



Drs. A.S. (Allard) Castelein (1958)
(Nederlandse nationaliteit)

Functie tot 15 juli 2023: President-Directeur (CEO). Allard Castelein is verantwoordelijk voor de commerciële afdelingen en een aantal stafafdelingen.

Nevenfuncties: Lid Dagelijks Bestuur VNO-NCW; Lid Dagelijks Bestuur Economic Board Zuid-Holland; Lid RvC Renewi plc.; Lid RvC Heijmans N.V.; Lid RvC Associated British Ports; Lid Raad van Toezicht Internationale Architectuur Biennale Rotterdam (IABR); Lid Raad van Toezicht Rotterdam Partners; Voorzitter Bestuur Ronald McDonald Huis Sophia Rotterdam.



Personalia Raad van Commissarissen



M.H. (Miriam) Maes (1956)

Huidige functie: Lid Raad van Commissarissen (01-01-2016 – 31-12-2023); Voorzitter Raad van Commissarissen (per 01-01-2018). Lid Renumeratiecommissie.

Huidige positie/loopbaan: Co-Chairman Energy Transition Forum.

Nevenfuncties: Lid Raad van Commissarissen Urenco (afgetreden m.i.v. 01-10-2023); Lid Raad van Commissarissen Ultra Centrifuge Nederland (afgetreden m.i.v. 01-10-2023); Lid Raad van Commissarissen Assystem; Lid Raad van Commissarissen Eramet.



J.V. (Koo) Timmermans (1960)

Huidige functie: Lid Raad van Commissarissen (1-10-2021 – 30-09-2025); Vice-voorzitter Raad van Commissarissen (per 1 december 2022); Lid Auditcommissie.

Nevenfuncties: Lid Raad van Commissarissen PostNL; Lid Raad van Commissarissen FMO; Voorzitter Raad van Commissarissen Stadsherstel Amsterdam (afgetreden m.i.v. 01-11-2023); Lid Raad van Toezicht KWF.



W.F. (Wouter) van Bente (1964)

Huidige functie: Lid Raad van Commissarissen (01-09-2018 – 31-08-2026); Voorzitter Renumeratiecommissie (per 01-05-2020).

Huidige positie/loopbaan: Member Global Management Board DHL eCommerce Solutions & CEO DHL Parcel Benelux.

Nevenfuncties: Bestuurslid DuitsNederlandse Handelskamer; Lid Raad van Toezicht Rotterdam School of Management – Erasmus universiteit Rotterdam; Bestuurslid Economic Board Utrecht.



N.G. (Nynke) Dalstra (1969)

Huidige functie: Lid Raad van Commissarissen (15-12-2020 – 14-12-2024); Voorzitter Auditcommissie.

Huidige positie/loopbaan: CFO Ad Interim.

Nevenfuncties: Lid Raad van Commissarissen Ewals Cargo Care; Lid Raad van Commissarissen Evides; Lid Raad van Commissarissen Kruitbosch Cycle Universe.



J. (Jacqueline) Prins (1968)

Huidige functie: Lid Raad van Commissarissen (15-12-2023 - 14-12-2027).

Huidige positie/loopbaan: Algemeen directeur/secretaris van de Sociaal Economische Raad

Nevenfuncties: Voorzitter Raad van Toezicht Stichting Leergeld Nederland; Lid Raad van Toezicht Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum; Directeur holding van aandeelhouders Evides



T.E. (Thecla) Bodewes (1967)

Huidige functie: Lid Raad van Commissarissen (15-12-2023 – 14-12-2027).

Huidige positie/loopbaan: CEO van Thecla Bodewes Shipyards Group

Nevenfuncties: Voorzitter Raad van Commissarissen Scania Productions Netherlands; Lid Raad van Toezicht Allseas; Lid Raad van Toezicht Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij; Honorair Consul van Paraguay in Nederland; Boegbeeld Topsector Water & Maritiem

Fiscaal beleid

De Algemene directie merkt belastingen aan als integraal onderdeel van het Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen Beleid van het Havenbedrijf Rotterdam. Het Havenbedrijf Rotterdam ziet het betalen van belasting niet slechts als een kostenpost, maar ook als een middel om bij te dragen aan sociaaleconomische verbinding, duurzame groei en welvaart op de lange termijn.

Het Havenbedrijf Rotterdam handelt in overeenstemming met nationale en internationale (fiscale) wet- en regelgeving. Hierbij nemen we zowel de letter als de geest van de wet- en regelgeving in aanmerking. Het Havenbedrijf Rotterdam distantieert zich van belastingontwijking, de business is bij ons leidend en fiscaal sluit hier bij aan. Van 'tax havens' maken we geen gebruik en binnen onze internationale activiteiten zorgen we ervoor dat we belasting betalen in het land waar we waarde toevoegen. Wij betalen belasting in overeenstemming met de wet- en regelgeving van de landen waarin wij actief zijn. Van fiscale stimuleringsmaatregelen maken wij alleen gebruik als deze passen binnen de beleidsintentie van deze maatregelen en deze voor andere marktpartijen ook beschikbaar zijn. Wij passen het zakelijkheidsbeginsel van de OESO toe en onderschrijven de Tax Governance Code.

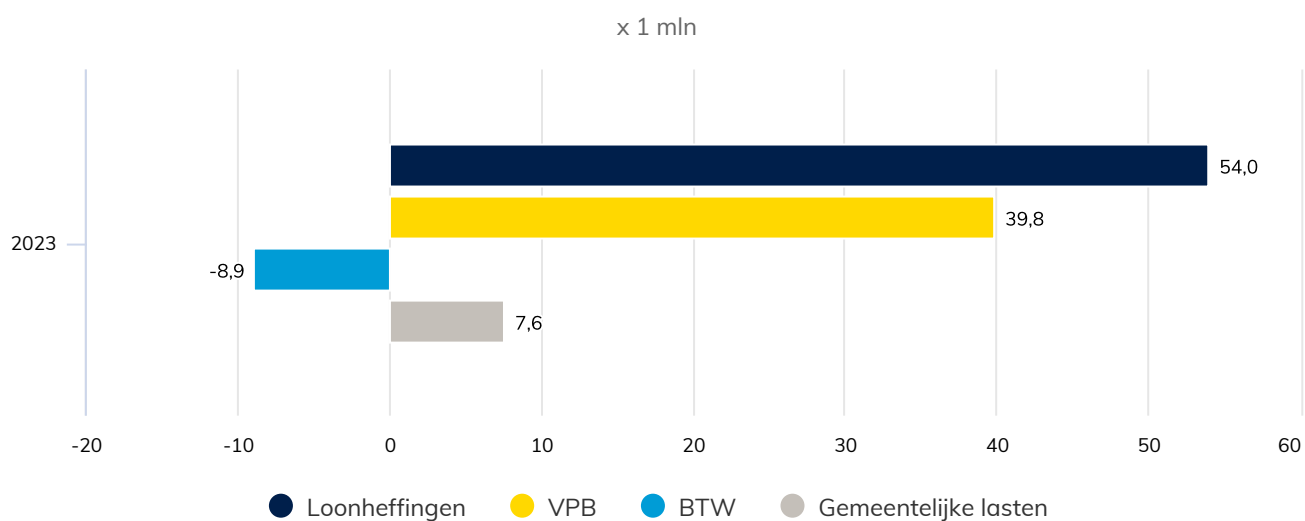
De tax manager is betrokken bij transacties waarbij beslissingen op het gebied van belastingheffing aan de orde zijn en bij onduidelijkheden schakelen wij een externe belastingadviseur in. Wij vinden het belangrijk om een goede relatie te onderhouden met de belastingautoriteiten en andere overheidsinstanties in de landen waar wij actief zijn. Doel is om een open en constructieve dialoog te hebben, gebaseerd op vertrouwen, respect en transparantie. Elementen waar discussie over kan ontstaan, stemmen we zoveel mogelijk vooraf af. Ons Tax Control Framework stelt ons in staat fiscale risico's te monitoren en te beheersen.

Wij vinden het tevens belangrijk om een bijdrage te leveren aan efficiënte belastingssystemen binnen Nederland en Europa. Wij zetten ons actief in om beleidsmakers te informeren over de gevolgen van nieuwe en bestaande wet- en regelgeving op de haven en de energietransitie.

Een uitgebreide versie van ons fiscaal beleid, evenals ons Country by Country report over 2022 en een lijst van onze deelnemingen met een omschrijving van de activiteiten kunt u vinden op het [Corporate Social Responsibility](#) gedeelte op onze website.

Wij zullen door onze internationale deelnemingen onder de Wet minimumbelasting 2024 vallen (OESO Pijler II). Wanneer het effectieve belastingtarief van een deelneming onder het minimumtarief van 15% ligt, zal de nieuwe wet onder meer de verschuldigde belasting in Nederland aanvullen tot de 15%. Wij hebben een impact analyse gemaakt van onze internationale deelnemingen en verwachten dat de financiële impact nihil tot zeer gering is. Wij zijn echter wel verplicht tot het doen van aangifte in dit kader.

Wij betalen verschillende soorten belastingen. Onze activiteiten in 2023 hebben geleid tot een totale belasting som van 92,5 miljoen euro. Hierin zitten ook de belastingen die wij afdragen namens onze werknemers (loonheffingen) en afnemers (omzetbelasting) begrepen. De belasting som bestaat uit de volgende elementen:



EU-Taxonomy

De EU-Taxonomy is een Europese regelgeving die inzichtelijk maakt in hoeverre de economische activiteiten van ondernemingen kunnen worden aangemerkt als een activiteit die bijdraagt aan de milieudoelstellingen van de Europese Unie (EU). Van het Havenbedrijf Rotterdam wordt verwacht dat wij deze informatie per verslagjaar 2025 delen. Wij hebben vanuit onze voortrekkersrol besloten al te communiceren over onze activiteiten die zijn opgenomen in de klimaatannexen van de EU-Taxonomy. De getoonde informatie in dit hoofdstuk valt, in tegenstelling tot de rest van dit verslag, buiten de scope van de accountantscontrole.

De Europese Commissie classificeert ecologisch duurzame activiteiten in zogenoemde 'annexen'. Er zijn zes opsommingen van activiteiten die volgens de EU ecologisch duurzaam zijn, gerelateerd aan de zes EU-milieudoelstellingen: klimaatmitigatie (concreet: broeikasgasemissiereductie), klimaatadaptatie (concreet: beperking risico's klimaatverandering), water, circulaire economie, verontreiniging en biodiversiteit. In deze annexen staan ook de criteria waaraan een activiteit moet voldoen voordat we het mogen classificeren als ecologisch duurzaam.

De EU hanteert twee stappen in de classificatie van ecologisch duurzame activiteit:

- Stap 1: Taxonomy-eligible-activiteiten die op een annexlijst voorkomen en in aanmerking komen voor taxonomy-alignment;
- Stap 2: Taxonomy-aligned-activiteiten die voldoen aan de criteria, zoals beschreven in de annex en die volgens de EU ecologisch duurzaam zijn.

De criteria om te worden geclassificeerd als taxonomy-aligned houden in dat een activiteit een significante bijdrage aan een milieudoelstelling levert, terwijl het de andere milieudoelstellingen niet schaadt ('do no significant harm', DNSH) en voldoet aan specifiek voorgeschreven sociale minimumgaranties (SMG) op het gebied van mensenrechten.

Klimaatmitigatie en klimaatadaptatie

Wij presenteren in dit verslag alleen taxonomy-eligibility en -alignment op de klimaatannex: de opsomming van activiteiten die bijdragen aan de milieudoelstellingen klimaatmitigatie of klimaatadaptatie. We merken op dat de opsomming van ecologisch duurzame activiteiten in de EU-Taxonomy niet uitputtend is. De huidige EU-Taxonomy erkent een deel van onze activiteiten 'nog' niet. Ter illustratie: verhuur van gebouwen is opgenomen in de opsomming, maar verhuur van terreinen niet. Dat laatste bepaalt een groot deel van onze omzet in de vorm van contractopbrengsten. De onderstaande cijfers laten daarmee een beperkt beeld van onze duurzame activiteiten zien. In het hoofdstuk '[Voortvarend werken aan de energietransitie](#)' laten we zien dat we aan veel projecten werken die onze haven duurzaam moeten maken; niet al deze activiteiten zijn opgenomen in een opsomming.

De kennis op het gebied van EU-Taxonomy groeit. Dit betekent dat wij onze aanpak en aannames aanpassen aan de nieuwste inzichten. Om deze reden is vergelijking met de getoonde cijfers in ons Jaarverslag 2022 niet mogelijk.

Omzet

Economische activiteiten	Code(s)	Absolute Omzet (€ x 1.000)	Aandeel Omzet *	Criteria inzake substantiële bijdrage						DNSH-criteria						SMG	Op EU-Taxonomy afgestemd aandeel Omzet, 2023	Categorie (faciliterende activiteit (F) of transitie-activiteit (T))
				KM	KA	W	C	V	B	KM	KA	W	C	V	B			
A. VOOR DE EU-TAXONOMY IN AANMERKING KOMENDE ACTIVITEITEN																		
A.1 Ecologisch duurzame activiteiten (op EU-Taxonomy afgestemd: eligible en "aligned")																		
Verwerving en eigendom van gebouwen	7.7	17.266	2,1%	N	J	NA	NA	NA	NA	J	J	J	J	J	J	J	2,1%	n.v.t.
Omzet uit aligned activiteiten (A.1)		17.266	2,1%															
A.2 Voor de EU-Taxonomy in aanmerking komende, maar ecologisch niet duurzame activiteiten (niet op EU-Taxonomy afgestemde activiteiten: "eligible", niet aligned)																		
Infrastructuur voor vervoer over water	6.16	385.015	45,8%	N	J	NA	NA	NA	NA	N	J	-	-	-	-	-		n.v.t.
Bibliotheken, archieven, musea en culturele activiteiten	13.2	860	0,1%	n.v.t.	N	NA	NA	NA	NA	-	-	-	-	-	-	-		F ¹
Omzet uit eligible, niet aligned activiteiten (A.2)		385.876	45,9%															
B. NIET VOOR DE EU-TAXONOMY IN AANMERKING KOMENDE ACTIVITEITEN																		
Omzet uit niet-eligible activiteiten (B)		438.368	52,1%															
C. TOTALE OMZET (A+B)																		
		841.510																

Afkortingen: "KM" = klimaatmitigatie; "KA" = klimaatadaptatie; "W" = water en mariene hulpbronnen; "C" = circulaire economie; "V" = verontreiniging; "B" = biodiversiteit en ecosystemen; "N" = voldoet niet aan betreffende criteria; "J" = voldoet aan betreffende criteria; "NA" = (nog) niet op getoetst, valt buiten de klimaatannex; "-" = niet getoetst, omdat eerder criterium niet behaald is; "n.v.t." = geen onderdeel van EU-Taxonomy-activiteit
¹ = Faciliterende activiteit voor klimaatadaptatie (Annex II)

Aligned omzet

De berekening van de omzet uit ecologisch duurzame activiteiten (A.1) betreft de omzet uit producten of diensten (inclusief immateriële activa) die kunnen worden geclassificeerd als taxonomy-aligned, gedeeld door de totale omzet (C).

- **7.7:** Dit betreft de huurinkomsten uit ons commercieel vastgoedportfolio. Deze zijn taxonomy-aligned voor klimaatadaptatie.

Eligible, niet-aligned omzet

De berekening van de omzet uit activiteiten die voor de EU-Taxonomy in aanmerking komen, maar ecologisch niet duurzaam zijn (A.2) betreft de bovenstaande omzetposten die niet kunnen voldoen aan de gestelde criteria voor substantiële bijdrage, DNSH of de sociale minimumgaranties. Dit wordt gedeeld door het totaal aan omzet (C).

- **6.16:** Wij classificeren onze omzet uit havengelden als taxonomy-eligible, als het directe gevolg van het exploiteren van waterwegen, haven- en rivierwerken en het verlenen van diensten en toezichtactiviteiten. De omzet kan niet worden geclassificeerd als taxonomy-aligned, omdat niet kan worden aangetoond dat onze waterinfrastructuur niet tot aanvullende broeikasgasemissies leidt.
- **13.2:** De omzet uit Futureland, ons informatiecentrum op de Maasvlakte, is geclassificeerd als taxonomy-eligible, maar heeft geen substantiële bijdrage aan klimaatadaptatie en kan derhalve niet geclassificeerd worden als taxonomy-aligned.

Operationele kosten (OpEx)

De EU-Taxonomy hanteert een nauwere definitie van totale OpEx ('Operational Expenditures'; operationele kosten) dan de Dutch GAAP: niet-gekapitaliseerde kosten voor research & development (inclusief training), korte-termijn huur, onderhoud, renovatie en andere directe uitgaven in verband met het dagelijkse onderhoud voor het effectief werken van materiële vaste activa (PPE). De enige kosten in onze OpEx die hieronder vallen, zijn onderhoudskosten.

Economische activiteiten	Code(s)	Absolute OpEx (€ x 1.000)	Aandeel OpEx *	Criteria inzake substantiële bijdrage						DNSH-criteria						SMG	Op EU-Taxonomy afgestemd aandeel OpEx, 2023	Categorie (faciliterende activiteit (F) of transitie-activiteit (T))
				KM	KA	W	C	V	B	KM	KA	W	C	V	B			
A. VOOR DE EU-TAXONOMY IN AANMERKING KOMENDE ACTIVITEITEN																		
A.1 Ecologisch duurzame activiteiten (op EU-Taxonomy afgestemd: eligible en "aligned")																		
Goederenvervoer via de zee- en kustvaart, vaartuigen voor havenactiviteiten en ondersteunende activiteiten	6.10	3.913	6,9%	N	J	NA	NA	NA	NA	J	J	J	J	J	J	J	6,9%	n.v.t.
Personenvervoer via de zee- en kustvaart	6.11	268	0,5%	N	J	NA	NA	NA	NA	J	J	J	J	J	J	J	0,5%	n.v.t.
Infrastructuur voor spoorvervoer	6.14	1.025	1,8%	J	J	NA	NA	NA	NA	J	J	J	J	J	J	J	1,8%	F ²
OpEx uit aligned activiteiten (A.1)		5.206	9,2%															
A.2 Voor de EU-Taxonomy in aanmerking komende, maar ecologisch niet duurzame activiteiten (niet op EU-Taxonomy afgestemde activiteiten: "eligible", niet aligned)																		
Infrastructuur voor wegvervoer en openbaar vervoer	6.15	6.861	12,1%	J	J	NA	NA	NA	NA	N	J	-	-	-	-	-		n.v.t.
Infrastructuur voor vervoer over water	6.16	7.839	13,8%	N	J	NA	NA	NA	NA	N	J	-	-	-	-	-		n.v.t.
Renovatie van bestaande gebouwen	7.2	2.156	3,8%	N	J	NA	NA	NA	NA	J	J	N	-	-	-	-		n.v.t.
OpEx uit eligible, niet aligned activiteiten (A.2)		16.836	29,7%															
B. NIET VOOR DE EU-TAXONOMY IN AANMERKING KOMENDE ACTIVITEITEN																		
OpEx uit niet-eligible activiteiten (B)		34.585	61,1%															
C. TOTALE OPEX (A+B) *			56.627															
Van de EU-Taxonomy uitgesloten OpEx			236.320															
Totaal operationele lasten			292.947															

Afkortingen: "KM" = klimaatmitigatie; "KA" = klimaatadaptatie; "W" = water en mariene hulpbronnen; "C" = circulaire economie; "V" = verontreiniging; "B" = biodiversiteit en ecosystemen; "N" = voldoet niet aan betreffende criteria; "J" = voldoet aan betreffende criteria; "NA" = (nog) niet op getoetst, valt buiten de klimaatannex; "-" = niet getoetst, omdat eerder criterium niet behaald is; "n.v.t." = geen onderdeel van EU-Taxonomy-activiteit

² = Faciliterende activiteit voor klimaatmitigatie (Annex I)

* De Taxonomie houdt een andere definitie aan van OpEx. In ons geval is dit het totaal aan onderhoudskosten.

Aligned operationele kosten (OpEx)

De berekening van de OpEx voor ecologisch duurzame activiteiten (A.1) betreft de som van 1) OpEx voor assets of processen gerelateerd aan taxonomy-aligned omzetcactiviteiten, 2) OpEx voor assets of processen die taxonomy-aligned zijn en 3) OpEx om taxonomy-eligible-activiteiten taxonomy-aligned te maken. Dit wordt gedeeld door het totaal aan onderhoudskosten (C).

- **6.10:** De kosten voor het onderhoud en (kleine) reparaties aan onze vloot zijn taxonomy-aligned voor klimaatadaptatie. Brandstofkosten zijn hierin niet meegenomen.
- **6.11:** De kosten voor het onderhoud en (kleine) reparaties aan de Nieuwe Maze zijn taxonomy-aligned voor klimaatadaptatie. Brandstofkosten zijn hierin niet meegenomen.
- **6.14:** De kosten voor het onderhoud van onze spoorinfrastructuur betreft een jaarlijkse bijdrage aan ProRail. De activiteit is ecologisch duurzaam voor zowel klimaatmitigatie (als faciliterende activiteit) als klimaatadaptatie.

Eligible, niet-aligned operationele kosten (OpEx)

De berekening van de OpEx voor activiteiten die voor de EU-Taxonomy in aanmerking komen, maar ecologisch niet duurzaam zijn (A.2) betreft bovenstaande OpEx die niet kunnen voldoen aan de gestelde criteria voor substantiële bijdrage, DNSH of de sociale minimumgaranties. Dit wordt gedeeld door het totaal aan onderhoudskosten (C).

- **6.15:** De kosten voor het onderhoud aan onze weginfrastructuur zijn niet taxonomy-aligned, omdat niet kan worden aangetoond dat deze infrastructuur niet tot aanvullende broeikasgasemissies leidt.
- **6.16:** De kosten voor het onderhoud aan onze waterinfrastructuur (excl. onderhoudsbaggerwerk) zijn niet taxonomy-aligned, omdat niet kan worden aangetoond dat deze infrastructuur niet tot aanvullende broeikasgasemissies leidt.

- **7.2:** De kosten voor het onderhoud aan ons vastgoedportfolio zijn niet taxonomy-aligned, omdat wij niet over de juiste informatie beschikken om te kunnen toetsen op de gestelde criteria.

Investerings (CapEx)

Onze financiële stromen in de CapEx ('Capital Expenditure'; investeringen) bestaan vaak uit verschillende activiteiten die tezamen het realiseren van een project of asset betreffen; te denken valt aan het aanleggen van een weg waarbij ook riolering wordt aangelegd. Ook bevatten projecten doorgaans kosten, samenhangend met de aanbesteding, vergunningverstrekking en engineering, die worden mee geactiveerd. Wij hebben onze CapEx projecten (en totale projectkosten) als geheel beoordeeld en geclassificeerd, op basis van het dominante karakter van het project of op te leveren object. Dit betekent dat wij de onderliggende activiteiten niet separaat hebben gecodeerd. De codering van projecten van 5 miljoen euro of meer met een indicatie dat er verschillende activiteiten onder vallen, hebben wij kwalitatief gevalideerd door deskundig oordeel. Wij zijn van mening dat wij met deze aanpak een waarheidsgetrouw getal delen.

De gemaakte CapEx kosten voor baggerwerkzaamheden als onderdeel van aanleg of onderhoud van waterzijde infrastructuur rekenen wij mee in de totale kosten van het project. Dit omdat het baggeren in het kader van CapEx-projecten eenmalige activiteiten betreft ten behoeve van het creëren of permanent functioneel verbeteren van de infrastructuur.

Economische activiteiten	Code(s)	Absolue CapEx (€ x 1.000)	Aandeel CapEx *	Criteria inzake substantiële bijdrage						DNSH-criteria						SMG	Op EU-Taxonomy afgestemd aandeel CapEx, 2023	Categorie (faciliterende activiteit (F) of transitie-activiteit (T))
				KM	KA	W	C	V	B	KM	KA	W	C	V	B			
A. VOOR DE EU-TAXONOMY IN AANMERKING KOMENDE ACTIVITEITEN																		
A.1 Ecologisch duurzame activiteiten (op EU-Taxonomy afgestemd: eligible en "aligned")																		
Goederenvervoer via de zee- en kustvaart, vaartuigen voor havenactiviteiten en ondersteunende activiteiten	6.10	217	0,1%	N	J	NA	NA	NA	NA	J	J	J	J	J	J	J	0,1%	n.v.t.
Personenvervoer via de zee- en kustvaart	6.11	2.396	0,9%	N	J	NA	NA	NA	NA	J	J	J	J	J	J	J	0,9%	n.v.t.
Infrastructuur voor spoorvervoer	6.14	4.938	1,9%	J	J	NA	NA	NA	NA	J	J	J	J	J	J	J	1,9%	F ²
Infrastructuur voor wegvervoer en openbaar vervoer	6.15	13.166	5,0%	N	J	NA	NA	NA	NA	J	J	J	J	J	J	J	5,0%	n.v.t.
Infrastructuur voor vervoer over water	6.16	2.176	0,8%	N	J	NA	NA	NA	NA	J	J	J	J	J	J	J	0,8%	n.v.t.
CapEx uit aligned activiteiten (A.1)		22.891	8,6%															
A.2 Voor de EU-Taxonomy in aanmerking komende, maar ecologisch niet duurzame activiteiten (niet op EU-Taxonomy afgestemde activiteiten: "eligible", niet aligned)																		
Aanpassing van binnenschepen voor personen- en goederenvervoer	6.9	14	0,0%	N	J	NA	NA	NA	NA	J	J	J	J	N	-	-		n.v.t.
Infrastructuur voor wegvervoer en openbaar vervoer	6.15	15.413	5,9%	N	J	NA	NA	NA	NA	N	J	-	-	-	-	-		n.v.t.
Infrastructuur voor vervoer over water	6.16	110.680	42,1%	N	J	NA	NA	NA	NA	N	J	-	-	-	-	-		n.v.t.
Bouw van nieuwe gebouwen	7.1	11.622	4,4%	N	J	NA	NA	NA	NA	N	J	-	-	-	-	-		n.v.t.
Renovatie van bestaande gebouwen	7.2	7.305	2,8%	N	J	NA	NA	NA	NA	J	J	N	-	-	-	-		n.v.t.
Installatie, onderhoud en reparatie van energie-efficiënte uitrusting	7.3	0	0,0%	N	J	NA	NA	NA	NA	J	J	J	N	-	-	-		n.v.t.
Verwerving en eigendom van gebouwen	7.7	1.099	0,4%	N	J	NA	NA	NA	NA	N	J	-	-	-	-	-		n.v.t.
Gegevensgestuurde oplossingen voor broeikasgasemissiereducties	8.2	167	0,1%	N	n.v.t.	NA	NA	NA	NA	-	-	-	-	-	-	-		F ²
CapEx uit eligible, niet aligned activiteiten (A.2)		146.300	54,8%															
B. NIET VOOR DE EU-TAXONOMY IN AANMERKING KOMENDE ACTIVITEITEN																		
CapEx uit niet-eligible activiteiten (B)		97.635	36,6%															
C. TOTALE CAPEX (A+B)																		
		266.826																

Afkortingen: "KM" = klimaatmitigatie; "KA" = klimaatadaptatie; "W" = water en mariene hulpbronnen; "C" = circulaire economie; "V" = verontreiniging; "B" = biodiversiteit en ecosystemen; "N" = voldoet niet aan betreffende criteria; "J" = voldoet aan betreffende criteria; "NA" = (nog) niet op getoetst, valt buiten de klimaatannex; "-" = niet getoetst, omdat eerder criterium niet behaald is; "n.v.t." = geen onderdeel van EU-Taxonomy-activiteit
² = Faciliterende activiteit voor klimaatmitigatie (Annex I)

Aligned investeringen (CapEx)

De berekening van de CapEx voor ecologisch duurzame activiteiten (A.1) betreft de som van 1) CapEx voor assets of processen gerelateerd aan taxonomy-aligned omzetcactiviteiten, 2) CapEx voor assets of processen die zelf taxonomy-aligned zijn en 3) CapEx om taxonomy-eligible-activiteiten taxonomy-aligned te maken. Dit delen we door de totale CapEx in materiële en immateriële activa tijdens het boekjaar vóór afschrijvingen, amortisatie en herwaarderingen (C).

- **6.10:** De investeringskosten van de aankoop van (tweedehands) vaartuigen als aanvulling op onze vloot zijn taxonomy-aligned voor klimaatadaptatie.
- **6.11:** De investeringskosten voor groot onderhoud aan de Nieuwe Maze zijn taxonomy-aligned voor klimaatadaptatie.
- **6.14:** De investeringskosten in spoorinfrastructuur zijn taxonomy-aligned voor zowel klimaatmitigatie (faciliterende activiteit) als klimaatadaptatie.
- **6.15:** Een beperkt deel van de investeringskosten voor wegvervoer is taxonomy-aligned op klimaatadaptatie; dit zijn kosten voor projecten waarvan kan worden aangetoond dat het niet tot aanvullende broeikasgasemissies leidt. Dit betreft investeringen in het project CER, het aanleggen van LED-verlichting, een congestievermijdend viaduct, en laadfaciliteiten voor zwaar wegverkeer.
- **6.16:** Een beperkt deel van de investeringskosten voor watervervoer is taxonomy-aligned op klimaatadaptatie; dit zijn kosten voor projecten waarvan kan worden aangetoond dat het niet tot aanvullende broeikasgasemissies leidt. Dit betreft investeringen in walstroomprojecten en vervanging van dieselaggregaten door autonome stroomvoorzieningen.

Eligible, niet-aligned investeringen (CapEx)

De berekening van de CapEx voor activiteiten die voor de EU-Taxonomy in aanmerking komen, maar ecologisch niet duurzaam zijn (A.2) betreft bovenstaande CapEx die niet kunnen voldoen aan de gestelde criteria voor substantiële bijdrage, DNSH of de sociale minimumgaranties. Dit wordt gedeeld door het totaal aan CapEx (C).

- **6.9:** De investeringskosten gepaard met de refit van onze vloot zijn niet taxonomy-aligned, omdat niet alle vaartuigen voldoen aan de Stage V-normen. Activiteit 6.9 kent ambitieuzere normen dan activiteit 6.10; derhalve is hier een verschil.
- **6.15:** Voor het grootste gedeelte van de investeringskosten voor wegvervoer geldt dat deze niet taxonomy-aligned zijn, omdat niet kan worden aangetoond dat het niet tot aanvullende broeikasgasemissies leidt.
- **6.16:** Voor het grootste gedeelte van de investeringskosten voor watervervoer geldt dat deze niet taxonomy-aligned zijn, omdat niet kan worden aangetoond dat het niet tot aanvullende broeikasgasemissies leidt.
- **7.1:** De investeringskosten voor de bouw van enkele vastgoedobjecten zijn niet taxonomy-aligned, omdat wij niet gecertificeerd kunnen aantonen dat de vraag naar primaire energie niet boven de drempel voor bijna-energieneutrale gebouwen ligt.
- **7.2 en 7.3:** De investeringskosten voor het groot onderhoud aan vastgoedobjecten (7.2) en voor de vervanging van de verlichting in onze vastgoedobjecten (7.3) in ons portfolio zijn niet taxonomy-aligned, omdat we niet beschikken over de juiste informatie om te kunnen toetsen op de criteria.
- **7.7:** De investeringskosten voor de aankoop van verschillende vastgoedobjecten zijn niet taxonomy-aligned. De aankoop van de vastgoedobjecten omvat meestal het aankopen van een stuk grond met een (verouderd) pand erop, wat niet voldoet aan de gestelde criteria. Als na de aankoop sprake is van sloop en nieuwbouw of renovatie, wordt het project geschaard onder criterium 7.1 of 7.2.
- **8.2:** De investeringskosten in een digitaal platform om de transport-gerelateerde emissies in de haven in kaart te brengen is niet taxonomy-aligned, omdat niet kan worden aangetoond dat dit ook leidt tot broeikasgasemissiereducties.

Taskforce on Climate-related Financial Disclosures (TCFD)

De effecten van klimaatverandering hebben een grote impact op de maatschappij en economie, waaronder het Rotterdamse haven- en industriecomplex. Wij bieden transparantie aan onze stakeholders in de stappen die we zetten richting een weerbare haven tegen invloeden van buitenaf. Dit doen wij in dit verslag. De Taskforce on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) biedt hiertoe een aantal aanbevelingen langs de as van vier thema's: governance, strategie, risicomanagement en indicatoren en doelstellingen. Aan de hand van de aanbevelingen vindt u verwijzingen naar de desbetreffende passages.

Klimaatverandering brengt verschillende risico's met zich mee, te groeperen in fysieke risico's en transitierisico's. In onze rollen als havenautoriteit en havenbeheerder nemen wij beide typen risico's mee in onze activiteiten. Fysieke risico's van klimaatverandering hebben gevolgen voor onze haveninfrastructuur en assets, ook voor die van onze klanten. Deze nemen we mee in de bedrijfsvoering om de kwaliteit van haveninfrastructuur en bereikbaarheid te waarborgen. Transitierisico's, als gevolg van de overgang naar een koolstofarme economie, kunnen de omstandigheden van de haven (license to operate) bepalen en kunnen een effect hebben op koolstofintensieve activiteiten in de haven. Hoe meer de globale temperatuur stijgt, des te groter de kans dat fysieke risico's optreden. Maatregelen om globale temperatuurstijging tegen te gaan, verkleinen de kans op fysieke risico's, maar vergroten de transitierisico's.

Governance

Benoem de governance van de organisatie rond klimaatgerelateerde risico's en kansen.

	Fysieke risico's	Transitierisico's
Omschrijf hoe de Board toezicht heeft op klimaatgerelateerde risico's en kansen	Klimaatadaptatie en waterveiligheid, Risicomanagement	Trends en toekomst, Risicomanagement
Omschrijf de rol van het Management in het inschatten en managen van klimaatgerelateerde risico's en kansen	Klimaatadaptatie en waterveiligheid, Risicomanagement	Trends en toekomst, Risicomanagement

Strategie

Benoem de impact van klimaatgerelateerde risico's en kansen op de activiteiten, strategie en financiën van de organisatie.

	Fysieke risico's	Transitierisico's
Omschrijf hoe de Board toezicht heeft op klimaatgerelateerde risico's en kansen	Klimaatadaptatie en waterveiligheid, Risicomanagement	Trends en toekomst, Risicomanagement
Omschrijf de rol van het Management in het inschatten en managen van klimaatgerelateerde risico's en kansen	Klimaatadaptatie en waterveiligheid, Risicomanagement	Trends en toekomst, Risicomanagement

Risicomanagement

Benoem hoe klimaatgerelateerde risico's worden geïdentificeerd, beoordeeld en gemanaged.

	Fysieke risico's	Transitierisico's
Omschrijf de processen voor het identificeren en inschatten van klimaatgerelateerde risico's	Klimaatadaptatie en waterveiligheid	Trends en toekomst
Omschrijf de processen voor het managen van klimaatgerelateerde risico's	Klimaatadaptatie en waterveiligheid	Trends en toekomst
Omschrijf hoe deze processen voor het identificeren, inschatten en managen van klimaatgerelateerde risico's verankerd zijn in het algemene Risk Management proces	Risicomanagement	Risicomanagement

Indicatoren en doelstellingen

Benoem de maatstaven en doelstellingen om relevante klimaatgerelateerde risico's en kansen in te schatten en te beheren.

	Fysieke risico's	Transitierisico's
Benoem de gebruikte maatstaven voor het inschatten van klimaatgerelateerde risico's en kansen in overeenstemming met de strategie en het Risk Management proces	Risicomanagement	Risicomanagement
Benoem Scope 1, Scope 2 en (waar geschikt) Scope 3 broeikasgas emissies en de daarbij behorende risico's	Voortvarend werken aan de energietransitie, Kerncijfers	Voortvarend werken aan de energietransitie, Kerncijfers
Omschrijf de gebruikte doelstellingen voor het managen van klimaatgerelateerde risico's en kansen en de prestaties ten overstaan van deze doelstellingen	Klimaatadaptatie en waterveiligheid	Trends en toekomst

UNGC 'Ten principles'

In onze bedrijfscode staat hoe wij ons gedragen ten opzichte van onze omgeving en verbinden wij ons aan de 'Ten Principles' van United Nations Global Compact (UNGC) wat betreft mensenrechten en arbeidsomstandigheden, milieu en anticorruptie. De Ten Principles komen op onze corporate website en in het jaarverslag terug. Hieronder een overzicht:

Mensenrechten

**1 Bedrijven moeten de internationale mensenrechten steunen en respecteren; en
2 Zorgen ervoor dat zij niet medeplichtig zijn aan schendingen van mensenrechten.**

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft een mensenrechtenbeleid, waarin wij ons verbinden aan de principes van de UN Guiding Principles for Business and Human Rights (UNGPR) en de OESO-richtlijnen. U leest er [hier](#) meer over.

Onze eigen werkzaamheden, in de vorm van investeringen en aanbestedingsprojecten, vinden grotendeels plaats in Nederland. In de context van onze bedrijvigheid zijn wij alert op onder meer de volgende risicogebieden:

- In onze rol als werkgever: arbeidsomstandigheden met betrekking tot veiligheid, privacy, gelijkheid en discriminatie;
- In onze rol als havenbeheerder: impact van klimaatverandering, (gezondheids-)overlast gemeenschap, schone leefomgeving, arbeidsomstandigheden met betrekking tot veiligheid en privacy.

Voor onze (internationale) havenactiviteiten en ons inkoopproces deden we een verdiepend mensenrechtenonderzoek (HRDD). Dit leverde een lijst van risico's op mensenrechtenkwesties op, die we in een risicoregister plaatsten. Hierin beoordelen we de ernst en waarschijnlijkheid van de risico's.

De volgende risico's zijn geprioriteerd voor onze inkoopactiviteiten van onder andere ICT (hardware en software), infrastructurele aanbestedingen, facilitair en adviesdiensten:

- Privacy;
- Veilige werkomgeving;
- Eerlijke compensatie voor werk;
- Gelijkheid;
- Schone leefomgeving;
- Impact van klimaatverandering.

Voor onze buitenlandactiviteiten zijn de volgende risico's op mensenrechtenkwesties geprioriteerd:

- Pecém (Brazilië): bescherming tegen geweld, gelijkheid, impact van klimaatverandering, veilige werkomgeving en gedwongen arbeid;
- Oman (Sohar): schone leefomgeving, bescherming tegen geweld, gelijkheid, impact van klimaatverandering, veilige leefomgeving en gedwongen arbeid;
- Overige: gelijkheid, impact van klimaatverandering en veilige leefomgeving.

Opvolgende acties moeten de risico's beperken. In 2023 stelde de afdeling Inkoop een 'Supplier Code of Conduct' in. De internationale afdeling werkt vanaf dit jaar met process flows die, afhankelijk van het type relatie, voorschrijven in welke mate mensenrechtenonderzoek moet worden gedaan.

Arbeid

**3 Bedrijven handhaven vrijheid van vereniging en het recht op collectieve onderhandelingen;
4 De uitbanning van alle vormen van gedwongen of verplichte arbeid;
5 De effectieve afschaffing van kinderarbeid; en
6 De uitbanning van discriminatie in arbeid en beroep.**

De arbeidsprincipes van de ILO worden ook onderschreven in ons mensenrechtenbeleid.

Onze medewerkers kunnen lid worden van FNV Overheid, CNV Publieke Diensten of onze eigen vakbond; OV-HbR. Deze partijen voeren ook de CAO-onderhandelingen namens alle medewerkers.

In onze bedrijfscode staat dat wij mensen niet anders behandelen, achterstellen of uitsluiten op basis van (persoonlijke) kenmerken. Het Havenbedrijf Rotterdam is ervan overtuigd dat diversiteit bijdraagt aan de kwaliteit van de medewerkers, een betere besluitvorming en aan meer wendbaarheid en innovatie. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft gerichte activiteiten om de diversiteit en inclusiviteit te bevorderen. U leest er [hier](#) meer over.

Milieu

7 Bedrijven dienen een preventieve aanpak van milieuvraagstukken te ondersteunen;
8 Initiatieven te nemen om een grotere verantwoordelijkheid voor het milieu te bevorderen; en
9 De ontwikkeling en inzet van milieuvriendelijke technologieën te bevorderen.

Een gezond en leefbaar milieu is de basis voor de universele rechten op leven en op een gezonde omgeving. Wij gaan voorzichtig om met het milieu, ontplooiën initiatieven om onze verantwoordelijkheid te vergroten en moedigen ontwikkeling en invoering van milieuvriendelijke technologieën aan.

Voor onze eigen emissies stelden wij gevalideerde doelstellingen op. U leest er [hier](#) meer over.

Onze infra-investeringen

Het Havenbedrijf Rotterdam omarmt de Green Deal Duurzaam GWW (Grond-, Weg- en Waterbouw), waarmee we als opdrachtgever in de voorbereiding en uitvoering actief naar kansen zoeken voor duurzaamheidsaspecten, zoals CO₂-reductie, circulariteit en verbetering van luchtkwaliteit. De aannemer neemt dit mee in de uitvoering.

- Milieukostenindicator (MKI) en CO₂-waarde van het project;
- Plan van aanpak voor een duurzame bouwplaats;
- ISO 14001 (milieuzorg).

Partijen die zich onvoldoende aan onze verwachtingen houden, sluiten we uit.

Onze klanten

Het Havenbedrijf Rotterdam hanteert meerdere initiatieven om het Rotterdamse haven- en industriecomplex en het transport te verduurzamen en de uitstoot van CO₂ en andere stoffen te verminderen:

- In ons portfoliomanagement sturen wij op maatschappelijke waardecreatie in klantprojecten.
- Onze strategie voor de energietransitie rust op vier pijlers:
 - Ontwikkelen van infrastructuur,
 - Veranderen van de energiebehoefte industrie,
 - Transitie van grondstoffen en brandstoffen;
 - Verduurzaming van transport.
- Bij onze terreinuitgiftes verwelkomen we circulaire bedrijven. U leest hier meer over in [Ruimte voor transitie](#).
- Duurzame zeeschepen worden beloond met de Green Award en ESI-korting. Met het ZEMBA-initiatief wordt een extra impuls gegeven.
- Wij stimuleren de 'Modal Shift': het verplaatsen van containertransport van de weg naar het water en spoor. Digitale oplossingen, zoals Routescanner, helpen hierbij.
- We monitoren verschillende uitstootcijfers om een gezonde omgeving te waarborgen, zoals natuur, luchtkwaliteit, geluid en omgevingsveiligheid (lees hier meer).

Anti-corruptie

10 Bedrijven bestrijden corruptie in alle vormen, met inbegrip van afpersing en omkoping.

Wij wijzen alle vormen van corruptie af en verwachten van onze medewerkers dat zij fraude en corruptie voorkomen. We hebben procedures, (inkoop-)richtlijnen, (financial control-)raamwerken en screenings, gericht op het voorkomen en of detecteren van ongewenst gedrag. Via verschillende trainingsprogramma's creëren wij bewustwording bij onze medewerkers. U kunt er [hier](#) meer over lezen.

In 2023 is besloten om de employmentscreening aan te scherpen om ondermijning tegen te gaan. U kunt er [hier](#) meer over lezen.

Op het gebied van integriteitsrisico's hebben wij structuurmaatregelen (regels, procedures, systemen en controles) en cultuurmaatregelen (bewustwording, communicatie en dialoog). Onze medewerkers kunnen digitaal integriteits- en weerbaarheidstrainingen volgen, waarin herkenning, bewustzijn en voorkomen van misstanden aan bod komen.



JAARREKENING

4.1 Balans

(voor resultaatbestemming, bedragen x € 1.000)	Ref.	31 december 2023	31 december 2022
Activa			
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	1	84.117	79.938
Materiële vaste activa	2	4.008.727	3.969.929
Financiële vaste activa	3	1.596.517	1.664.467
		5.689.361	5.714.334
Vlottende activa			
Vorraden		652	907
Vorderingen	4	229.595	208.391
Liquide middelen	5	290.811	177.819
		521.058	387.117
Totaal activa		6.210.419	6.101.451
Passiva			
Eigen vermogen			
Geplaatst aandelenkapitaal	6	900.000	900.000
Agio	6	391.200	391.200
Wettelijke reserve	6	138.654	123.922
Overige reserves	6	2.889.644	2.787.963
Te bestemmen resultaat	6	233.519	247.243
		4.553.017	4.450.328
Voorzieningen	7	49.498	46.967
Langlopende schulden	8	1.364.146	1.358.175
Kortlopende schulden	9	243.758	245.981
Totaal passiva		6.210.419	6.101.451

4.2 Winst- en verliesrekening

(bedragen x € 1.000)	Ref.	2023	2022
Netto-omzet	12	806.562	782.748
Overige bedrijfsopbrengsten	12	34.947	42.916
Som der bedrijfsopbrengsten		841.509	825.664
Lonen, salarissen en sociale lasten	13	-129.112	-123.910
Afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen van vaste activa	1 & 2	-187.208	-177.725
Overige bedrijfslasten	14	-163.834	-158.301
Som der bedrijfslasten		-480.154	-459.936
Bedrijfsresultaat		361.355	365.728
Financiële baten en lasten	16	-52.296	-47.359
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen		309.059	318.369
Belastingen	17	-75.703	-80.698
Resultaat deelnemingen	18	163	9.572
Resultaat na belastingen		233.519	247.243

4.3 Kasstroomoverzicht

(bedragen x € 1.000)	Ref.	2023	2022
Bedrijfsresultaat		361.355	365.728
Aanpassingen voor:			
-Afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen van vaste activa	1+2	187.208	177.725
-Mutaties in voorzieningen	7	18	-3.187
-Afkoop erfpacht	8	-3.531	-3.610
-Reservation fee	8	-26.388	6.384
		157.307	177.312
Mutaties in werkkapitaal:			
-Vorderingen	4	-28.589	-17.076
-Vorraden		255	-128
-Schulden	9	4.338	2.004
		-23.996	-15.200
Kasstroom uit bedrijfsactiviteiten		494.666	527.840
Ontvangen interest	16	6.792	978
Betaalde interest	16	-19.434	-12.326
Betaalde vennootschapsbelasting	17	-42.171	-25.516
		-54.813	-36.864
Kasstroom uit operationele activiteiten		439.853	490.976
Investeringsactiviteiten			
-Vaste activa	1+2	-268.541	-238.086
-Overige bijdragen en subsidies	2	34.251	12.464
-Verstreckte leningen	2	-525	-
		-234.815	-225.622
Desinvesteringen			
-Materiële vaste activa	2	2.390	2.376
-Aflossingen op langlopende vorderingen	3	225	1.964
		2.615	4.340
Kasstroom uit investeringsactiviteiten		-232.200	-221.282
Kasstroom vóór financiering		207.653	269.694

Aflossingen op langlopende schulden	8	-262.390	-260.390
Opgenomen leningen	8	300.000	-
Betaald dividend	6	-132.272	-122.664

Kasstroom uit financieringsactiviteiten		-94.662	-383.054
--	--	----------------	-----------------

Saldo kasstroom		112.992	-113.360
------------------------	--	----------------	-----------------

Saldo geldmiddelen begin boekjaar	5	177.819	291.179
Saldo geldmiddelen eind boekjaar	5	290.811	177.819

Mutatie geldmiddelen		112.992	-113.360
-----------------------------	--	----------------	-----------------

4.4 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling

Algemene toelichting en grondslagen

Activiteiten

De gemeente Rotterdam heeft per 31 december 2003 haar dienst gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam verzelfstandigd door middel van de oprichting van Havenbedrijf Rotterdam N.V. en door inbreng hierin van de onderneming van deze dienst. In het kader van deze inbreng is overeengekomen dat door de gemeente Rotterdam eeuwig durende erfpachten zouden worden gevestigd ten behoeve van Havenbedrijf Rotterdam N.V. Ter zake van de Erfpacht en de vestiging daarvan is geen vergoeding verschuldigd. De bij de dienst behorende verantwoordelijkheden zijn als volgt:

- De bevordering van een effectieve, veilige en efficiënte afhandeling van het scheepvaartverkeer en het zorgdragen voor nautische en maritieme orde en veiligheid, alsmede het optreden als bevoegde havenautoriteit in het Rotterdamse havengebied;
- Ontwikkeling, aanleg, beheer (incl. onderhoud) en exploitatie van het haven- en industriegebied in Rotterdam, in de ruimste zin van het woord.

De gemeente is slechts bevoegd de Erfpacht door opzegging te beëindigen indien Havenbedrijf Rotterdam N.V, in ernstige mate tekortschiet in de nakoming van haar verplichtingen richting de gemeente Rotterdam, in staat van faillissement is verklaard of indien de onroerende zaak waarop de betreffende Erfpacht rust niet meer een Havenbestemming heeft en het niet redelijkerwijs binnen een afzienbare termijn weer een Havenbestemming zal krijgen.

Vestigingsadres en structuurregime

Het Havenbedrijf Rotterdam is een naamloze (structuur)vennootschap naar Nederlands recht, statutair gevestigd te Rotterdam. De vennootschap is feitelijk gevestigd op het adres Wilhelminakade 909, 3072 AP te Rotterdam, Nederland en is ingeschreven in het handelsregister onder KvK nummer 24354561.

Op het Havenbedrijf Rotterdam is het verlicht structuurregime van toepassing omdat de aandelen van het Havenbedrijf Rotterdam worden gehouden door publiekrechtelijke rechtspersonen (de gemeente Rotterdam en de Staat der Nederlanden). De toepasselijkheid van het verlicht structuurregime houdt in dat de Algemene Vergadering de Algemene directie kan benoemen, schorsen en ontslaan.

Aandeelhouders

De aandelen worden gehouden door de gemeente Rotterdam (70,83%) en de Staat (29,17%).

Grondslagen voor het opstellen van de jaarrekening

De jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 Burgerlijk Wetboek en de uitspraken van de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving, uitgegeven door de Raad voor de Jaarverslaggeving.

De jaarrekening is opgesteld uitgaande van de continuïteitsveronderstelling. Dit houdt in dat het Havenbedrijf Rotterdam voorziet haar activiteiten in de voorzienbare toekomst voort te zetten.

Activa en verplichtingen worden in het algemeen gewaardeerd tegen de verkrijgings- of vervaardigingsprijs of de actuele waarde. Indien geen specifieke waarderingsgrondslag is vermeld vindt waardering plaats tegen de verkrijgingsprijs. Het boekjaar loopt van 1 januari 2023 tot en met 31 december 2023.

Vrijstelling consolidatieplicht

Het Havenbedrijf Rotterdam maakt gebruik van de vrijstelling van de plicht om de gegevens te consolideren van deelnemingen indien de in de consolidatie te betrekken maatschappijen gezamenlijk een financiële betekenis hebben die te verwaarlozen is op het geheel van het Havenbedrijf Rotterdam (RJ 217.304). De relatieve omvang van de niet geconsolideerde groepsmaatschappijen bedraagt circa 1% van het balanstotaal en de omzet van het Havenbedrijf Rotterdam en de financiële betekenis is daarom te verwaarlozen. Voor een overzicht van de deelnemingen zie [22 'Overzicht deelnemingen'](#).

Verbonden partijen

Als verbonden partij worden alle rechtspersonen aangemerkt waarover overheersende zeggenschap, gezamenlijke zeggenschap of invloed van betekenis kan worden uitgeoefend. Ook rechtspersonen die overwegende zeggenschap kunnen uitoefenen worden aangemerkt als verbonden partij. Ook de leden van de Raad van Commissarissen, de statutaire directieleden, andere sleutelfunctionarissen in het management van het Havenbedrijf Rotterdam en nauwe verwanten zijn verbonden partijen.

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

Stelselwijzigingen

In 2023 zijn geen stelselwijzigingen doorgevoerd die invloed hebben op het vermogen en resultaat.

Oordelen en schattingen

Bij de toepassing van de grondslagen en regels voor het opstellen van de jaarrekening vormt de leiding van het Havenbedrijf Rotterdam zich diverse oordelen en schattingen. Indien het noodzakelijke inzicht zoals omschreven in Titel 9 Burgerlijk Wetboek 2, artikel 362, paragraaf 1 dit vereist, is de aard van deze oordelen en schattingen, inclusief de onderliggende assumpties, toegelicht bij de betreffende jaarrekeningpost. In 2023 zijn er geen significante wijzigingen in de wijze van oordelen en schatten.

De belangrijkste oordelen en schattingen inclusief de bijbehorende veronderstellingen zijn:

Voorziening bodemsanering

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft voor een aantal terreinen de verantwoordelijkheid om bodemverontreiniging te saneren. Voor dit doeleinde wordt een voorziening gevormd, op de wijze zoals is opgenomen in de grondslag voor voorzieningen (zie [4.5 Grondslagen voor waardering van activa en passiva](#)). De verwachte uitgaven in de toekomst zijn geschat op basis van huidige saneringskosten, zoals bepaald door een externe expert en zijn onderhevig aan wijzigingen in wet- en regelgeving. Voor discontering wordt gebruik gemaakt van de rente op hoge kwaliteits-ondernemingsobligaties per 31 december 2023, en een inschatting van lange termijn inflatie op de saneringskosten.

Interest rate swap

De effectiviteit van de interest rate swaps wordt onder meer beoordeeld op basis van de verwachte langetermijn-financieringsbehoefte die volgt uit de strategische ambities van het Havenbedrijf Rotterdam. Hierbij zijn schattingen gemaakt ten aanzien van economische ontwikkelingen en de effecten hiervan op het resultaat, de investeringen en de financieringsbehoefte. Deze schattingen worden gebruikt om een kwantitatieve analyse te maken ter vaststelling of er mogelijk sprake is van een ineffectief deel van de interest rate swaps. Indien de financieringsbehoefte in werkelijkheid lager blijkt te zijn dan de gedane schattingen, kan dit leiden tot (toekomstige) ineffectiviteit die, indien de marktwaarde lager is dan de kostprijs, op dat moment in het resultaat verantwoord dient te worden. Mogelijke afwijkingen op verwachtingen kunnen niet worden uitgesloten en worden jaarlijks structureel beoordeeld.

Waardering stikstofrechten

Aangekochte stikstofrechten worden ingebracht in de Depositiebank Haven Industrieel Complex en worden gewaardeerd conform de grondslag zoals opgenomen onder immateriële vaste activa (zie ook [4.5 Grondslagen voor waardering activa en passiva](#)). De waardering wordt gedaan op grond van de toepasbaarheid en inzetbaarheid van de stikstofrechten in lijn met de provinciale Beleidsregels Depositiebank Haven Industrieel Complex. Doordat de wet- en regelgeving rondom stikstof onderhevig is aan wijzigingen is de waardering van de stikstofrechten onderhevig aan schattingen. Zo is in 2023 sprake geweest van een afwaardering van aangekochte stikstofrechten als gevolg van de definitieve uitspraak van de Raad van State dat aangekochte stikstofruimte binnen een straal van maximaal 25 km afstand vanaf de bron gebruikt mag worden. Gezien de afstand van de bronnen waarvan in 2023 de stikstofrechten zijn aangekocht, ten opzichte van relevante Natura 2000 gebieden is de aangekochte depositieruimte beperkt inzetbaar voor ontwikkelingen in het HIC. De stikstofruimte is naar rato van inzetbaarheid ten behoeve van het HIC afgewaardeerd.

Afschrijvingen en restwaarde

Per activacategorie zijn de afschrijvingstermijnen vastgesteld op basis van de verwachte economische levensduur en wordt lineair afgeschreven. De gehanteerde afschrijvingstermijnen zijn uiteengezet in 1 'Immateriële vaste activa' en 2 'Materiële vaste activa'. Gedurende het jaar wordt getoetst of zich zodanige wijzigingen hebben voorgedaan dat een aanpassing van de economische levensduur noodzakelijk is. Een dergelijke aanpassing wordt toekomstgericht doorgevoerd.

Valutaomrekening

De jaarrekening luidt in euro's, hetgeen de functionele en presentatievaluta van het Havenbedrijf Rotterdam is. Een transactie in vreemde valuta wordt bij de eerste verwerking gewaardeerd tegen de valutakoers op transactiedatum. Monetaire balansposten in vreemde valuta worden omgerekend tegen de valutakoers op de balansdatum. Niet-monetaire balansposten in vreemde valuta worden omgerekend tegen de valutakoers op transactiedatum.

Koersverschillen die optreden bij de afwikkeling dan wel de omrekening van monetaire posten in vreemde valuta, worden verwerkt in de winst-en-verliesrekening.

Activa en passiva van deelnemingen met een valuta anders dan de presentatievaluta, worden omgerekend tegen de koers per balansdatum en de baten en lasten in de winst-en-verliesrekening worden omgerekend tegen de gemiddelde koers gedurende het boekjaar. De koersverschillen hieruit voortkomend worden direct in de wettelijke reserve 'Reserve omrekeningsverschillen' verwerkt.

Salderen

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

4.5 Grondslagen voor waardering activa en passiva

Activa

Immateriële vaste activa

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

Het afschrijven van de immateriële vaste activa geschiedt stelselmatig op basis van de geschatte economische levensduur met een maximum van tien jaar. De economische levensduur en afschrijvingsmethode worden aan het einde van ieder boekjaar opnieuw beoordeeld.

In 2023 heeft het Havenbedrijf Rotterdam stikstofrechten aangekocht. De stikstofrechten zijn niet vrij verhandelbaar, maar worden aangewend volgens de beleidsregels van de Depositiebank Haven Industrieel Complex. Het doel is om de stikstofrechten in te zetten bij uitgifteprojecten.

De grondslagen voor waardering conform de immateriële vaste activa zijn van toepassing. Dit betekent dat de aangekochte stikstofrechten worden opgenomen tegen de verkrijgingsprijs verminderd met de cumulatieve afschrijvingen en indien van toepassing cumulatieve bijzondere waardeverminderingen. De aangekochte stikstofrechten kunnen pas gebruikt worden wanneer de vergunningen volledig verleend zijn en dat is eveneens het moment dat de stikstofrechten verkocht en vervreemd worden. Omdat de stikstofrechten in de tussentijd niet gereed zijn voor gebruik, is er geen sprake van systematische afschrijvingen en de stikstofaankopen worden verwerkt onder de categorie 'vooruitbetaald op immateriële vaste activa'.

Materiële vaste activa

De materiële vaste activa bestaat voornamelijk uit de terreinen, (openbare) infra, havenbekkens, vaarwegen, kademuren, steigers en overige afmeervoorzieningen binnen het haven- en industriecomplex. Aangezien de kasstromen die worden gegenereerd vanuit verhuur van terreinen en kademuren niet grotendeels onafhankelijk zijn van de andere activa van het Havenbedrijf Rotterdam (dit hangt namelijk nauw samen met andere activa zoals (openbare) infra, vaarwegen, kademuren, havenbekkens etc.), kwalificeren terreinen en overige activa voor verhuur van het Havenbedrijf Rotterdam niet als vastgoedobjecten maar als materiële vaste activa.

Materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen kostprijs (verkrijgings- of vervaardigingsprijs) inclusief direct toerekenbare kosten (waaronder bouwrente), minus eventuele investeringssubsidies, verminderd met de cumulatieve afschrijvingen en indien van toepassing cumulatieve bijzondere waardeverminderingen.

De vervaardigingsprijs bestaat uit de aanschaffingskosten van grond- en hulpstoffen en kosten die rechtstreeks toerekenbaar zijn aan de vervaardiging inclusief installatiekosten. Voorbereidingskosten op investeringsprojecten worden geactiveerd vanaf het moment dat vaststaat dat deze projecten feitelijk uitgevoerd zullen worden. Personeelskosten van functies die voornamelijk aan investeringsprojecten werken worden geactiveerd als het direct aan de vervaardiging van een actief toerekenbare personeelskosten betreft.

Zolang het materieel vast actief niet op zijn plaats en in de staat is gebracht voor het beoogd gebruik, worden de opbrengsten uit de verkoop- en de bijbehorende kosten van geproduceerd materiaal per saldo in mindering gebracht op de kostprijs van het actief.

De kosten van groot onderhoud worden verwerkt volgens de componentenbenadering. Dit houdt in dat het materieel vast actief bij de eerste verwerking in de balans opgesplitst wordt in twee of meer componenten, ieder met een eigen economische levensduur en dus afschrijvingstermijn. Bij de uitvoering van het groot onderhoud worden de kosten, indien aan de activeringscriteria is voldaan, opnieuw geactiveerd, waarna wordt afgeschreven over de geschatte termijn waarvoor het onderhoud is gepleegd. Alle overige onderhoudskosten of de resterende boekwaarde van de activa die vervangen worden, worden direct in de winst-en-verliesrekening verwerkt.

De materiële vaste activa worden lineair afgeschreven op basis van de geschatte economische levensduur, rekening houdend met de restwaarde. Indien de verwachting omtrent de afschrijvingsmethode, gebruiksduur en/of restwaarde in de loop van de tijd materiële wijzigingen ondergaat, wordt deze als een schattingswijziging verantwoord.

De afschrijvingsperioden zijn als volgt bepaald:

- Terreinen en infraplus	25 jaar - niet afgeschreven
- Openbare infra, havenbekken en vaarwegen	8 - 50 jaar
- Kademuren, steenglooiingen, steigers en overige afmeervoorzieningen	25 - 75 jaar
- Vaste bedrijfsmiddelen en overige activa	3 - 50 jaar

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

Een materieel vast actief wordt niet langer in de balans opgenomen na vervreemding of wanneer geen toekomstige prestatie-eenheden van het gebruik of de vervreemding worden verwacht. De bate of last die voortvloeit uit de desinvestering wordt in de winst-en-verliesrekening verwerkt.

Financiële vaste activa

Deelnemingen

Deelnemingen waarbij invloed van betekenis kan worden uitgeoefend op het zakelijke en financiële beleid, worden gewaardeerd volgens de vermogensmutatiemethode (nettovermogenswaarde). Voor de bepaling of sprake is van invloed van betekenis worden de financiële instrumenten die potentiële stemrechten bevatten, indien deze economische betekenis hebben, mede in aanmerking genomen. Invloed van betekenis wordt in ieder geval verondersteld aanwezig te zijn bij een aandeelhoudersbelang van 20% of meer van de aan de aandelen verbonden stemrechten. Wanneer er sprake is van een belang in een joint venture, dan wordt het desbetreffende belang niet proportioneel geconsolideerd. Van een joint venture is sprake indien als gevolg van een overeenkomst tot samenwerking de zeggenschap door de deelnemers gezamenlijk wordt uitgeoefend.

De nettovermogenswaarde wordt berekend volgens de grondslagen die gelden voor de jaarrekening van het Havenbedrijf Rotterdam. Voor deelnemingen waarvan onvoldoende gegevens beschikbaar zijn voor aanpassing aan deze grondslagen, wordt uitgegaan van de waarderingsgrondslagen van de desbetreffende deelneming.

Overeenkomstig de vermogensmutatiemethode, worden de deelnemingen in de balans opgenomen tegen het aandeel van het Havenbedrijf Rotterdam in de nettovermogenswaarde, vermeerderd met het aandeel in de resultaten en het aandeel in de directe mutaties in het eigen vermogen van de deelnemingen vanaf het moment van verwerving, verminderd met het aandeel in de dividenduitkeringen van deelnemingen. In de winst-en-verliesrekening wordt het aandeel van het Havenbedrijf Rotterdam in het resultaat van de deelnemingen opgenomen. Indien en voor zover het Havenbedrijf Rotterdam niet zonder beperking uitkering van de positieve resultaten aan haar kan bewerkstelligen, worden de resultaten in een wettelijke reserve opgenomen.

Indien de waardering van een deelneming volgens de nettovermogenswaarde negatief is, wordt deze op nihil gewaardeerd. Hierbij worden andere langlopende belangen in de deelneming die feitelijk worden aangemerkt als een onderdeel van de netto-investering, ook meegenomen. Indien en voor zover het Havenbedrijf Rotterdam in deze situatie geheel of gedeeltelijk instaat voor de schulden van de deelneming, dan wel een feitelijke verplichting bestaat de deelneming tot betaling van haar schulden in staat te stellen, wordt hiervoor een voorziening getroffen. De voorziening wordt gewaardeerd tegen de contante waarde.

De eerste waardering van gekochte deelnemingen is gebaseerd op de reële waarde van de identificeerbare activa en verplichtingen op het moment van acquisitie. Voor de vervolgwaaarding worden de grondslagen toegepast die gelden voor deze jaarrekening, uitgaande van de waarden bij eerste waardering.

Deelnemingen waarbij geen invloed van betekenis kan worden uitgeoefend op het zakelijke en financiële beleid, worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs minus eventuele bijzondere waardeverminderingen. Als resultaat wordt in aanmerking genomen het in het verslagjaar gedeclareerde dividend van de deelneming, waarbij niet in contanten uitgekeerde dividenden worden gewaardeerd tegen reële waarde.

Indien sprake is van een bijzondere waardevermindering vindt waardering plaats tegen de realiseerbare waarde. De afwaardering vindt plaats ten laste van de winst-en-verliesrekening.

Latente belastingvorderingen

Latente belastingvorderingen en -verplichtingen worden opgenomen voor belastbare tijdelijke verschillen tussen de waarde van de activa en passiva volgens fiscale voorschriften enerzijds en de boekwaarden die in deze jaarrekening gevolgd worden anderzijds. De berekening van de latente belastingvorderingen en -verplichtingen geschiedt tegen de belastingtarieven die op het einde van het boekjaar gelden, of tegen de tarieven die in de komende jaren gelden, voor zover deze zijn doorgevoerd in de Wet op de vennootschapsbelasting.

Latente belastingvorderingen worden gewaardeerd indien het waarschijnlijk is dat voldoende fiscale winst beschikbaar zal zijn waarmee verliezen kunnen worden gecompenseerd en verrekeningsmogelijkheden kunnen worden benut.

Belastinglatenties worden gewaardeerd op nominale waarde.

De latente belastingvorderingen en -verplichtingen worden gesaldeerd voor zover de vorderingen en verplichtingen onderdeel uitmaken van dezelfde fiscale eenheid en voor zover deze eenzelfde looptijd hebben.

Vorderingen

De onder financiële vaste activa opgenomen verstrekte leningen en overige vorderingen en handelsvorderingen 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. Indien er geen sprake is van agio of disagio of transactiekosten is de geamortiseerde kostprijs gelijk aan de nominale waarde van de vordering. Baten en lasten worden in de winst-en-verliesrekening verwerkt zodra de vorderingen aan een derde worden overgedragen of een bijzondere waardevermindering ondergaan, alsmede via het amortisatieproces.

Derivaten en hedge accounting

Het beleid van het Havenbedrijf Rotterdam is om een deel van de rente-, valuta- en productprijrisico's effectief af te dekken. Het Havenbedrijf Rotterdam maakt hierbij gebruik van afgeleide financiële instrumenten welke niet beursgenoteerd zijn en waarvan de onderliggende waarde niet beursgenoteerd is. Initiële waardering vindt plaats tegen reële waarde en vervolgwaardering tegen kostprijs (of lagere reële waarde). Het Havenbedrijf Rotterdam voldoet aan de voorwaarden om kostprijshedge-accounting toe te kunnen passen en past dit ook toe. Indien de hedgerelatie effectief is, blijven waardeveranderingen van de derivaten off-balance. De mate van effectiviteit van de afgesloten derivaten, waaronder de interest rate swaps, wordt jaarlijks getoetst door het vergelijken van de kritische kenmerken van het hedge-instrument en de afgedekte positie. Indien deze kenmerken niet geheel overeenkomen, is er een indicatie van een mogelijk ineffectief deel en wordt een kwantitatieve ineffectiviteitsmeting uitgevoerd. Hierbij wordt de verandering van de reële waarde van het afgesloten derivaat vergeleken met de reële-waardeverandering van een hypothetisch derivaat waarvan de kritische kenmerken exact overeenkomen met de afgedekte positie(s). Indien het instrument (deels) ineffectief is, wordt dit deel zonder kostprijshedge-accounting gewaardeerd op kostprijs of lagere marktwaarde en wordt de waardemutatie van het ineffectieve deel ten laste of bij mogelijk latere terugname ten gunste van de winst-en-verliesrekening gebracht in de financiële baten en lasten. Het toepassen van kostprijshedge-accounting wordt beëindigd als het hedge-instrument afloopt of wordt verkocht, beëindigd of uitgeoefend. Of wanneer de hedge niet langer voldoet aan de voorwaarden voor hedge-accounting.

Embedded derivaten die afgescheiden van het basiscontract op de balans worden opgenomen, worden initieel gewaardeerd tegen reële waarde en vervolgwaardering tegen kostprijs of lagere reële waarde. Waardemutaties worden verwerkt in de winst-en-verliesrekening in de financiële baten en lasten.

Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa

Op iedere balansdatum wordt beoordeeld of er aanwijzingen zijn dat een actief aan een bijzondere waardevermindering onderhevig kan zijn. Indien dergelijke indicaties aanwezig zijn, wordt de realiseerbare waarde van het individueel actief vastgesteld, als het een actief betreft dat zelfstandig kasstromen genereert. Voor activa die niet zelfstandig kasstromen genereren en afhankelijk zijn van de kasstromen van andere activa of groepen van activa, wordt de realiseerbare waarde bepaald voor de kasstroomgenererende eenheid waarvan het betreffende actief deel uitmaakt.

Een kasstroomgenererende eenheid is de kleinst identificeerbare groep (toegerekende) activa die zelfstandig kasstromen genereert die grotendeels onafhankelijk zijn van de kasstromen uit andere activa of groepen van activa.

Kasstroomgenererende eenheden worden onderscheiden op basis van de economische samenhang tussen activa en het genereren van externe kasstromen en niet op basis van afzonderlijke juridische entiteiten.

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft het haven- en industriecomplex (HIC) als één kasstroomgenererende eenheid aangemerkt aangezien de kasstromen van alle gebieden in het HIC onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Daarnaast kunnen één of meer kasstroomgenererende eenheden worden onderscheiden voor investeringen in extra (individuele) modificaties van objecten die niet overdraagbaar zijn aan andere klanten, omdat zij geen invulling geven aan een havenfunctie (de zogenoemde 'zeer klantspecifieke investeringen'). Voor het HIC wordt twee keer per jaar vastgesteld of er sprake is van een bijzondere waardevermindering. Voor zeer klantspecifieke investeringen wordt vastgesteld of er sprake is van een bijzondere waardevermindering indien daar aanwijzingen voor bestaan. Aanwijzingen voor een eventuele bijzondere waardevermindering kunnen zich dus zowel voordoen op het niveau van het HIC als op een lager niveau.

Van een bijzondere waardevermindering is sprake als de boekwaarde van een actief of de kasstroomgenererende eenheid waartoe een actief behoort, hoger is dan de realiseerbare waarde; de realiseerbare waarde is de hoogste van de opbrengstwaarde en de bedrijfswaarde. Een bijzondere waardevermindering wordt direct als last verwerkt in de winst-en-verliesrekening onder gelijktijdige verlaging van de boekwaarde van het betreffende actief.

De bedrijfswaarde is gebaseerd op de geprognosticeerde vrije kasstromen. Voor de bepaling van de bedrijfswaarde gebruikt het Havenbedrijf Rotterdam een financieel model dat door een onafhankelijke externe partij is beoordeeld. De bedrijfswaarde is bepaald volgens een Discounted Cash Flow (DCF) berekening van de toekomstige vrije kasstromen. Deze kasstromen worden contant gemaakt tegen de vastgestelde vermogenskostenvoet (WACC) van het Havenbedrijf Rotterdam. De WACC wordt bepaald op basis van het Capital Asset Pricing Model (CAPM). Hierbij wordt de vermogenskostenvoet van het Havenbedrijf Rotterdam bepaald op basis van een gewogen gemiddelde van de eigen en vreemd vermogenskostenvoet. De vreemd vermogenskostenvoet bestaat uit het gewogen gemiddelde van de betaalde rentekosten, gecorrigeerd voor het effect van vennootschapsbelasting. De eigen vermogenskostenvoet wordt bepaald op basis van de risicovrije rente, marktrisicopremie en het bedrijfsspecifieke risico (Beta).

Indien wordt vastgesteld dat een bijzondere waardevermindering die in het verleden verantwoord is, niet meer bestaat of is afgenomen, dan wordt de toegenomen boekwaarde van de desbetreffende activa niet hoger gesteld dan de boekwaarde die bepaald zou zijn indien geen bijzondere waardevermindering voor het actief zou zijn verantwoord.

Bij financiële activa die gewaardeerd zijn tegen geamortiseerde kostprijs wordt de omvang van de bijzondere waardevermindering bepaald als het verschil tussen de boekwaarde van het actief en de best mogelijke schatting van de toekomstige kasstromen, contant gemaakt tegen de effectieve rentevoet van het financiële actief zoals die is bepaald bij de eerste verwerking van het instrument.

Vorraden

De voorraden betreffen hoofdzakelijk brandstof, reserveonderdelen en verbruiksmaterialen voor de vaartuigen en technische installaties. De voorraden worden gewaardeerd tegen de verkrijgingsprijs of lagere opbrengstwaarde.

Vorderingen

Vorderingen worden bij eerste verwerking gewaardeerd tegen de reële waarde van de tegenprestatie. Vorderingen worden na eerste verwerking gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs. Indien geen sprake is van (dis)agio en transactiekosten is de geamortiseerde kostprijs gelijk aan de nominale waarde van de vorderingen. Als de ontvangst van de vordering is uitgesteld op grond van een verlengde overeengekomen betalingstermijn wordt de reële waarde bepaald aan de hand van de contante waarde van de verwachte ontvangsten en worden er op basis van de effectieve rente rente-inkomsten ten gunste van de winst-en-verliesrekening gebracht. Voorzeningen wegens oninbaarheid worden in mindering gebracht op de boekwaarde van de vordering.

Liquide middelen

Liquide middelen bestaan uit tegoeden op bankrekeningen met een looptijd korter dan twaalf maanden. De liquide middelen worden gewaardeerd tegen de reële waarde, gewoonlijk gelijk aan de nominale waarde. Deposito's worden onder liquide middelen opgenomen indien zij in feite ter onmiddellijke beschikking staan.

Passiva

Voorzieningen

Voorzieningen worden gevormd indien op balansdatum in rechte afdwingbare of feitelijke verplichtingen bestaan, waarbij het waarschijnlijk is dat een uitstroom van middelen noodzakelijk is en waarvan de omvang op betrouwbare wijze is te schatten. De omvang van de voorziening wordt bepaald door de beste schatting van de bedragen die noodzakelijk zijn om de desbetreffende verplichtingen en verliezen per balansdatum af te wikkelen. Voorzieningen worden gewaardeerd tegen contante waarde. Bij deze contante waarde berekening wordt rekening gehouden met inflatie in de kasstromen en de disconteringsvoet. Indien de tijdswaarde van geld niet materieel is, wordt de voorziening tegen nominale waarde verantwoord.

Pensioenen

De over het verslagjaar verschuldigde premie wordt verantwoord onder de personeelslasten in de winst-en-verliesrekening in de periode waarover deze verschuldigd zijn. Te betalen premie dan wel de vooruitbetaalde premie per jaareinde wordt als overlopend passief respectievelijk overlopend actief verantwoord.

Het Havenbedrijf Rotterdam is voor de pensioenregeling aangesloten bij het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP). Deze pensioenregeling heeft voor de deelnemer het karakter van een middelloonregeling, waarbij sprake is van voorwaardelijke indexatie.

Behalve de betaling van premies heeft het Havenbedrijf Rotterdam geen verdere verplichtingen uit hoofde van deze pensioenregeling.

Voor verplichtingen naast de aan de pensioenuitvoerder te betalen premie wordt een voorziening opgenomen indien per balansdatum sprake is van een in rechte afdwingbare of feitelijke verplichting aan de pensioenuitvoerder en/of werknemer, het waarschijnlijk is dat voor de afwikkeling van die verplichting een uitstroom van middelen noodzakelijk is en er een betrouwbare schatting kan worden gemaakt van de omvang van de verplichting.

De dekkingsgraad van ABP op 31 december 2023 was 110,5%.

Overige personeelsregelingen

Er zijn voorzieningen getroffen voor toekomstige betalingen aan personeel in het kader van vervroegde uittreding, toekomstige bijdragen in de ziektekostenpremies na pensionering en jubileumuitkeringen. De omvang van de verplichtingen wordt bepaald door het contant maken van de geschatte toekomstige kasstromen, rekening houdend met verwachte salarisontwikkelingen, kans op uitdiensttreding, kans op overlijden alsmede loopbaanontwikkelingen en inflatieveronderstellingen. Hierbij wordt uitgegaan van rentetarieven die gelden voor hogekwaliteit-ondernemingsobligaties per 31 december 2023. De dotatie aan de voorziening personeelsregelingen wordt verantwoord onder de personeelslasten in de winst-en-verliesrekening.

Voorziening voor toekomstige bodemsanering

De voorziening voor toekomstige bodemsanering heeft betrekking op door het Havenbedrijf Rotterdam geaccepteerde restvervuiling bij huurbeëindiging van terreinen. De omvang van de voorziening wordt bepaald door de contante waarde van de verwachte saneringsuitgaven op de locaties waarbij de huurder de saneringsverplichting afgekocht heeft. Deze verwachte saneringsuitgaven worden berekend op basis van de huidige saneringskosten, het verwachte moment van sanering (in de toekomst) en verwachte effecten op de saneringskosten door technologische ontwikkelingen op dit gebied. Bij deze contante waarde berekening wordt rekening gehouden met inflatie in de kasstromen en de disconteringsvoet. De gehanteerde rentevoet is gebaseerd op basis van hogekwaliteit-ondernemingsobligaties per 31 december 2023.

Voor bodemvervuiling van de overige terreinen is in de jaarrekening geen voorziening opgenomen. Voor deze terreinen geldt dat in de standaardcontractbepalingen van het Havenbedrijf Rotterdam is opgenomen dat de bodem bij beëindiging van het contract in oorspronkelijke staat aan het Havenbedrijf Rotterdam dient te worden opgeleverd. De dotatie aan de voorziening toekomstige bodemsanering wordt verantwoord onder de overige bedrijfslasten in de winst-en-verliesrekening.

Langlopende schulden

Langlopende leningen

Langlopende leningen worden bij de eerste verwerking gewaardeerd tegen reële waarde. Transactiekosten die direct zijn toe te rekenen aan de verwerving van de langlopende leningen worden in de waardering bij eerste verwerking opgenomen. Na de eerste waardering worden de langlopende leningen gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs volgens de effectieve-rentemethode. Indien er geen sprake is van agio, disagio of transactiekosten is de geamortiseerde kostprijs gelijk aan de nominale waarde van de schuld. Winst of verlies worden in de winst-en-verliesrekening opgenomen zodra de verplichtingen niet langer op de balans worden opgenomen, alsmede via het amortisatieproces.

De rentevoet ten aanzien van de langlopende leningen is deels vastgezet door middel van een renteswap naar een vast rentepercentage.

Afkoop erfpacht

Voor huurders van terreinen bestaat de mogelijkheid om de erfpacht in één keer, voor de gehele contractduur, tegen de contante waarde af te kopen. Het afkoopbedrag wordt berekend op basis van de erfpachtprijs op het afkoopmoment, een indexering voor de komende jaren en een rentepercentage waartegen contant wordt gemaakt. De ontvangen afkoopsommen zijn opgenomen onder de langlopende schulden als vooruitontvangen erfpacht. In lijn met de richtlijn voor Leasing wordt de netto vooruitontvangen erfpacht lineair over de looptijd van het contract ten gunste van het resultaat verantwoord.

Reservation fees

In het verleden hebben een aantal contractanten van het Havenbedrijf Rotterdam een vergoeding vooruitbetaald voor het reserveren van een terrein. Vanaf het moment van ingebruikname van het betreffende terrein, wordt de vooruitbetaalde reservation fee evenredig over de looptijd van het betreffende contract verantwoord.

Kortlopende schulden

Bij de eerste opname van kortlopende schulden worden deze opgenomen tegen reële waarde en vervolgens gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs volgens de effectieve-rentemethode. Winst of verlies worden in de winst-en-verliesrekening opgenomen zodra de verplichtingen niet langer op de balans worden opgenomen, alsmede via het amortisatieproces

Leasing

De beoordeling of een overeenkomst 'leasing' is, vindt plaats op grond van de economische realiteit op het tijdstip van het aangaan van het contract. Het contract wordt aangemerkt als leaseovereenkomst als de nakoming van de overeenkomst afhankelijk is van het gebruik van een specifiek actief of de overeenkomst het recht van het gebruik van een specifiek actief omvat.

Het Havenbedrijf Rotterdam als lessee

Financiële leasing

In geval van financiële leasing (waarbij de voor- en nadelen verbonden aan de eigendom van het lease-object geheel of nagenoeg geheel door de lessee worden gedragen) wordt het lease-object bij het aangaan van de overeenkomst in de balans verwerkt tegen de reële waarde van het lease-object of, indien dit lager is, tegen de contante waarde van de minimale leasetermijnen. De leaseverplichting wordt exclusief rentecomponent opgenomen onder de langlopende schulden. De leasebetalingen worden op annuïtaire wijze gesplitst in een aflossings- en een rentecomponent, waarmee een constante rentevoet wordt bereikt over de netto-verplichting. De rentecomponent wordt in de betreffende periode ten laste van het resultaat gebracht, de aflossing wordt in mindering gebracht op de leaseschuld. Het geactiveerde lease-object wordt afgeschreven over de economische levensduur van het object.

Operationele leasing

In geval van operationele leasing (waarbij de voor- en nadelen verbonden aan de eigendom van het leaseobject niet nagenoeg geheel door de lessee worden gedragen) worden de leasebetalingen lineair over de looptijd van het contract in de winst-en-verliesrekening verwerkt.

Het Havenbedrijf Rotterdam als lessor

Bij operationele lease worden de leasebatan op tijdsevenredige basis over de leaseperiode ten gunste van de winst-en-verliesrekening gebracht. Initiële directe kosten worden toegerekend over de leaseperiode tegenover de leasebatan.

4.6 Grondslagen voor de bepaling van het resultaat

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.

Opbrengsten

Onder netto-omzet wordt verstaan de opbrengst uit levering van diensten onder aftrek van kortingen en van over de omzet geheven belastingen. Deze opbrengsten hebben voor het overgrote deel betrekking op havengelden en inkomsten uit huur- en erfpachtcontracten. De contracten onderliggend aan de huur- en erfpacht opbrengsten kenmerken zich als leaseovereenkomsten en zijn derhalve niet onderhevig aan de herzieningen in RJ 270 Opbrengstverantwoording. Voor alle overige omzetstromen worden de opbrengsten uit het verlenen van diensten verwerkt als het bedrag of het resultaat betrouwbaar kan worden geschat. De opbrengsten worden verwerkt voor het bedrag waarop de rechtspersoon verwacht recht te hebben in ruil voor het overdragen van toegezegde diensten, dit is de transactieprijs.

Huur- en erfpacht opbrengsten

Bij huur- en erfpachtcontracten worden de baten op tijdsevenredige basis over de contractperiode ten gunste van de winst-en-verliesrekening gebracht. Initiële directe kosten worden toegerekend over de contractperiode tegenover de huur- en erfpacht opbrengsten. De gebruiksvergoeding (huur/canon per vierkante meter) wordt aan het begin van de contractperiode vastgesteld, waarna een jaarlijkse aanpassing op basis van CBS-indexatie volgt. In de contractvoorwaarden is vaak opgenomen dat de gebruiksvergoeding gedurende de contractperiode tussentijds kan worden herzien, de eerste keer na 25 jaar.

Zeehavengeld

Voor het zeehavengeld bestaat de prestatieverplichting uit de afhandeling van het scheepsbezoek. Dit scheepsbezoek bestaat uit een niet vooraf vaststaand aantal handelingen over een bepaalde periode. Desondanks worden de opbrengsten niet lineair over deze periode verwerkt omdat de scheepsafhandeling bestaat uit onlosmakelijk aan elkaar verbonden prestatieverplichtingen. De scheepsafhandeling is daarom pas afgerond wanneer het schip de haven van Rotterdam heeft verlaten (Actual Time of Departure) en de opbrengstverantwoording is dan ook uitgesteld tot dit moment.

Bij het bepalen van de transactieprijs wordt door middel van een schatting van de omvang rekening gehouden met de effecten van variabele vergoedingen, zoals kortingen. Dergelijke schattingen worden aan het einde van elk boekjaar geactualiseerd en in mindering gebracht op de verantwoorde opbrengsten inzake zeehavengeld. Er worden alleen variabele vergoedingen in aanmerking genomen waarvan de kans klein is dat ze later teruggenomen moeten worden.

Binnenhavengeld

Binnenhavengeld wordt in rekening gebracht door middel van een jaar-, kwartaal-, maand-, 14 dagen- of 7 dagen abonnement. De transactieprijs wordt op tijdsevenredige basis over de abonnementsperiode ten gunste van de winst- en verliesrekening gebracht. Er is geen sprake van variabele vergoedingen.

Overige opbrengsten

De overige opbrengsten bestaan voornamelijk uit opbrengsten uit het verzorgen van de verkeersbegeleiding in de haven, de verhuur van boeien, palen en openbare ligplaatsen en zandverkopen. De opbrengst voor het verzorgen van de verkeersbegeleiding wordt maandelijks verantwoord in de maand waarin de prestatieverplichting is geleverd. De prestatieverplichting betreft het begeleiden van het scheepsverkeer. Er is geen sprake van variabele vergoedingen.

Voor het Zeehavengeld, Binnenhavengeld en Overige opbrengsten is geen sprake van belangrijke financieringscomponenten, mede doordat de periode tussen het moment waarop de toegezegde dienst aan de afnemer wordt overgedragen en het moment waarop de afnemer voor die dienst betaalt maximaal één jaar is.

Exploitatiesubsidies

Exploitatiesubsidies worden ten gunste van de winst-en-verliesrekening gebracht in het jaar waarin de gesubsidieerde kosten zijn gemaakt, opbrengsten zijn gederfd of een exploitatietekort zich heeft voorgedaan.

Kosten

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

Personeelskosten

Periodiek betaalbare beloningen

Lonen, salarissen en daarop betrekking hebbende sociale lasten worden op grond van de arbeidsvoorwaarden verwerkt in de winst-en-verliesrekening voor zover ze verschuldigd zijn aan werknemers respectievelijk de belastingautoriteit.

Het Havenbedrijf Rotterdam neemt een verplichting op als het Havenbedrijf Rotterdam zich aantoonbaar onvoorwaardelijk heeft verbonden om een ontslag- of transitievergoeding te betalen. Als het ontslag onderdeel is van een reorganisatie neemt het Havenbedrijf Rotterdam de kosten van een ontslag- of transitievergoeding op in een voorziening reorganisatiekosten.

Financiële baten en lasten

Rentebaten en rentelasten

Rentebaten en rentelasten worden tijdsevenredig verwerkt, rekening houdend met de effectieve rentevoet van de betreffende activa en passiva, indien hun bedrag bepaalbaar is en hun ontvangst waarschijnlijk.

Rente wordt toegerekend aan de opeenvolgende verslagperioden naar rato van de resterende hoofdsom. (Dis)agio en aflossingspremies worden als rentelast aan de opeenvolgende verslagperioden toegerekend zodanig dat tezamen met de over de lening verschuldigde rentevergoeding de effectieve rente in de winst-en-verliesrekening wordt verwerkt en uit de balans (per saldo) de amortisatiewaarde van de schuld blijkt. Periodieke rentelasten en soortgelijke lasten komen ten laste van het jaar waarover zij verschuldigd worden.

Activeren van rentelasten

Rentelasten worden geactiveerd gedurende de periode van vervaardiging van het actief. De te activeren rente (bouwrente) wordt berekend op basis van de gewogen gemiddelde rentevoet van het vreemd vermogen van het Havenbedrijf Rotterdam, gecorrigeerd door de verhouding vreemd vermogen/ totaal vermogen. Indien sprake is van projectfinanciering wordt de te activeren rente berekend op basis van het voor deze financiering geldende rentepercentage.

Passiveren van rentelasten

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

Acute belastingen

De belasting over het resultaat wordt berekend over het resultaat voor belastingen in de winst-en-verliesrekening uitgaande van het geldende belastingtarief, rekening houdend met beschikbare, fiscale compensabele verliezen uit voorgaande boekjaren (voor zover niet opgenomen in de latente belastingvorderingen) en vrijgestelde winstbestanddelen en na bijtelling van niet-affrekbare kosten. Tevens wordt rekening gehouden met wijzigingen die optreden in de latente belastingvorderingen en latente belastingschulden uit hoofde van wijzigingen in het te hanteren belastingtarief. De belastingvorderingen en -verplichtingen worden gesaldeerd indien is voldaan aan de algemene voorwaarden voor saldering.

Latente belastingen

Voor alle belastbare tijdelijke verschillen tussen de commerciële en fiscale balanswaardering, wordt een latente belastingverplichting opgenomen. Voor alle verrekenbare tijdelijke verschillen tussen de commerciële en fiscale balanswaardering en voor beschikbare voorwaartse verliescompensatie wordt een latente belastingvordering opgenomen voor zover het waarschijnlijk is dat er fiscale winst beschikbaar zal zijn voor verrekening. De langlopende en kortlopende latente belastingvorderingen worden opgenomen onder de financiële vaste activa respectievelijk vorderingen onder de vlottende activa. Latente belastingverplichtingen worden opgenomen onder de voorzieningen.

De waardering van latente belastingverplichtingen en -vorderingen wordt gebaseerd op de fiscale gevolgen van de door de groep, per balansdatum, voorgenomen wijze van realisatie of afwikkeling van activa, voorzieningen, schulden of overlopende passiva. Het belastingtarief en de fiscale wetgeving gehanteerd om het bedrag te bepalen, zijn vastgesteld dan wel er is materieel toe besloten op balansdatum. Hierbij wordt uitgegaan van het geldende belastingtarief. De latente belastingverplichtingen en vorderingen worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

De latente belastingvorderingen en -verplichtingen worden gesaldeerd indien en voor zover voldaan aan de volgende criteria:

- Het Havenbedrijf Rotterdam beschikt over een deugdelijk juridisch instrument om niet-latente belastingvorderingen te verrekenen met niet-latente belastingverplichtingen voor zover deze betrekking hebben op hetzelfde boekjaar.
- De belastinglatenties houden verband met winstbelastingen die betrekking hebben op dezelfde fiscale eenheid en door dezelfde belastingautoriteit worden geheven.

Resultaat deelnemingen (gewaardeerd op netto vermogenswaarde)

Het resultaat deelnemingen is het bedrag waarmee de boekwaarde van de deelneming sinds de voorafgaande jaarrekening is gewijzigd als gevolg van het door de deelneming behaalde resultaat voor zover dit aan het Havenbedrijf Rotterdam wordt toegerekend.

4.7 Grondslagen voor het kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de indirecte methode. De geldmiddelen in het kasstroomoverzicht bestaan uit liquide middelen. Ontvangen en betaalde rente zijn opgenomen onder de kasstroom uit operationele activiteiten. Betaalde dividenden zijn opgenomen onder de kasstroom uit financieringsactiviteiten. Geactiveerde rentekosten zijn opgenomen in de kasstroom uit investeringsactiviteiten. Kasstromen in vreemde valuta worden omgerekend tegen de koers op het transactiemoment.

4.8 Toelichting op de balans

1. Immateriële vaste activa

(bedragen x € 1.000)	Kosten van ontwikkeling (intern gegenereerd)	Kosten van verwerving ter zake van vergunningen en rechten van intellectuele eigendom (aangekocht)	Vooruitbetaald op IMVA	Immateriële vaste activa in aanbouw	Totaal
Aanschafwaarde	112.908	54.799	-	24.867	192.574
Cumulatieve afschrijvingen	-73.362	-39.274	-	-	-112.636
Boekwaarde 1 januari 2023	39.546	15.525	-	24.867	79.938
Bruto-investeringen	-	-	8.294	28.202	36.496
Desinvesteringen (aanschafwaarde)	-141	-158	-	-	-299
Desinvesteringen (cum. afschrijvingen)	141	158	-	-	299
Subsidies (Rijks)bijdragen	-	-	-	-	-
Afschrijvingen	-15.647	-6.951	-	-	-22.598
Bijzondere waardeverminderingen	-	-	-8.017	-2.556	-10.573
Overboeking (i)mva aanschafwaarde	-	-	-	854	854
Overboeking (i)mva afschrijvingen	-	-	-	-	-
Ingebruikname	19.629	7.204	-	-26.833	-
Mutaties 2023	3.982	253	277	-333	4.179
Boekwaarde 31 december 2023	43.528	15.778	277	24.534	84.117
Aanschafwaarde	132.396	61.845	8.294	27.090	229.625
Cumulatieve afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen	-88.868	-46.067	-8.017	-2.556	-145.508
Boekwaarde 31 december 2023	43.528	15.778	277	24.534	84.117
Afschrijvingsperioden in jaren	3 tot 10 jaar	2 tot 10 jaar	niet afgeschreven	niet afgeschreven	

De immateriële vaste activa zijn in 2023 met 36,5 miljoen euro toegenomen door investeringen en met 22,6 miljoen euro afgenomen door afschrijvingen. Daarnaast is er sprake van een bijzondere waardevermindering van 10,6 miljoen euro. De immateriële vaste activa in aanbouw bestaat voor 22,5 miljoen euro uit intern gegenereerde activa.

De kosten van ontwikkeling betreffen intern gegenereerde immateriële vaste activa en zien met name toe op zelf ontwikkelde IT applicaties en software. De kosten van verwerving ter zake van vergunningen en rechten van intellectuele eigendom betreffen met name aangekochte licenties.

De bijzondere waardeverminderingen bestaan uit de afwaardering van aangekochte stikstofrechten (8,0 miljoen euro) en de vervroegde beëindiging van de ontwikkeling van een IT applicatie (2,6 miljoen euro).

De afwaardering van de stikstofrechten is het gevolg van de definitieve uitspraak van de Raad van State dat aangekochte stikstofruimte binnen een straal van maximaal 25 km afstand vanaf de bron gebruikt mag worden. Gezien de afstand van de bronnen waarvan in 2023 de stikstofrechten zijn aangekocht, ten opzichte van relevante Natura 2000 gebieden is de aangekochte depositieruimte beperkt inzetbaar voor ontwikkelingen in het HIC. De stikstofruimte is naar rato van inzetbaarheid ten behoeve van het HIC afgewaardeerd.

2. Materiële vaste activa

(bedragen x € 1.000)	Terreinen en infraplus	Openbare infra, havenbekkens en vaarwegen	Kademuren, steenglooingen, steigers en overige afmeer-voorzieningen	Vaste bedrijfs-middelen en overige activa	Materiële vaste activa in aanbouw	Totaal
Aanschafwaarde	1.668.824	1.348.477	2.013.634	885.738	192.836	6.109.509
Cumulatieve afschrijvingen	-386.190	-605.774	-760.747	-386.869	-	-2.139.580
Boekwaarde 1 januari 2023	1.282.634	742.703	1.252.887	498.869	192.836	3.969.929
Bruto-investeringen	-	-	-	-	230.329	230.329
Desinvesteringen (aanschafwaarde)	-100	-154	-4.801	-6.085	-	-11.140
Desinvesteringen (cum. afschrijvingen)	100	154	4.801	3.695	-	8.750
Subsidies	-1.600	-5.567	-1.610	-1.700	-2.138	-12.615
(Rijks)bijdragen	-	-	-	-3.153	-18.483	-21.636
Afschrijvingen	-23.402	-43.475	-51.452	-35.112	-	-153.441
Bijzondere waardeverminderingen	-	-	-	-	-596	-596
Overboeking (i)mva aanschafwaarde	-	-	-	-	-853	-853
Overboeking (i)mva afschrijvingen	-	-	-	-	-	-
Ingebruikname	5.902	25.752	19.375	16.932	-67.961	-
Mutaties 2023	-19.100	-23.290	-33.687	-25.423	140.298	38.798
Boekwaarde 31 december 2023	1.263.534	719.413	1.219.200	473.446	333.134	4.008.727
Aanschafwaarde	1.673.026	1.368.508	2.026.598	891.732	333.730	6.293.594
Cumulatieve afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen	-409.492	-649.095	-807.398	-418.286	-596	-2.284.867
Boekwaarde 31 december 2023	1.263.534	719.413	1.219.200	473.446	333.134	4.008.727
Afschrijvingsperioden in jaren	25 jaar tot niet afgeschreven	8 tot 50 jaar	25 tot 75 jaar	3 tot 50 jaar	n.v.t.	

De materiële vaste activa zijn in 2023 met 230,3 miljoen euro toegenomen door investeringen en met 155,8 miljoen euro afgenomen door desinvesteringen en afschrijvingen. Daarnaast is er sprake van een bijzondere waardevermindering van 0,6 miljoen euro.

De grootste investeringen in 2023 zien toe op de aanleg kademuren Amaliahaven en de demping van de Alexiahaven. In het boekjaar is op materiële vaste activa in aanbouw een bedrag van 4,1 miljoen euro aan bouwrente geactiveerd (2022: 2,2 miljoen euro) en 16,5 miljoen euro aan personeelslasten (2022: 13,9 miljoen euro). De (Rijks)bijdragen en subsidies van in totaal 34,3 miljoen euro heeft voor 10,4 miljoen euro betrekking op subsidies voor projecten in de Waalhaven en 9,8 miljoen euro heeft betrekking op bijdragen door klanten voor het project aanleg kademuren Amaliahaven.

De mutatie technische adviezen (4,1 miljoen euro) maken onderdeel uit van de bruto-investeringen. Technische adviezen betreffen voorbereidingskosten voor projecten waarvoor de definitieve investeringsbeslissing nog moet plaatsvinden.

Bij de oprichting is het economisch eigendom van de haventerreinen in het Havenbedrijf Rotterdam ingebracht. Het juridisch eigendom van deze terreinen berust bij de gemeente Rotterdam.

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft als lessor operationele leasecontracten voor de terreinen afgesloten. De aangegane leaseovereenkomsten betreffen veelal overeenkomsten met een looptijd van 25 jaar met een optie tot verlenging van 25 jaar, waarbij de leasebetalingen een vast bedrag per gehuurde hectare bedraagt. Ook zijn er contracten met een opzegtermijn van een jaar of korter. Met deze condities is rekening gehouden in de looptijdanalyse. De overeenkomsten kunnen niet doorverkocht worden en onderhuur is alleen toegestaan met goedkeuring van het Havenbedrijf Rotterdam. De gemiddelde resterende looptijd van de leasecontracten per balansdatum is 17,9 jaar. Ten aanzien van de looptijdanalyse van de toekomstige minimale leasebetalingen kan vermeld worden dat de omvang van de contracten die binnen 1 jaar afloopt circa 4% van de totale toekomstige opbrengsten bedraagt en contracten met een looptijd die tussen 1 en 5 jaar afloopt bedraagt circa 15% van de totale toekomstige opbrengsten.

3. Financiële vaste activa

(bedragen x € 1.000)	Deelnemingen in groepsmaatschappijen	Overige deelnemingen	Latente belastingvordering	Vorderingen op overige deelnemingen	Overige vorderingen	Totaal
1 januari 2023	-839	184.038	1.048.424	4.150	428.694	1.664.467
Verstrekking lening	-	-	-	-	525	525
Kapitaalstortingen	-	-	-	-	-	-
Aflossingen	-	-	-	-	-225	-225
Dividend uitkering	-	-	-	-	-	-
Herrubricering naar kortlopende vorderingen	-	-	-	-	-44.924	-44.924
Afkoop onderhoud spoor MV2	-	-	-	-	-1.025	-1.025
Periodetoe wijzing reducties contractopbrengsten	-	-	-	-	1.936	1.936
Overige mutaties	-	-	-	-	6.474	6.474
Resultaat deelnemingen	-21.447	21.610	-	-	-	163
Bijzondere waardeverminderingen	-	-	-	-	-	-
Correcties immateriële en overige materiële vaste activa	-	-	644	-	-	644
Vrijval	-	-	-32.960	-	-	-32.960
Reserve omrekeningsverschillen	14	1.428	-	-	-	1.442
31 december 2023	-22.272	207.076	1.016.108	4.150	391.455	1.596.517

Via de tussenhoudstermaatschappij MHR heeft Havenbedrijf Rotterdam in 2023 voor 28,6 miljoen euro aan kapitaalstortingen gedaan in haar deelnemingen, waarvan 12,1 miljoen euro in groepsmaatschappijen en 16,5 miljoen euro in overige deelnemingen. De kapitaalstortingen hebben plaatsgevonden vanuit MHR. Havenbedrijf Rotterdam heeft financiering beschikbaar gesteld via de rekening-courant verhouding tussen beide entiteiten.

Voor een overzicht van de deelnemingen zie toelichting 22 'Overzicht deelnemingen'.

Met de Belastingdienst is bij het opstellen van de fiscale openingsbalans per 01 januari 2017 afgesproken dat de fiscaal hogere waardering van de afschrijfbaar assets en de fiscaal lagere waardering van de derivaten positie in 17 jaar lineair vrijvallen zonder restwaarde. De latente belastingvordering valt vrij in de volgende termijnen:

(bedragen x € 1.000)	1 jaar	1 - 5 jaar	5 - 10 jaar	> 10 jaar	TOTAAL
	27.838	118.566	164.798	704.906	1.016.108
31 december 2023	27.838	118.566	164.798	704.906	1.016.108

De overige vorderingen bestaat met name (262,8 miljoen euro) uit de negatieve marktwaarde van het effectieve deel van de renteswap dat over de resterende looptijd wordt geamortiseerd. Voor verdere toelichting zie 11 'Financiële instrumenten en risicobeheersing'. Daarnaast bestaan de overige vorderingen voor 91,4 miljoen euro uit de periodetoerekening van contractopbrengsten over de looptijd van de betreffende huur- en erfpachtovereenkomsten, voor 17,4 miljoen uit de afkoop van onderhoud aan het spoor op Maasvlakte 2 en voor 19,1 miljoen euro uit betalingsregelingen. Hiervan heeft 17,2 miljoen euro betrekking op huur- en erfpacht opbrengsten met een voorwaardelijk karakter.

Er zijn geen zekerheden verstrekt ten aanzien van de overige vorderingen.

Van de overige vorderingen op deelnemingen, is een bedrag van 2,4 miljoen euro kortlopend en loopt binnen één jaar af.

De overige financiële vaste activa zijn volledig langlopend.

4. Vorderingen

(bedragen x € 1.000)	31 december 2023	31 december 2022
Handelsvorderingen	83.578	67.050
Voorziening dubieuze debiteuren	-786	-2.216
Vorderingen gemeente Rotterdam en Rijk	2.153	22.565
Vorderingen op groepsmaatschappijen	41.949	29.113
Vorderingen op deelnemingen	1.634	747
Belastingen en sociale verzekeringen	9.810	3.283
Overlopende activa	91.257	87.849
Totaal	229.595	208.391

De vorderingen op gemeente Rotterdam en Rijk zijn met name afgenomen door de ontvangst van de subsidie inzake het project Theemswegtracé vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (16,7 miljoen euro).

Havenbedrijf Rotterdam heeft een rekening-courantverhouding met deelneming Mainport Holding Rotterdam N.V. welke is opgenomen in de Vorderingen op groepsmaatschappijen. De van toepassing zijnde rente bedraagt het op 01 januari 2023 geldende 12 maands Euribor tarief plus een opslag van 1%. Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen. Via de tussenhoudstermaatschappijen MHR en MFI heeft Havenbedrijf Rotterdam kapitaalstortingen gedaan in haar deelnemingen ten behoeve van kapitaalbehoeften voor 2023 en 2024.

De overlopende activa bestaan met name uit het kortlopende deel van de negatieve marktwaarde van het effectieve deel van de renteswap dat over de resterende looptijd wordt geamortiseerd (44,9 miljoen euro), zie voor nadere uitleg 11 'Financiële instrumenten en risicobeheersing'. Daarnaast bestaan de overlopende activa uit nog door te belasten kosten aan deelnemingen die aan het Porthos project zijn gerelateerd (10,6 miljoen euro), nog te ontvangen ladinggaranties (6,4 miljoen euro) en nog te factureren huur-, erfpacht-, en kadegelden (6,4 miljoen euro).

Alle kortlopende vorderingen hebben een looptijd van korter dan 1 jaar.

5. Liquide middelen

(bedragen x € 1.000)	31 december 2023	31 december 2022
Kas	3	2
Rekening-courant bank	165.254	177.817
Deposito's	125.554	-
Totaal	290.811	177.819

De liquide middelen staan geheel ter vrije beschikking. De mutaties in de liquide middelen zijn opgenomen in het [kasstroomoverzicht](#).

Kredietfaciliteiten

Havenbedrijf Rotterdam beschikt over een kortlopende kredietfaciliteit ter grootte van 300 miljoen euro. Hiervan heeft 50 miljoen euro betrekking op bancaire kredietfaciliteiten en 250 miljoen euro op een Euro Commercial Paper faciliteit (kapitaalmarktfinanciering). Hiervoor zijn geen zekerheden verstrekt.

6. Eigen vermogen

(bedragen x € 1.000)	Geplaast aandelenkapitaal	Agio	Wettelijke reserve deelnemingen	Wettelijke reserve omrekeningsverschillen	Wettelijke reserve immateriële vaste activa	Overige reserves	Te bestemmen resultaat	Totaal
1 januari 2022	900.000	391.200	61.114	-13.178	57.070	2.670.445	247.231	4.313.882
Resultaat 2022	-	-	-	-	-	-	247.243	247.243
Uitgekeerd dividend 2021	-	-	-	-	-	-	-122.664	-122.664
Bestemming resultaat 2021	-	-	-	-	-	124.567	-124.567	-
Reserve omrekeningsverschillen	-	-	-	11.867	-	-	-	11.867
Reserve deelnemingen	-	-	5.016	-	-	-5.016	-	-
Mutatie reserve imva	-	-	-	-	2.033	-2.033	-	-
Totaal mutaties 2022	-	-	5.016	11.867	2.033	117.518	12	136.446
1 januari 2023	900.000	391.200	66.130	-1.311	59.103	2.787.963	247.243	4.450.328
Resultaat 2023	-	-	-	-	-	-	233.519	233.519
Uitgekeerd dividend 2022	-	-	-	-	-	-	-132.272	-132.272
Bestemming resultaat 2022	-	-	-	-	-	114.971	-114.971	-
Reserve omrekeningsverschillen	-	-	-	1.442	-	-	-	1.442
Reserve deelnemingen	-	-	6.343	-	-	-6.343	-	-
Mutatie reserve imva	-	-	-	-	6.947	-6.947	-	-
Totaal mutaties 2023	-	-	6.343	1.442	6.947	101.681	-13.724	102.689
31 december 2023	900.000	391.200	72.473	131	66.050	2.889.644	233.519	4.553.017

Resultaat 2023

Het resultaat 2023 is 233,5 miljoen euro (2022: 247,2 miljoen euro).

Aandelenkapitaal

Het maatschappelijk kapitaal van de onderneming bedraagt 3 miljard euro, verdeeld in 3 miljard doorlopend genummerde gewone aandelen van 1 euro elk.

Het geplaatste en gestorte aandelenkapitaal is ultimo 2023 900 miljoen euro en bestaat uit 900 miljoen gewone aandelen van 1 euro nominaal.

Wettelijke reserves

De wettelijke reserves hebben betrekking op de reserve deelnemingen voor positieve resultaten van deelnemingen waarvan uitkering niet kan worden bewerkstelligd, de reserve omrekeningsverschillen in verband met het aanhouden van deelnemingen in vreemde valuta en voor immateriële vaste activa zijnde geactiveerde kosten van ontwikkeling.

7. Voorzieningen

(bedragen x € 1.000)	Voorziening personeelsregelingen	Voorziening voor toekomstige bodemsanering	Totaal
1 januari 2023	14.561	32.406	46.967
Dotaties	2.073	569	2.642
Onttrekkingen	-4.050	-518	-4.568
Toerekening rente / effect rente wijziging	505	2.008	2.513
Effect prijsstijgingen	-	1.944	1.944
31 december 2023	13.089	36.409	49.498

Voorziening bodemsanering

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft voor een aantal terreinen de verantwoordelijkheid om bodemverontreiniging te saneren. Voor dit doeleinde wordt een voorziening gevormd, op de wijze zoals is opgenomen in de grondslagen voor waardering van activa en passiva. Zo is in 2023 de aanwezigheid van PFAS/PFOS vervuiling vastgesteld op enkele terreinen.

Waar vervuiling met PFAS / PFOS is aangetroffen, en voor de terreinen waarbij de saneringsplicht bij het Havenbedrijf Rotterdam ligt, is daar rekening mee gehouden voor het bepalen van de saneringskosten en daarmee de waarde van de voorziening.

Het is op dit moment onduidelijk in hoeverre er PFAS/PFOS verontreiniging bestaat in overige terreinen waarvoor het Havenbedrijf een saneringsplicht heeft. Voor terreinen waar onduidelijkheid bestaat over aanwezigheid van PFAS/PFOS is geen specifieke voorziening opgenomen. Zie ook [Hoofdstuk 10 Niet in de balans opgenomen regelingen](#).

Voorziening personeelsregelingen

De voorziening personeelsregelingen heeft betrekking op verplichtingen aan (voormalig) personeel in het kader van vervroegde uittreding, toekomstige bijdragen in ziektekostenpremies na pensionering en jubileumuitkeringen.

(bedragen x € 1.000)	31 december 2023	31 december 2022
Vervroegde uittreding	9.754	11.411
Ziektekostenpremies na pensionering	623	695
Overige uitgestelde beloningen	2.712	2.455
Totaal	13.089	14.561

Van de voorziening personeelsregelingen heeft 3,6 miljoen euro betrekking op een looptijd korter dan 1 jaar. Het resterende deel is langlopend. De voorziening toekomstige bodemsanering is volledig langlopend.

8. Langlopende schulden

(bedragen x € 1.000)	Krediet instellingen	Kapitaalmarkt financiering	Afkoop erfpacht	Overige langlopende schulden	Overlopende passiva	Totaal
Boekwaarde per 1 januari 2023	754.647	191.982	118.109	6.686	286.751	1.358.175
Nieuwe financiering	300.000	-	-	-	-	300.000
Aflossingen	-260.497	-2.000	-	-	-	-262.497
Ontvangen reservation fees	-	-	-	-	6.186	6.186
Terugbetaalde reservation fees	-	-	-	-	-31.320	-31.320
Herrubricering naar kortlopende schulden	-	-	-	-	-8.824	-8.824
Vrijval	-	-	-	-	-1.254	-1.254
Langlopende contractafspraken	-	-	-	7.550	-	7.550
Overige mutaties	-	107	-3.531	23	-469	-3.870
Boekwaarde per 31 december 2023	794.150	190.089	114.578	14.259	251.070	1.364.146
Waarvan:						
looptijd < 1 jaar	46.860	-	3.530	-	-	50.390
looptijd >= 1 en <= 5 jaar	280.625	18.000	13.293	-	41.440	353.358
looptijd > 5 jaar	466.665	172.089	97.755	14.259	209.630	960.398

Schulden aan kredietinstellingen

De schulden aan kredietinstellingen zijn toegenomen door het aantrekken van 300,0 miljoen euro aan leningen met een vaste rente. Daar tegenover staat een afname doordat voor 262,5 miljoen euro aan leningen met een variabele rente is afgelost.

De leningen met een vaste rente kennen een gemiddelde rente van 1,74%. De rentevergoeding over de schulden aan kredietinstellingen met een variabele rente is gebaseerd op het 3-maands euribortarief + gemiddelde opslag van 45,2 basispunten. Deze variabele rentevergoeding is deels gefixeerd door middel van een renteswap naar een vast rentepercentage (zie toelichting 11 'Financiële Instrumenten en risicobeheersing'). Voor de schulden aan kredietinstellingen zijn geen zekerheden afgegeven.

Schulden kapitaalmarktfinanciering

Alle kapitaalmarktfinancieringen kennen een vaste rente (gemiddeld 1,12%).

Afkoop erfpacht

Dit betreft de stand van de door klanten afgekochte erfpachtvergoedingen.

Overige langlopende schulden

De overige langlopende schulden zien voornamelijk toe op de schulden aan klanten als gevolg van contractafspraken met een langlopend karakter. Deze bestaan voornamelijk uit ladinggarantie afspraken.

Overlopende passiva

De overlopende passiva bestaan voor 131,6 miljoen euro uit vooruitontvangen reservation fees. Hiervan heeft 82,8 miljoen euro betrekking op terreinen die nog in gebruik genomen moeten worden. In 2023 is een bedrag van 1,3 miljoen euro aan reservation fees vrijgevallen. Daarnaast bestaan de overlopende passiva voor 116,9 miljoen euro uit de afkoop van de renteswap. Voor verdere uitleg inzake de afkoop renteswap, zie 11 'Financiële instrumenten en risicobeheersing'.

Faciliteiten voor langlopende schulden

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft kredietfaciliteiten afgesloten met Europese Investeringsbank (EIB), Bank Nederlandse Gemeenten (BNG), ING, Rabobank, ABN AMRO en Helaba tot een bedrag van 1,45 miljard euro. Daarmee worden investeringen in het havengebied gefinancierd. De jaarlijkse rente is gebaseerd op een euribornotering. Deze variabele rentevergoeding is deels gefixeerd door middel van een renteswap naar een vast rentepercentage (zie toelichting 11 'Financiële instrumenten en risicobeheersing'). Voor de faciliteiten voor langlopende schulden zijn geen zekerheden verstrekt.

Er zijn geen langlopende schulden aan groepsmaatschappijen en/of overige deelnemingen.

9. Kortlopende schulden

(bedragen x € 1.000)	31 december 2023	31 december 2022
Handelscrediteuren	16.665	19.182
Investeringscrediteuren	19.256	18.986
Nog te ontvangen facturen handelscrediteuren	14.418	24.069
Nog te ontvangen facturen investeringscrediteuren	5.964	7.940
Schulden gemeente Rotterdam en Rijk	3.799	10.574
Te betalen vennootschapsbelasting	4.189	2.974
Belastingen en sociale verzekeringen	8.834	8.526
Pensioenen	2.139	2.107
Vakantiegeld en vakantiedagen	5.062	4.766
Ontvangen reservation fees	1.536	1.813
Vooruitgefactureerde huur- en erfpachtopbrengsten	81.314	70.363
Overlopende passiva	80.582	74.681
Totaal	243.758	245.981

De overlopende passiva bestaan voornamelijk uit nog te betalen bedragen waaronder nog te betalen kortingen zeehavengeld van 27,1 miljoen euro, nog te betalen ladinggaranties van 2,7 miljoen euro en het kortlopende deel van het effectieve deel van de renteswap van 8,8 miljoen euro (zie voor nadere uitleg 11 'Financiële instrumenten en risicobeheersing'). Er is geen sprake van kortlopende schulden aan groepsmaatschappijen en/of overige deelnemingen. Alle kortlopende schulden hebben een looptijd van korter dan één jaar.

10. Niet in de balans opgenomen regelingen

Havenbedrijf Rotterdam is voorwaardelijke regelingen en meerjarige financiële rechten en verplichtingen aangegaan met gemeenten, deelnemingen en externe partijen. Deze regelingen en verplichtingen hebben voornamelijk betrekking op de ontwikkeling en het onderhoud van het haven- en industriecomplex, de zeehaven Dordrecht en de interne bedrijfsvoering.

Onderstaand zijn de belangrijkste niet in de balans opgenomen regelingen opgenomen. PM wordt weergegeven indien het niet exact duidelijk is wanneer de uitgave gedaan zal worden, of wanneer de hoogte van de uitgave onzeker is vanwege de voorwaardelijkheid van de regeling.

Investerings

(bedragen x € 1 miljoen)	Schatting financieel effect en looptijd						Recht/ verplichting
	Oorspronkelijke verplichting	Resterende verplichting	FY 2024	Looptijd > 2024	Einddatum		
INVESTERINGEN							
Openstaande verplichtingen marktpartijen	PM	164,9	164,9	PM	NVT	Verplichting	
Aanleg Amaliahaven	217,9	42,7	PM	PM	2024	Verplichting	
Bijdrage pijpleidingcorridor openbaar gebied	11,9	11,9	11,9	-	2024	Verplichting	
Bijdrage kademuuraanpassingen RST	3,0	PM	PM	PM	2033	Verplichting	

De containervolumes in Rotterdam blijven naar verwachting de komende jaren toenemen. Om de leidende positie als Europa's grootste containerhaven verder te versterken, investeert Havenbedrijf Rotterdam in de verdere uitbouw van de Prinses Amaliahaven gelegen op de Maasvlakte.

Daarnaast draagt het Havenbedrijf Rotterdam bij in de realisatie van een pijpleidingcorridor om twee terreinen op de Maasvlakte met elkaar te verbinden en investeert het Havenbedrijf Rotterdam in kademuuraanpassingen.

Gemeente Rotterdam

(bedragen x € 1 miljoen)	Schatting financieel effect en looptijd						Recht/ verplichting
	Oorspronkelijke verplichting	Resterende verplichting	FY 2024	Looptijd > 2024	Einddatum		
GEMEENTE ROTTERDAM							
Programma Rotterdam Makers District / M4H	3,5	0,4	0,4	-	2024	Verplichting	

Ten tijde van de verzelfstandiging van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam tot Havenbedrijf Rotterdam N.V. is met de gemeente Rotterdam overeengekomen dat Havenbedrijf Rotterdam bijdraagt in de uitvoering van leefbaarheidsprojecten. In dit kader is met de gemeente Rotterdam overeengekomen dat Havenbedrijf Rotterdam een bijdrage levert aan Programmabureau Rotterdam Makers District / Merwe Vierhavens (M4H), voor de verdere ontwikkeling van het Rotterdam Makers District / M4H.

Zeehaven Dordrecht

(bedragen x € 1 miljoen)	Schatting financieel effect en looptijd						Recht/ verplichting
	Oorspronkelijke verplichting	Resterende verplichting	FY 2024	Looptijd > 2024	Einddatum		
ZEEHAVEN DORDRECHT							
Gemeente Dordrecht (jaarlijkse canon voor zeehaven Dordrecht)	36,3	10,8	2,7	8,1	2027	Verplichting	
Gemeente Dordrecht (ontwikkeling zeehaven Dordrecht, minimale investering op voorwaarde van voldoende rendement)	10,0	2,2	PM	PM	2027	Verplichting	
Compensatieregeling PWA-terminal	1,5	PM	PM	PM	2031	Verplichting	

Met de gemeente Dordrecht is een overeenkomst gesloten waarin is vastgelegd dat het Havenbedrijf Rotterdam tot en met 2027 het beheer, de exploitatie en de ontwikkeling van het zeehavengebied Dordrecht voor haar rekening neemt. Voor het verkrijgen van de hoofderfpacht betaalt het Havenbedrijf Rotterdam een initiële jaarlijkse vergoeding van 1,8 miljoen euro. Door toeslagen en indexatie liep de jaarlijkse vergoeding op tot circa 2,4 miljoen euro in 2023. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft ten behoeve van de invulling van het Zeehavengebied Dordrecht reeds 7,8 miljoen euro geïnvesteerd in haven gerelateerde projecten. Daarnaast is een voorwaardelijke verplichting aangegaan in de vorm van een compensatieregeling voor de PWA-terminal.

Deelnemingen

(bedragen x € 1 miljoen)	Schatting financieel effect en looptijd					
	Oorspronkelijke verplichting	Resterende verplichting	FY 2024	Looptijd > 2024	Einddatum	Recht/verplichting
DEELNEMINGEN						
Rotterdam Port Fund	10,0	1,5	PM	PM	NVT	Verplichting
Portbase (financiële vergoeding)	PM	PM	6,7	14,3	2026	Verplichting

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft zich gecommitteerd voor 10,0 miljoen euro om deel te nemen in investeringsfonds Rotterdam Port Fund (RPF). RPF is gericht op het verstrekken van kapitaal aan innovatieve ondernemingen om mede de transitie van de haven economie te stimuleren. Het totale geïnvesteerde vermogen is momenteel 8,5 miljoen euro.

Portbase ontwikkelt het Port Community System (PCS). In dit systeem wisselen bedrijven, organisaties en overheden logistieke gegevens uit, wat bijdraagt aan het doel om een slimme, digitale haven te zijn. De verwachte financiële vergoeding voor 2024 bedraagt 6,7 miljoen euro.

Bijdragen aan overige partijen

(bedragen x € 1 miljoen)	Schatting financieel effect en looptijd					
	Oorspronkelijke verplichting	Resterende verplichting	FY 2024	Looptijd > 2024	Einddatum	Recht/verplichting
OVERIGE PARTIJEN						
Verplichting als gevolg van regeling 'Investering Energietransitie'	8,0	8,0	8,0	-	2024	Verplichting
Bijdrage Smart Energy Ecosystem en Smart Hydrogen Hub	PM	PM	PM	PM	2024	Verplichting
Smartport (Samenwerking universiteiten en kennisinstellingen)	5,0	3,0	1,0	2,0	2026	Verplichting
Sponsoring, subsidies, hospitality en donaties	PM	PM	2,4	PM	NVT	Verplichting
Aankoop stikstofcertificaten	8,9	PM	PM	PM	2024	Verplichting
Havenomgevingfonds	5,0	2,0	1,0	1,0	2025	Verplichting

In het kader van de energietransitie heeft het Havenbedrijf Rotterdam toegezegd een bijdrage te willen leveren van in totaal 8,0 miljoen euro aan ontwikkelingsprojecten die ten doel hebben om de energietransitie te bevorderen en te bespoedigen. In 2023 is nog geen definitieve overeenstemming bereikt over de concrete uitwerking van deze bijdrage en daarmee blijft de niet uit de balans blijkende verplichting van kracht.

Eind 2023 is een samenwerkingsovereenkomst gesloten voor een bijdrage in Smart Energy Ecosystem en Smart Hydrogen Hub, projecten ter stimulering van het gebruik van waterstof in het kader van de energietransitie. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft een toezegging gedaan voor een maximale bijdrage van 0,4 miljoen euro en voorwaardelijk een lening te verstrekken van maximaal € 1,0 mln. onder marktconforme voorwaarden.

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft aan de gemeente Goedereede de toezegging gedaan dat het Slijkgat, de vaargeul die de haven van Stellendam verbindt met de open zee, op 5,5 meter diepte wordt gehouden.

Het Havenbedrijf Rotterdam is in 2023 een aanvullende voorwaardelijke aankoop van stikstofcertificaten aangegaan en heeft daarmee ultimo 2023 twee voorwaardelijke overeenkomsten tot aankoop van stikstofcertificaten. Voor beide overeenkomsten is de verwachting dat de vergunningen, en daarmee de betalingen, in 2024 rond zullen komen.

Het Havenomgevingsfonds is een initiatief van het Havenbedrijf Rotterdam en met ingang van 1 juli 2021 kunnen vanuit dit fonds financiële bijdragen worden verstrekt voor de uitvoering van projecten in de directe omgeving van het Rotterdamse havengebied die bijdragen aan de leefomgevingskwaliteit. Dit kan zowel betrekking hebben op de milieukwaliteit van de fysieke omgeving als de ruimtelijke kwaliteit van de fysieke omgeving.

Overige voorwaardelijke regelingen en meerjarige financiële rechten en verplichtingen

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft twee garanties verstrekt aan samenwerkingsverbanden. De hoogte van de garantie is afhankelijk van het zich voordoen van een toekomstige onzekerheid. De maximale waarde van de garantiestelling bedraagt 0,7 miljoen euro.

Voor de realisatie van walstroom voor cruiseschepen aan de Wilhelminapier is door Cruise Port Shore Power B.V., indirect een 100% deelneming van het Havenbedrijf Rotterdam, een opdracht gegund voor de bouw van een walstroominstallatie. Door het Havenbedrijf Rotterdam is aan de aannemer een parent guarantee verstrekt, die de betalingen aan de aannemer garandeert. De garantie kent een maximum bedrag van 8,2 miljoen euro.

In oktober 2023 is het definitieve investeringsbesluit voor de realisatie van Porthos genomen. In 2024 start de bouw van het eerste grote systeem voor CO₂-transport en -opslag in Nederland. Naar verwachting is het Porthos-systeem in 2026 operationeel. Samen met Gasunie en EBN investeert Havenbedrijf Rotterdam in de Porthos-infrastructuur, de investering voor het gehele project bedraagt 1,3 miljard euro. Het Havenbedrijf Rotterdam is één van de initiatiefnemers en aandeelhouders van Porthos en participeert voor 50% in het landzijdige deel van de infrastructuur. Als gevolg van de positieve investeringsbeslissing verplicht het Havenbedrijf Rotterdam zich ten opzichte de klanten van Porthos om het project in lijn met haar aandeel in het totale investeringsbedrag te financieren.

In een aantal huur- of erfpachtcontracten is Havenbedrijf Rotterdam omzet- of ladinggaranties overeengekomen voor een vooraf vastgestelde periode als onderdeel van door Havenbedrijf Rotterdam gedane investeringen.

Concreet is er PFAS/PFOS vervuiling vastgesteld op enkele terreinen binnen het Havengebied. Het is op dit moment onbekend in hoeverre dit op meerdere terreinen aan de orde is. Het normenkader voor deze verontreiniging bestaat nog maar enkele jaren, en is nog volop in ontwikkeling. Het huidige normenkader is specifiek niet eenduidig over de reikwijdte van de zorgplicht en tot welke bodem(functie)klasse moet worden gesaneerd. Voor terreinen waar onduidelijkheid bestaat over aanwezigheid van PFAS/PFOS dan wel de saneringsplicht, is geen specifieke voorziening opgenomen.

Met leveranciers zijn langlopende verplichtingen aangegaan met betrekking tot het onderhoud van het havengebied, infrastructuur en de interne bedrijfsvoering. Dit betreffen meerjarige contracten voor onder andere huur van kantoorpanden, lease van voertuigen, IT-diensten, baggerwerkzaamheden, onderhoud verkeersbegeleidingssysteem, de levering van water aan binnenvaart, opleiding van personeel en digitalisering van de Rotterdamse haven. Voor 2024 bedraagt deze verplichting circa 33,4 miljoen euro. De totale verplichting voor een periode langer dan een jaar bedraagt circa 37,4 miljoen euro. Ten aanzien van de huur van kantoorpanden en lease van voertuigen bedraagt de verplichting voor 2024 circa 6,4 miljoen euro, de verplichting voor langer dan een jaar tot 5 jaar bedraagt circa 21,4 miljoen euro en de verplichting voor een periode langer dan 5 jaar bedraagt circa 35,6 miljoen euro.

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

Fiscale eenheid vennootschapsbelasting

Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. maakt onderdeel uit van een fiscale eenheid voor de vennootschapsbelasting met de volgende deelnemingen:

- Mainport Holding Rotterdam N.V.
- Cruise Port Rotterdam B.V.
- Portshuttle Rotterdam B.V.
- Blockchain Fieldlab B.V.
- Nextlogic B.V.
- PortXchange Products B.V.
- Mainport Foreign Investments B.V.
- Port of Pecém Participations B.V.
- MHR Commanditaire Venoot B.V.
- MHR Silent Partner B.V.
- Routescanner B.V.
- HbR CCS B.V.
- HbR CCS Pipeline LP B.V.
- HbR CCS BD LP B.V.
- HbR Hydrogen B.V.
- PXP Global Services B.V.
- Cruise Port Shore Power B.V.

Het Havenbedrijf Rotterdam is uit dien hoofde hoofdelijk aansprakelijk voor de belastingschuld van de fiscale eenheid als geheel. Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. draagt de gehele belastinglast en de verschuldigde vennootschapsbelasting wordt via het Havenbedrijf Rotterdam afgedragen.

Fiscale eenheid btw

Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. maakt onderdeel uit van een fiscale eenheid voor de btw met de volgende deelnemingen:

- Mainport Holding Rotterdam N.V.
- Cruise Port Rotterdam B.V.
- Portshuttle Rotterdam B.V.
- Blockchain Fieldlab B.V.
- Nextlogic B.V.
- HbR CCS B.V.
- Cruise Port Shore Power B.V.

Het Havenbedrijf Rotterdam is uit dien hoofde hoofdelijk aansprakelijk voor de belastingschuld van de fiscale eenheid als geheel. De verschuldigde btw wordt via het Havenbedrijf Rotterdam N.V. afgedragen.

11. Financiële instrumenten en risicobeheersing

Algemeen

Deze toelichting verschaft informatie ten behoeve van het inschatten van de omvang van risico's die verbonden zijn aan de financiële positie.

Derivaten

Het Havenbedrijf Rotterdam maakt gebruik van swaps om eventuele prijsrisico's af te dekken, conform de richtlijnen van het Treasury Beleid. De berekende marktwaarde van deze derivaten bedraagt per 31 december 2023 +/- 7,0 miljoen euro (31 december 2022: 15,8 miljoen euro). De hoofdsom van deze derivaten per 31 december 2023 is 375 miljoen euro (31 december 2022: 375 miljoen euro). Het Havenbedrijf Rotterdam past kostprijs-hedge-accounting toe.

Renteswaps

Op 31 december 2023 heeft het Havenbedrijf Rotterdam contracten inzake renteswaps uitstaan bij kredietinstellingen. Deze renteswaps dienen ter dekking van het renterisico dat het Havenbedrijf Rotterdam loopt op de variabel rentende leningen die uitstaan bij kredietinstellingen, alsmede de financieringsbehoefte op de lange termijn die volgt uit de strategische ambities van het Havenbedrijf Rotterdam.

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft uit hoofde van de renteswaps geen bijstortverplichtingen en loopt uit dien hoofde geen liquiditeitsrisico. Op grond van de contracten betaalt het Havenbedrijf Rotterdam per kwartaal rente over een per periode vastgesteld nominaal bedrag.

De te betalen vaste rente is gemiddeld 2,672%. Daarnaast ontvangt het Havenbedrijf Rotterdam een marktrente gelijk aan 3-maands Euribor over dit nominale bedrag.

Banking partners (bedragen x € 1.000)	Afgedekte waarde	Te betalen	Te ontvangen	Reële waarde 31 december 2023	Reële waarde 31 december 2022
IRS contract 1 (Rabo)	125.000	2,672%	3-maands Euribor	-2.327	5.255
IRS contract 2 (ING)	125.000	2,672%	3-maands Euribor	-2.327	5.255
IRS contract 3 (ABN)	125.000	2,672%	3-maands Euribor	-2.327	5.255
Totaal	375.000	2,672%		-6.981	15.765

Ultimo 2023 heeft het Havenbedrijf Rotterdam een kwantitatieve ineffectiviteitsmeting uitgevoerd door de reële-waardeveranderingen van een hypothetisch derivaat (perfecte match met de afgedekte positie) te vergelijken met de reële-waardeveranderingen van het werkelijk afgesloten derivaat. Dit om vast te stellen of er mogelijk sprake is van een ineffectief deel van de renteswap. De kwantitatieve analyse van de hedge-relatie en de dynamiek en timing van de investeringsprognoses leiden ertoe dat de hedge-relatie als effectief is beoordeeld.

Embedded derivaten

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft onderzocht in hoeverre afgesloten contracten ook embedded derivaten bevatten en of deze afgescheiden dienen te worden. Hierbij is geconcludeerd dat diverse typen embedded derivaten binnen het Havenbedrijf Rotterdam aanwezig zijn. Voor deze embedded derivaten geldt dat deze een zodanig nauwe economische verbondenheid met het basiscontract hebben dat afscheiding niet noodzakelijk is.

Risico's

De langjarige, kapitaalintensieve en internationale activiteiten leiden ertoe dat het Havenbedrijf Rotterdam en zijn deelnemingen blootstaan aan verschillende financiële risico's, zoals koers-, liquiditeits-, valuta- en renterisico's en onzekerheden in de mogelijkheid om financiering aan te trekken. Transacties worden vastgelegd in het Treasury Management Systeem en/of de financiële administratie. Financiële risico's boven de 10 miljoen euro met een impact op de winst-en-verliesrekening worden afgedekt. Hiervoor kan bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt van rente- of valutawaps.

De belangrijkste financiële (markt)risico's zijn:

Rente- en kasstroomrisico's

Het Havenbedrijf Rotterdam loopt renterisico over de rentedragende vorderingen (met name onder financiële vaste activa), liquide middelen en rentedragende langlopende en kortlopende schulden. Voor vorderingen en schulden met variabele renteaftspraken loopt het Havenbedrijf Rotterdam risico ten aanzien van toekomstige kasstromen. Met betrekking tot vastrentende vorderingen en schulden loopt Rotterdam risico over de marktwaarde. Met betrekking tot schulden met variabele renteaftspraken zijn contracten met betrekking tot het renterisico aangegaan (zie renteswaps). De rubricering naar contractuele renteherzieningsdata (of aflossingsdata indien laatstgenoemde eerder liggen) van de financiële instrumenten van het Havenbedrijf Rotterdam waarover renterisico wordt gelopen, luidt als volgt:

(bedragen x € 1.000)	< 1 jaar	1-5 jaar	> 5 jaar	Totaal	Gemiddeld gewogen effectieve rente in %
<i>Vaste rentevoet (onderhevig aan renteprijsrisico)</i>					
Financiële activa:					
Langlopende vorderingen	2.400	2.500	-	4.900	3,10%
Financiële passiva:					
Derivaten (notional amounts)	-	-	375.000	375.000	2,67%
Schulden aan kredietinstellingen	-	80.000	225.000	305.000	1,74%
Kapitaalmarktfinanciering	-	18.000	172.089	190.089	1,12%
<i>Variabele rentevoet (onderhevig aan rentekasstroomrisico)</i>					
Financiële activa:					
Derivaten (notional amounts)	-	-	375.000	375.000	3-mnds Euribor
Financiële passiva:					
Schulden aan kredietinstellingen	46.860	200.625	241.665	489.150	3-mnds Euribor + gem. opslag van 45,2 bp
Kapitaalmarktfinanciering	-	-	-	-	nvt

Van de variabel rentende leningen per 31 december 2023 (489,2 miljoen euro) is een bedrag van 375 miljoen euro afgedekt middels renteswaps waarvan de gemiddelde vaste rentevoet 2,67% bedraagt. Het gemiddelde bedrag van de resterende notional amounts van de derivaten waarover vaste rente wordt betaald en variabele rente wordt ontvangen bedraagt 375 miljoen euro.

(bedragen x € 1.000)	< 1 jaar	1-5 jaar	> 5 jaar
Jaarlijks gemiddeld notional amounts (fixed)	375.000	375.000	375.000
Jaarlijks gemiddeld variabele leningen (floating)	489.150	489.150	489.150
Jaarlijks gemiddeld nettorisicopositie	114.150	114.150	114.150

Valutarisico

Het Havenbedrijf Rotterdam is voornamelijk werkzaam in Nederland, maar verricht ook investeringsactiviteiten in het kader van internationale participaties. Bij deze activiteiten is er sprake van een valutarisico.

Tegenpartij kredietrisico

Het Havenbedrijf Rotterdam handelt enkel met kredietwaardige partijen en heeft procedures opgesteld om de kredietwaardigheid te bepalen. Tevens zijn er richtlijnen opgesteld om de omvang van het kredietrisico bij elke partij te beperken. Bovendien bewaakt het Havenbedrijf Rotterdam voortdurend haar vorderingen en hanteert een strikte aanmaanprocedure. Daarnaast worden mitigerende maatregelen genomen zoals bankgaranties, borgstellingen, vooruitbetalingen en automatische incasso's.

Liquide middelen staan uit bij banken die onder toezicht staan van een centrale bank en minimaal een A-rating hebben.

Ten aanzien van de vorderingen die het Havenbedrijf Rotterdam heeft verstrekt aan maatschappijen waarin wordt deelgenomen, is geen historie van wanbetaling bekend. Door bovengenoemde maatregelen is het kredietrisico voor het Havenbedrijf Rotterdam minimaal. Ten aanzien van de financiële vaste activa is het potentiële kredietrisico beperkt tot een bedrag van 4,2 miljoen euro uit hoofde van leningen verstrekt aan overige deelnemingen, indien tegenpartijen hun verplichtingen niet nakomen.

Ten aanzien van de kortlopende vorderingen is het potentiële kredietrisico beperkt tot een bedrag van 82,8 miljoen euro uit hoofde van de handelsdebiteuren en 43,6 miljoen euro uit hoofde van de vorderingen op groepsmaatschappijen en deelnemingen, indien tegenpartijen hun verplichtingen niet nakomen.

Commodity-*risico*

Het Havenbedrijf Rotterdam loopt een beperkt commodity-*risico* op grondstoffen die gebruikt worden voor de realisatie van projecten. In de afspraken met contractaannemers worden deze *risico*'s zo veel mogelijk gemitigeerd.

Liquiditeitsrisico

Het Havenbedrijf Rotterdam maakt gebruik van meerdere banken en instrumenten om over een verscheidenheid van kredietfaciliteiten te beschikken.

Belastingrisico

Op basis van Het Fiscaal beleid houdt het Havenbedrijf Rotterdam zich aan de tekst en geest van de geldende fiscale wet- en regelgeving. Het Havenbedrijf Rotterdam rapporteert over haar belastingpositie op basis van de best beschikbare informatie en advisering. Belastingbehandeling van transacties in met name het buitenland is daarbij niet altijd direct met absolute zekerheid vast te stellen.

Ook is het Havenbedrijf Rotterdam onderhevig aan veranderende fiscale wet- en regelgeving en overige toekomstige belastingontwikkelingen. Al deze factoren kunnen leiden tot een hogere of lagere belastingplicht en andere daarmee samenhangende kosten. Zodra voldoende mate van zekerheid is verkregen over het effect van deze *risico*'s zal dit in de betreffende periode worden verwerkt in onze acute en latente belastingvorderingen en -verplichtingen.

Reële waarde

De reële waarden van de in de balans en niet in de balans opgenomen financiële instrumenten van het Havenbedrijf Rotterdam luiden als volgt:

(bedragen x € 1.000)	Boekwaarde		Reële waarde	
	31 december 2023	31 december 2022	31 december 2023	31 december 2022
Balans:				
Langlopende vorderingen	4.900	4.600	4.942	4.594
Langlopende schulden - leningen	-794.150	-754.647	-816.904	-753.617
Langlopende schulden - kapitaalmarkt	-190.089	-191.982	-150.437	-145.812
Niet in balans opgenomen				
Derivaten	-	-	-6.981	15.765

Langlopende vorderingen

De reële waarden van de langlopende vorderingen onder de financiële vaste activa zijn geschat aan de hand van de contante waarde van de toekomstige kasstromen tegen de geldende marktrente op balansdatum.

Langlopende schulden

De reële waarden van de langlopende schulden zijn bepaald aan de hand van de contante waarde van de toekomstige kasstromen tegen de geldende marktrente op balansdatum. Daarnaast is bij het vaststellen van de reële waarde geen rekening gehouden met eventuele herzieningsdata van de opslagen.

Derivaten

De waarde in het economisch verkeer van deze financiële instrumenten bestaat uit het bedrag waarvoor het Havenbedrijf Rotterdam deze instrumenten zou kunnen verhandelen of de verplichting kan worden afgewikkeld met goed geïnformeerde partijen die tot een transactie bereid zijn en onafhankelijk van het Havenbedrijf Rotterdam zijn. Zoals eerder aangegeven wordt de swap als effectief beschouwd en rechtvaardigt dit de toepassing van kostprijs-hedge-accounting.

Deelnemingen

Deelnemingen vallen onder de definitie van een financieel instrument. In 2023 hebben zich geen triggers voor een bijzondere waardevermindering voorgedaan.

Liquide middelen, kortlopende vorderingen en kortlopende schulden

Gezien de korte looptijd van deze instrumenten benadert de boekwaarde de waarde in het economisch verkeer.

4.9 Toelichting op de winst- en verliesrekening

12. Som der bedrijfsopbrengsten

(bedragen x € 1.000)	2023	2022
Zeehavengeld	323.609	328.176
Binnenhavengeld	16.038	16.060
Inkomsten uit contracten	466.915	438.512
Totaal netto-omzet	806.562	782.748
Overige bedrijfsopbrengsten	34.947	42.916
Totaal	841.509	825.664

De inkomsten uit zeehavengeld zijn ten opzichte van 2023 voornamelijk gedaald door een negatief volume effect gedempt door een positief prijs effect bestaande uit 2,4% indexatie en een lagere callsize leidend tot een hogere prijs per ton.

De inkomsten uit contracten (onder andere huur, erfpacht en kadegelden) zijn met name gestegen als gevolg van afloop reducties, nieuwe contracten en indexatie.

De overige bedrijfsopbrengsten bestaan met name uit: opbrengsten voor het gebruik van boeien, palen en openbare kades, opbrengsten uit zandverkoop, baggerwerkzaamheden voor derden, slibopslag voor derden en de ontvangen bijdrage voor het Verkeersbegeleidend Systeem.

In de gerapporteerde omzetbedragen zijn geen bedragen begrepen die betrekking hebben op de ruil van goederen of diensten. Verder zijn geen kosten geactiveerd vanwege het verkrijgen van een overeenkomst.

De bedrijfsopbrengsten worden volledig gegenereerd in Nederland.

13. Lonen, salarissen en sociale lasten

(bedragen x € 1.000)	2023	2022
Lonen en salarissen	109.950	103.712
Pensioenlasten / voormalig personeel	19.592	19.706
Sociale lasten	14.458	12.729
Activering personeelslasten	-16.523	-13.869
Overige personeelslasten	1.635	1.632
Totaal	129.112	123.910

Personeelskosten van functies die voornamelijk aan investeringsprojecten werken worden geactiveerd op basis van direct toerekenbare uren, noodzakelijk voor de vervaardiging van een actief. Van de personeelskosten is 16,5 miljoen euro (2022: 13,9 miljoen euro) aan kosten geactiveerd in de materiële vaste activa.

14. Overige bedrijfslasten

(bedragen x € 1.000)	2023	2022
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	153.015	144.180
Overige bedrijfskosten	10.819	14.121
Totaal	163.834	158.301

In de post kosten uitbesteed werk en andere externe kosten zijn de reguliere lasten ten behoeve van scheepvaartbegeleiding, ontwikkeling, beheer en onderhoud van haveninfrastructuur, beheer van informatiesystemen, informatie- en communicatietechnologie, acquisitie- en accountmanagement en interne bedrijfsvoering opgenomen.

De overige bedrijfskosten zijn eenmalige of incidentele kosten en deze bestaan in 2023 voornamelijk uit kosten die betrekking hebben op de activa, waaronder schadekosten.

15. Overige toelichtingen op de winst- en verliesrekening

Operationele leasing – het Havenbedrijf Rotterdam als lessee

Gedurende het boekjaar is 1,6 miljoen euro (2022: 1,7 miljoen euro) aan leasebetalingen in de winst-en-verliesrekening verantwoord met betrekking tot operationele leasing van voertuigen.

Kosten van onderzoek en ontwikkeling

De ten laste van het resultaat 2023 gebrachte kosten van onderzoek en ontwikkeling bedragen 0,7 miljoen euro (2022: 0,6 miljoen euro). Het merendeel van de kosten voor innovatie wordt binnen projecten gerealiseerd.

16. Financiële baten en lasten

(bedragen x € 1.000)	2023	2022
Rentebaten langlopende vorderingen	181	167
Overige rentebaten	6.930	737
Valutaverschillen	-319	74
Totaal financiële baten	6.792	978
Rentelasten financieringen	59.726	51.508
Rentelasten voorzieningen (personeelsregelingen en bodemsanering)	2.513	-3.027
Geactiveerde rente over materiële vaste activa-in aanbouw	-4.063	-2.244
Overige rentelasten	912	2.100
Totaal financiële lasten	59.088	48.337
Totaal financiële lasten	52.296	47.359

De stijging in de financiële baten wordt voornamelijk veroorzaakt door de ontvangen rente op depositorekeningen en de betaalrekening. Daar tegenover staat een stijging in de rentelasten als gevolg van nieuwe vastrentende leningen.

De geactiveerde rente over de materiële vaste activa in aanbouw (bouwrente) wordt geactiveerd gedurende de periode van de vervaardiging van het actief. De bouwrente wordt berekend op basis van de gewogen gemiddelde rentevoet van het vreemd vermogen van het Havenbedrijf Rotterdam. Het gehanteerde percentage in 2023 is 1,64% (2022: 1,32%). In de rentebaten is een bedrag van 1,8 miljoen euro opgenomen dat betrekking heeft op groepsmaatschappijen en deelnemingen.

17. Belastingen

De belastingen in de winst-en-verlies rekening over 2023 (75,7 miljoen euro) bestaan uit latente belastingen (32,3 miljoen euro) en acute belastingen (43,4 miljoen euro). De latente belastingen betreft voornamelijk de jaarlijkse vrijval van de latente belastingvordering voor 2023 (33,0 miljoen euro), en het effect van een tijdelijke belastinglatentie als gevolg van het verschil in commerciële en fiscale afschrijvingstermijnen van immateriële vaste activa (0,6 miljoen euro).

Voor het bepalen van de belastinglatentie is geen rekening gehouden met belastingen die verband houden met Pijler 2-winstbelastingen. Dit is conform de verplichte uitzondering voor de bepaling van de belastinglatentie. De verwachte financiële impact van Pijler 2-winstbelasting op acute en latente belastingen is nihil tot zeer gering.

De acute belastingen betreffen de geschatte acute vennootschapsbelasting over 2023 (39,8 miljoen euro) en de acute vennootschapsbelasting over 2021 en 2022 (3,6 miljoen euro). Voor de acute belastinglast over 2023 is een vennootschapsbelastingtarief van 25,8% toegepast.

(bedragen x € 1.000)	2023
Latente belastingen	
Vrijval belastinglatentie 2023	-32.960
Correctie latente belastingvordering immateriële vaste activa	-1.097
Correctie fiscale afschrijving gebouwen en overige materiële vaste activa	1.740
	-32.317
Acute belastingen	
Schatting acute vennootschapsbelasting 2023	-39.805
Acute vennootschapsbelasting 2022	-1.143
Acute vennootschapsbelasting 2021	-2.438
	-43.386
Totaal	-75.703

De acute belastinglast van 2023 is als volgt opgebouwd:

(bedragen x € 1.000)	
Grondslag acute belasting	154.339
Vennootschapsbelasting	25,8%
Subtotaal	39.819
Tarief correctie	-14
Totaal	39.805

De effectieve belastingdruk betreft de belastingen (acute en latente belastingen) gedeeld door het resultaat voor belastingen van de fiscale eenheid vennootschapsbelasting. Dit resulteert in een effectieve belastingdruk van 25,9% (2022: 25,9%).

(bedragen x € 1.000)	
Resultaat van de fiscale eenheid VPB voor belastingen	292.690
Belastingen	75.703
Effectieve belastingdruk	25,9%

Het verschil tussen het vennootschapsbelastingtarief van 25,8% en de effectieve belastingdruk van 25,9% wordt als volgt verklaard:

(bedragen x € 1.000)	2023	%
Resultaat van de fiscale eenheid VPB voor belastingen	292.690	-
Te verwachte belastingen o.b.v. commercieel resultaat	75.514	25,8%
Mutaties		
Niet of beperkt aftrekbare kosten	114	0,0%
Belastingeffect correcties voorgaande jaren	89	0,0%
Tarief correctie	-14	0,0%
TOTAAL	75.703	25,9%

18. Resultaat deelnemingen

Het resultaat deelnemingen voor 2023 bedraagt 0,2 miljoen euro (2022: 9,6 miljoen euro). De mutatie wordt met name veroorzaakt door de premie voor de garantieregeling inzake Porthos die aan het Rijk betaald is en doorbelast is aan HbR CCS B.V. (7,3 miljoen euro). Het resultaat deelnemingen bestaat uit het aandeel van het Havenbedrijf Rotterdam in het resultaat van haar deelnemingen. Voor een overzicht van de deelnemingen zie [22 'Overzicht deelnemingen'](#).

19. Werknemers

Het gemiddelde aantal werknemers per jaar en het aantal werknemers per jaareinde in dienst van het Havenbedrijf Rotterdam zijn in onderstaand overzicht gespecificeerd.

	2023	2022	Gemiddelde 2023	Gemiddelde 2022
CEO	253	236	244	232
CFO	241	238	240	230
COO				
<i>Divisie Havenmeester</i>	433	429	436	433
<i>Overig COO</i>	371	352	362	343
Overig (corporate)	24	32	26	33
Buiten Nederland	10	11	10	10
Totaal	1.332	1.298	1.318	1.281

Het aantal werknemers wordt berekend inclusief werknemers met een FLO-uitkering (functioneel leeftijdsontslag).

20. Bezoldiging commissarissen en bestuurders

Op Havenbedrijf Rotterdam is het verlicht structuurregime van toepassing omdat de aandelen van Havenbedrijf Rotterdam worden gehouden door publiekrechtelijke rechtspersonen (de gemeente Rotterdam en de Staat der Nederlanden). De toepasselijkheid van het verlicht structuurregime houdt o.a. in dat de Algemene Vergadering van Aandeelhouders de Algemene directie kan benoemen, schorsen en ontslaan en het beloningsbeleid voor de Algemene directie vaststelt.

De Raad van Commissarissen (RvC) legt over het gevoerde beloningsbeleid jaarlijks verantwoording af in het remuneratierapport. Het remuneratierapport bevat informatie zoals beschreven in het reglement voor de Raad van Commissarissen.

Het remuneratierapport 2023 van Havenbedrijf Rotterdam N.V. bevat de achterliggende visie en belangrijkste doelstellingen van haar toegepaste beloningsbeleid, met daarnaast de ontwikkelingen en aanpassingen in 2023 van de arbeidsvoorwaarden van de Algemene directie. Behalve in het remuneratierapport wordt er ook in het jaarverslag en jaarrekening over de remuneratie van de Algemene directie gerapporteerd.

Commissarissen

Het RvC-voorzitterschap is vanaf 1 januari 2018 bekleed door mevrouw Maes. Mevrouw Maes nam per 31 december 2023, na twee termijnen, afscheid als voorzitter van de Raad van Commissarissen. De heer Timmermans vervult vanaf 1 januari 2024 de rol van voorzitter. De heer van Bente is per 1 januari 2024 benoemd tot vicevoorzitter.

De heer van Bente is voorzitter van de Remuneratiecommissie en vormde samen met mevrouw Maes en de heer Timmermans (vanaf 7 april 2023) de remuneratiecommissie. De auditcommissie bestond in 2023 uit de heer Timmermans en mevrouw Dalstra. Mevrouw Dalstra bekleedt het voorzitterschap van de auditcommissie.

Met ingang van 15 december 2023 traden mevrouw Bodewes en mevrouw Prins toe tot de Raad van Commissarissen van Havenbedrijf Rotterdam.

De zittingstermijnen van de commissarissen en de bezoldigingen zijn als volgt:

(bedragen x € 1)	Aanvang 1e termijn	Datum afloop huidige termijn	2023	2022
M.H. (Miriam) Maes	01-01-2016	31-12-2023	43.505	41.722
Drs. W.F. (Wouter) van Benten	01-09-2018	31-08-2026	37.290	35.762
Ir. N.G. (Nynke) Dalstra	15-12-2020	14-12-2024	37.290	35.762
Drs. J.V. (Koos) Timmermans	01-10-2021	30-09-2025	41.895	35.762
Mr. J. (Jacqueline) Prins MA	15-12-2023	14-12-2027	1.461	-
Ing. T. E. (Thecla) Bodewes	15-12-2023	14-12-2027	1.461	-
Mr. L.M. (Ruud) Sondag	01-05-2020	01-11-2022	-	29.728
Totaal			162.902	178.736

Een Commissaris treedt uiterlijk af op de algemene vergadering die plaatsheeft na de datum waarop diens zittingstermijn afloopt, behoudens de mogelijkheid van herbenoeming. De huidige zittingstermijnen zijn opgenomen in het voorgaande overzicht.

De aandeelhouders hebben in 2017 besloten dat de vergoeding van de leden van de Raad van Commissarissen jaarlijks verhoogd mag worden met een percentage dat gelijk is aan de structurele cao-loonontwikkeling van het Havenbedrijf Rotterdam. In het jaar 2023 zijn op 1 juli verhogingen toegepast (6%).

In 2023 bedraagt de bezoldiging voor de voorzitter van de Raad van Commissarissen 37.290 euro. Voor de leden was de bezoldiging 31.075 euro. Daarnaast is aan commissarissen die zitting hebben in de auditcommissie of de remuneratiecommissie in 2023 een vergoeding verstrekt van 6.215 euro.

Havenbedrijf Rotterdam streeft naar een Raad van Commissarissen bestaande uit 6 leden.

Leden en taak Remuneratiecommissie

De taak van de remuneratiecommissie is beschreven in het reglement van de remuneratiecommissie van de RvC van Havenbedrijf Rotterdam. De taak betreft:

- Het, mede aan de hand van de uitgevoerde scenarioanalyse als bedoeld onder c), doen van een voorstel aan de raad van commissarissen betreffende het te voeren beloningsbeleid voor leden van de directie zoals vast te stellen door de algemene vergadering;
- het, mede aan de hand van de uitgevoerde scenarioanalyse als bedoeld onder c), doen van een voorstel inzake de beloning van individuele leden van de directie in welk voorstel in ieder geval aan de orde komen: (i) de beloningsstructuur, (ii) de hoogte van de vaste beloning, variabele beloningscomponenten, pensioenrechten, afvloeiingsregelingen en overige vergoedingen, de prestatiecriteria en de toepassing daarvan, alsmede de beloningsverhoudingen binnen de vennootschap en de met haar verbonden onderneming;
- het analyseren van de mogelijke uitkomsten van de variabele beloningscomponenten en de gevolgen daarvan voor de beloning van de bestuurders voorafgaand aan de taken hiervoor genoemd onder a) en b);
- het voorbereiden van het remuneratierapport van de raad van commissarissen over het door de raad van commissarissen gevoerde beloningsbeleid zoals vastgesteld door de algemene vergadering;
- het doen van een voorstel tot selectiecriteria en benoemingsprocedures inzake commissarissen en bestuurders;
- de periodieke beoordeling van omvang en samenstelling van de raad van commissarissen en de Algemene directie en het doen van een voorstel voor een profielschets van de raad van commissarissen;

- g. de periodieke beoordeling van het functioneren van individuele commissarissen en bestuurders en de rapportage hierover aan de raad van commissarissen;
- h. het voorstellen voor (her)benoemingen;
- i. het toezicht op het beleid van het bestuur inzake selectiecriteria en benoemingsprocedures voor hoger management;
- j. het zo nodig doen van een voorstel aan de raad van commissarissen de waarde van een in een eerder boekjaar toegekende voorwaardelijk variabele beloningscomponent voor de leden van de directie beneden- of bovenwaarts aan te passen, wanneer deze, naar het oordeel van de remuneratiecommissie, tot onbillijke uitkomsten leidt vanwege buitengewone omstandigheden in de periode waarin de vooraf vastgestelde prestatiecriteria zijn of dienden te worden gerealiseerd;
- k. het zo nodig doen van een voorstel aan de raad van commissarissen de variabele beloning die is toegekend op basis van onjuiste (financiële) gegevens terug te vorderen van de leden van de algemene directie; en
- l. het opstellen van een plan voor de opvolging van bestuurders en commissarissen.

De remuneratiecommissie maakt gebruik van onafhankelijke adviezen van de Human Resources (HR) afdeling van Havenbedrijf Rotterdam en externe adviseurs. De remuneratiecommissie heeft zich ervan vergewist dat deze externen geen advies verstrekken aan de Algemene directie over hetzelfde onderwerp.

Bestuurders

De heer Castelein was tot 15 juli 2023 president-directeur van Havenbedrijf Rotterdam en heeft het Havenbedrijf verlaten. Na het vertrek van de heer Castelein heeft de heer Siemons naast zijn formele rol van COO de rol van ad interim CEO vervuld. Begin 2024 hebben de aandeelhouders op voordracht van de Raad van Commissarissen de heer Siemons per 1 februari 2024 benoemd tot CEO. Hiermee is de positie van COO vacant geworden. De heer Siemons zal tot het moment dat de COO positie is ingevuld ook de rol van ad interim COO invullen.

De Algemene directie van het Havenbedrijf Rotterdam bestaat daarmee per 1 februari 2024 uit de volgende bestuurders:

- Ir. B. (Boudewijn) Siemons
- President Directeur (CEO) en Directeur Infrastructuur & Maritieme Zaken (COO) a.i.
- Drs. V.D.I.V. (Vivienne) de Leeuw
- Directeur Financiën & Informatievoorziening (CFO)

Beloningsbeleid bestuurders

De Algemene Vergadering van aandeelhouders heeft een nieuw beloningsbeleid voor de Algemene directie van het Havenbedrijf Rotterdam vastgesteld dat vanaf 1 februari 2024 van kracht zal worden. Hiermee is het beloningsbeleid dat vastgesteld is op 28 mei 2019 vervangen.

Het Havenbedrijf biedt een arbeidsvoorwaardenpakket bestaande uit een basissalaris, een variabel inkomen van maximaal 20% (gerelateerd aan jaarlijkse doelstellingen), een bijdrage in pensioenpremie en overige emolumenten. De Raad van Commissarissen handelt in 2023 binnen de kaders van het beloningsbeleid dat vastgesteld is op 28 mei 2019.

Basissalaris 2023

De vaste basissalarissen van de leden van de Algemene directie zijn conform het voor 2023 geldende beloningsbeleid per 1 juli 2023 verhoogd met een percentage dat gelijk is aan de in de cao afgesproken structurele loonontwikkeling (120 euro bruto en 6%).

In het jaar 2022 was er een structurele verhoging van toepassing van 3% per 1 januari 2022 en 2,5% per 1 juli 2022. De basissalarissen zijn inclusief vakantiegeld.

(bedragen x € 1)	Aanvang termijn	Einde termijn	2023	2022
A.S. Castelein	01-01-2014	15-07-2023	241.298	441.382
V.D.I.V. de Leeuw	01-07-2019	30-06-2027	329.495	315.265
B. Siemons	01-10-2020	31-01-2028	372.974	356.962
B. Siemons (toeslag)	15-07-2023		25.062	-
Totaal			968.829	1.113.609

Voor het waarnemen van de CEO functie (tot 1 februari 2024) en de COO functie (vanaf 1 februari 2024) ontvangt de heer Siemons een waarnemingstoeslag van € 4.517 per maand totdat een derde bestuurder (COO) is aangenomen. Het werven van een derde bestuurder zal vanaf februari 2024 plaatsvinden.

De waarnemingstoeslag maakt geen onderdeel uit van de grondslag voor de variabele beloning, pensioen en overige emolumenten.

Variabel inkomen

In het beloningsbeleid dat geldend is voor 2023 is opgenomen dat het variabele deel gekoppeld is aan vooraf door de Raad van Commissarissen vastgestelde prestatiedoelen die voor minimaal 20% gerelateerd zijn aan publieke/maatschappelijke targets. De variabele beloning in 2023 bedraagt maximaal 20% van het geldende basissalaris en is volledig gerelateerd aan jaarlijkse doelstellingen. Over het variabele inkomen wordt geen pensioen opgebouwd. De Raad van Commissarissen heeft de discretionaire bevoegdheid om het variabele inkomen in bepaalde gevallen bij te stellen. Daarnaast heeft de Raad van Commissarissen de beschikking over een 'clawback' clause voor reeds toegekende variabele beloningen. Het beloningsbeleid voorziet niet in het toekennen van een signing fee.

Clawback clause

Havenbedrijf Rotterdam is bevoegd een uitgekeerde variabele beloning geheel of gedeeltelijk terug te vorderen voor zover de uitkering heeft plaatsgevonden op basis van onjuiste informatie over het bereiken van de ten grondslag liggende doelen of over de omstandigheden waarvan de variabele beloning afhankelijk was gesteld. De vordering kan namens Havenbedrijf Rotterdam ook worden ingesteld door de RvC of door een bijzonder vertegenwoordiger die is aangewezen door de Algemene vergadering van Aandeelhouders. Indien de uitkering geheel of gedeeltelijk is onthouden op basis van onjuiste informatie over het bereiken van de aan de uitkering ten grondslag liggende doelen of over de omstandigheden waarvan de uitkering afhankelijk was gesteld, zal de uitkering alsnog plaatsvinden. In 2023 is geen gebruik gemaakt van deze clause.

Doelstellingen 2023

De Raad van Commissarissen hebben conform het geldende beloningsbeleid targets voor 2023 geformuleerd voor de variabele beloning. De targets zijn gericht op het behalen van de strategische en publieke lange termijn doelstellingen van het Havenbedrijf Rotterdam:

- 25% voor het behalen van EBITDA doelstellingen (100% behaald)
- 20% voor het zijn van slimme partner in de logistieke keten; ontwikkeling van de haven door vestigingen en digitale afhandeling van lading en meldingen (100% behaald)
- 20% voor het versnellen van duurzaamheid in de haven door investeringen in duurzame infrastructuur en vestigingen van duurzame bedrijven (67,5% behaald)
- 15% voor bevorderen van een ondernemende en slagvaardige organisatie ten aanzien van projecten binnen ramingsbandbreedte (100% behaald)

- 20% voor bevorderen van een ondernemende en slagvaardige organisatie, waaronder betrokkenheid en bevologenheid van werknemers, aanpak maatschappelijk verantwoord ondernemen (100% behaald)

De doelstellingen voor 2023 hebben daarmee voor 40% een publiek/maatschappelijk karakter gerelateerd aan duurzaamheid en het stimuleren van de arbeidsmarkt als invulling voor het creëren van uitstekende vestigingslocaties. Onderstaande toekenningen zijn vastgesteld door de Raad van Commissarissen op basis van advies van de remuneratiecommissie over de mate waarin de doelstellingen zijn gehaald.

Om de remuneratiecommissie te voorzien van informatie om tot een goed advies te komen, heeft de secretaris RvC informatie verzameld om samen met de afdeling HR een advies te kunnen geven over de mate of doelstellingen gerealiseerd zijn. Vervolgens is de interne accountant betrokken bij de beoordeling van onderbouwingen voor de uiteindelijke realisatie van de doelstellingen 2023. De bevindingen zijn vastgelegd in een rapport, gericht aan de remuneratiecommissie. De remuneratiecommissie heeft het rapport beoordeeld en heeft de totaalscore van 93,5% aan de RvC geadviseerd die zij conform overgenomen hebben.

(bedragen x € 1)	2023	Score	2022	Score
A.S. Castelein	45.123	93,50%	75.918	86,00%
V.D.I.V. de Leeuw	61.615	93,50%	54.226	86,00%
B. Siemons	69.746	93,50%	61.397	86,00%
Totaal	176.484		191.541	

De daling ten opzichte van 2022 wordt in 2023 ondanks een hoger realisatiepercentage veroorzaakt door een naar rato toekenning van de variabele beloning aan de heer Castelein. De toegekende bedragen voor 2023 worden in 2024 uitgekeerd.

Pensioenkosten, sociale lasten en overige emolumenten

De leden van de Algemene directie zijn deelnemer van het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP). De pensioenregeling van de bestuurders is gelijk aan de regeling voor de cao-werknemers van het Havenbedrijf Rotterdam. De ABP-regeling is gebaseerd op het middelloonstelsel.

Aangezien het per 1 januari 2015 niet meer is toegestaan om pensioenaanspraken op te bouwen over het pensioengevend inkomen boven een jaarlijks vastgestelde opbouwgrens, heeft het Havenbedrijf Rotterdam een compensatieregeling pensioenen ingericht voor werknemers die op 31 december 2014 een arbeidsovereenkomst met het Havenbedrijf Rotterdam hadden. Het maximum pensioengevend inkomen waarover fiscaal gunstig pensioen kan worden opgebouwd per 1 januari 2023 is 128.810 euro. Werknemers met een pensioengevend inkomen hoger dan 128.810 euro ontvangen over het pensioengevend inkomen hoger dan 128.810 euro een netto beschikbare premie van de werkgever. Het uitgangspunt van de compensatiemaatregel is een vergoeding voor het gemis aan pensioenopbouw en risicodekking nabestaanden zodanig dat voor het Havenbedrijf Rotterdam sprake is van kostenneutraliteit. De hoogte van de beschikbare premie wordt gebaseerd op een fiscaal geaccordeerde leeftijdsafhankelijke (bruto) fiscale premiestaffel en de werkgeverspremie van het ABP. De netto werkgeversbijdrage wordt gebruteerd. De regeling voor de directieleden is gelijk aan de regeling voor overige medewerkers van het Havenbedrijf Rotterdam.

In onderstaande tabel staan de kosten vermeld die gemoeid waren met de werkgeversbijdrage van de pensioenpremie en de compensatieregeling. De stijging van de werkgeversbijdrage pensioenkosten wordt veroorzaakt door de verhoging van het maximale premiegrensbedrag (2023: 128.810 euro t.o.v. 2022: 114.866 euro).

Voor zowel mevrouw De Leeuw als de heer Siemons is de compensatieregeling niet van toepassing.

In de overige emolumenten zijn onder andere naast de vaste onkostenvergoeding, de (mede) voor privégebruik ter beschikkingstelling van een auto verantwoord.

De door de werkgever betaalde verplichte bijdrage voor sociale verzekeringen zijn afzonderlijk genoemd.

(bedragen x € 1)		2023	2022
A.S. Castelein	Werkgeversbijdrage pensioenkosten	12.981	33.549
	Compensatieregeling pensioenen	44.165	69.920
	Overige emolumenten	9.987	18.397
	Werkgeversbijdrage sociale lasten	8.126	13.452
V.D.I.V. de Leeuw	Werkgeversbijdrage pensioenkosten	23.530	28.997
	Overige emolumenten	16.184	16.465
	Werkgeversbijdrage sociale lasten	15.092	13.452
B. Siemons	Werkgeversbijdrage pensioenkosten	23.725	30.386
	Overige emolumenten	16.339	15.941
	Werkgeversbijdrage sociale lasten	15.092	13.452
Totaal		185.221	254.011

Beëindigingsvergoeding

De aandeelhouders van Havenbedrijf Rotterdam hebben op voordracht van de Raad van Commissarissen de heer Castelein in 2021 benoemd voor een derde termijn. De heer Castelein was tot 15 juli 2023 president-directeur van Havenbedrijf Rotterdam en heeft het Havenbedrijf Rotterdam verlaten. De op grond van de arbeidsovereenkomst afgesproken beëindigingsvergoeding bedraagt 12 maal het laatst genoten vaste maandsalaris. Daarnaast geldt dat indien er voor beëindigingsdatum een structurele verhoging van het maandsalaris van toepassing is, de vergoeding daarop aangepast worden. In het geval van de heer Castelein is in 2021 een bruto beëindigingsvergoeding van 423.235 euro voorzien. In 2022 en 2023 zijn structurele verhogingen geweest als gevolg van cao afspraken. Hierdoor is de beëindigingsvergoeding aangepast naar 475.167 euro. De uitbetaling van de vergoeding heeft in juli 2023 plaatsgevonden.

Totale kosten bestuurders

De totale kosten per bestuurder omvat het basissalaris, variabel inkomen, pensioenkosten, sociale lasten, overige emolumenten en indien van toepassing een overeengekomen beëindigingsvergoeding.

A.S. Castelein		
(bedragen x € 1)	2023	2022
Basissalaris	241.298	441.382
Variabel inkomen korte termijn	45.123	75.918
Pensioenkosten, sociale lasten en overige emolumenten	75.259	135.318
Beëindigingsvergoeding	51.932	-
Totaal	413.612	652.618

V.D.I.V. de Leeuw		
(bedragen x € 1)	2023	2022
Basissalaris	329.495	315.265
Variabel inkomen korte termijn	61.615	54.226
Pensioenkosten, sociale lasten en overige emolumenten	54.806	58.914
Totaal	445.916	428.405

B. Siemons		
(bedragen x € 1)	2023	2022
Basissalaris	398.036	356.962
Variabel inkomen korte termijn	69.746	61.397
Pensioenkosten, sociale lasten en overige emolumenten	55.156	59.779
Totaal	522.938	478.138

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft een bestuurdersaansprakelijkheidsverzekering voor haar bestuurders afgesloten. Er zijn geen leningen, voorschotten of garantstellingen ten behoeve van leden van de Algemene directie of commissarissen verstrekt door het Havenbedrijf Rotterdam.

Voor nevenfuncties geldt een restrictief beleid; aanvaarding van nevenfuncties vereist expliciete goedkeuring van de Raad van Commissarissen.

Beloningsverhouding

Het Havenbedrijf Rotterdam hecht waarde aan open en transparante informatie over haar gevoerde beloningsbeleid.

Om inzicht te geven in de verhouding van de beloning van de CEO en de beloning van de overige medewerkers hebben wij de berekening van het Global Reporting Initiative (GRI) Disclosure 2-21 als uitgangspunt genomen. De beloningsverhouding geeft de ratio weer tussen de totale bezoldiging van de hoogst betaalde medewerker (CEO) en de mediaan van de totale bezoldiging van alle overige medewerkers (exclusief stagiaires) van het Havenbedrijf Rotterdam.

De berekening van de jaarlijkse beloning van de CEO¹ is o.a. gebaseerd op de componenten vaste beloning, variabele beloning en pensioenkosten. De berekening van de jaarlijkse beloning voor overige medewerkers kan andere componenten omvatten zoals een persoonlijke keuzebudget en toeslag voor onregelmatige dienst. Voor het vaststellen van de mediaan voor alle medewerkers (exclusief de CEO) is de bezoldiging voor parttime medewerkers omgerekend naar voltijd equivalenten. De beloningsverhouding is in 2023 6,2 (afgerond op 1 decimaal). De beloningsverhouding in 2022 was 6,3 (afgerond op 1 decimaal).

De ratio tussen de procentuele groei van de totale bezoldiging van de hoogst betaalde medewerker (-4,8% t.o.v. 2022) en de procentuele groei van de mediaan van de totale bezoldiging van alle overige medewerkers (-2,3% t.o.v. 2022) van het Havenbedrijf Rotterdam bedraagt in 2023 daarmee 2,1.

1 De berekening in 2023 is gebaseerd op de remuneratie van zowel de heer Castelein als de heer Siemons voor de periode dat zij de functie van CEO invulden.

21. Transacties met verbonden partijen

Alle deelnemingen, zoals opgenomen in het overzicht Deelnemingen, alsmede bestuurders, commissarissen en aandeelhouders (de gemeente Rotterdam en het Rijk) worden aangemerkt als verbonden partij. Voor de bezoldiging van de bestuurders en commissarissen zie [20 'Bezoldiging commissarissen en bestuurders'](#).

Alle transacties met verbonden partijen zijn onder normale marktvoorwaarden aangegaan.

22. Overzicht deelnemingen

Deelnemingen Havenbedrijf Rotterdam	Belang	Vestigingsplaats
Mainport Holding Rotterdam N.V. (MHR)	100%	Rotterdam

Deelnemingen MHR	Belang	Vestigingsplaats
Portbase B.V.	75%	Rotterdam
Cruise Port Rotterdam B.V.	100%	Rotterdam
Cruise Port Shore Power B.V.	100%	Rotterdam
Coöperatie Rotterdam Port Fund U.A.	23%	Rotterdam
PortShuttle Rotterdam B.V.	100%	Rotterdam
Blockchain Fieldlab B.V.	100%	Rotterdam
Nextlogic B.V.	100%	Rotterdam
PortXchange Products B.V.	100%	Rotterdam
PortXchange Global services B.V.	100%	Rotterdam
Mainport Foreign Investments B.V.	100%	Rotterdam
Sohar Industrial Port Company SAOC	50%	Sohar, Oman
Sohar Industrial Development Company LLC	50%	Sohar, Oman
Sohar Free Zone LLC	100%	Sohar, Oman
Sohar Port Special Projects LLC	100%	Sohar, Oman
Sohar Bulk Terminal Company LLC	100%	Sohar, Oman
PT Pelabuhan Rotterdam Indonesia	99%	Jakarta, Indonesië
Port of Pecém Participations B.V.	100%	Rotterdam
Complexo Industrial e Portuário do Pecém	30%	São Gonçalo do Amarante, Brazilië
ZPE Ceára	100%	São Gonçalo do Amarante, Brazilië
PT Pelabuhan Rotterdam Indonesia	1%	Jakarta, Indonesië
MHR Commanditaire Vennoot B.V.	100%	Rotterdam
Multicore B.V.	50%	Rotterdam
MultiCore C.V.	74,50%	Rotterdam
MHR Silent Partner B.V.	100%	Rotterdam
RC2 C.V.	50%	Rotterdam
RC2 B.V.	50%	Rotterdam
Routescanner B.V.	100%	Rotterdam
Rotterdam Shore Power B.V.	50%	Rotterdam
Zero Emission Services B.V.	24,7%	Rotterdam
HbR CCS B.V.	100%	Rotterdam
HbR CCS Pipeline LP BV	100%	Rotterdam
HbR CCS BD LP BV	100%	Rotterdam
Porthos Onshore Transport GP BV	50%	Rotterdam
Porthos Onshore Transport CV	50%	Rotterdam
Porthos CO ₂ Transport and Storage GP BV	33,33%	Rotterdam
Porthos CO ₂ Transport and Storage CV	33,33%	Rotterdam
HbR Hydrogen B.V.	100%	Rotterdam
Distro Energy B.V.	100%	Rotterdam

Op alle deelnemingen met een belang van meer dan 50% met uitzondering van Portbase B.V. en Multicore C.V. kan het Havenbedrijf Rotterdam overheersende zeggenschap uitoefenen. Bij Portbase B.V. en Multicore C.V. wordt de zeggenschap gezamenlijk (50/50) uitgeoefend. De overige vennootschappen vormen eveneens verbonden partijen op grond van het feit dat invloed van betekenis kan worden uitgeoefend op het zakelijke en financiële beleid.

23. Accountantskosten

(bedragen x € 1)	2023	2022
Controle van de jaarrekening	296.155	275.892
Overige controleopdrachten	21.997	59.016
Fiscale advisering	-	-
Overige niet-controleopdrachten	175.924	116.303
Totaal	494.076	451.211

De jaarrekening is gecontroleerd door PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

De totale kosten die betrekking hebben op het boekjaar 2023 (inclusief controle jaarrekening 2023) bedragen 494.076 euro. De werkzaamheden op het verslaggedeelte zijn opgenomen in de post 'Overige niet-controleopdrachten'.

24. Voorstel winstbestemming - onder voorbehoud

	Totaal	Gemeente Rotterdam	Staat der Nederlanden
(bedragen x € 1 miljoen euro)		70,83%	29,17%
Vast Regulier Dividend	76,2	54,0	22,2
Vast Extra Dividend	24,1	17,1	7,0
		40%	60%
Variabel extra Dividend	28,7	11,5	17,2
Totaal	129,0	82,6	46,4

Het resultaat na belastingen 2023 bedraagt 233,5 miljoen euro. Dit is verwerkt als 'Te bestemmen resultaat', als onderdeel van het eigen vermogen. Conform het bepaalde in de Investeringsovereenkomst en de Aandeelhoudersovereenkomst, de Kapitaalovereenkomst 2009 en de Vaststellingsovereenkomst wordt voorgesteld over te gaan tot de volgende dividenduitkering aan de gemeente Rotterdam en de Staat.

25. Onttrekkingen/stortingen op agio

Vrijwaring garantiëkwesties

De naar aanleiding van de toetreding van de Staat als aandeelhouder opgestelde investeringsovereenkomst bepaalt dat de gemeente Rotterdam onder voorwaarden de nettokosten zal vergoeden die het Havenbedrijf Rotterdam maakt in het kader van garantiëkwesties. Daarbij is bepaald dat voor deze kosten de Staat via agiostorting kan worden gecompenseerd.

26. Gebeurtenissen na balansdatum

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

Havenbedrijf Rotterdam N.V.

16 februari 2024

Algemene directie

- Ir. B. Siemons
- Drs. V.D.I.V. de Leeuw

Raad van Commissarissen

- Drs. J.V. Timmermans
- Drs. W.F. van Benten
- Ir. N.G. Dalstra
- Ing. T.E. Bodewes
- Mr. J. Prins MA

4.10 Overige gegevens

27. Statutaire regeling winstbestemming

Voor de winstbestemming is van belang hetgeen is vermeld in de volgende documenten:

- De statuten
- Aandeelhoudersovereenkomst d.d. 16 mei 2007
- Overeenkomst wijziging aandeelhoudersovereenkomst d.d. april 2013

Vast regulier dividend

De aandeelhouders ontvangen jaarlijks 4% op het door hen ingelegde vermogen onder toepassing van een indexeringsclausule (art 3.3 Aandeelhoudersovereenkomst), waarbij indexering plaatsvindt tot en met 2019 en de verdeling van de aandelen bepalend is voor de verdeling van het dividend over de aandeelhouders.

Vast extra dividend

In 2013 is met de aandeelhouders overeen gekomen om een deel van het dividend vervroegd uit te keren. Er is een vaste extra dividendcomponent vastgesteld welke jaarlijks wordt geïndexeerd.

Variabel extra dividend

In art. 3.6 van de Aandeelhoudersovereenkomst is ook bepaald dat vanaf 1 januari 2021 over het resultaat extra winst wordt uitgekeerd aan de aandeelhouders. De extra winstuitkering wordt pas uitgekeerd wanneer 60% van de netto-winst van het Havenbedrijf Rotterdam meer bedraagt dan het vast regulier en vast extra dividend aan beide aandeelhouders, dat ingevolge art. 3.3 van de Aandeelhoudersovereenkomst dient te worden uitgekeerd.

De extra winstuitkering bestaat uit 45% van het verschil tussen 60% van de netto-winst en het vast regulier en vast extra dividend aan beide aandeelhouders. Dit dividend wordt conform de gewijzigde aandeelhoudersovereenkomst uit 2013 uitgekeerd in de verhouding 60% Staat en 40% gemeente Rotterdam. Deze verhouding geldt tot de bijdrage van de Staat aan Maasvlakte 2 geheel is terugbetaald. Hierna zal het variabele deel van het dividend conform de reguliere aandeelhoudersverhouding worden uitgekeerd.

Het niet uitgekeerde resultaat wordt toegevoegd aan de overige reserves.

28. Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: de algemene vergadering en de raad van commissarissen van Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Verklaring over de jaarrekening 2023

Ons oordeel

Naar ons oordeel geeft de jaarrekening van Havenbedrijf Rotterdam N.V. ('de vennootschap') een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van de vennootschap op 31 december 2023 en van het resultaat over 2023 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek ('BW').

Wat we hebben gecontroleerd

Wij hebben de in dit jaarverslag opgenomen jaarrekening 2023 van Havenbedrijf Rotterdam N.V. te Rotterdam gecontroleerd.

De jaarrekening bestaat uit:

- de balans per 31 december 2023;
- de winst-en verliesrekening over 2023; en
- de toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en overige toelichtingen.

Het stelsel voor financiële verslaggeving dat is gebruikt voor het opmaken van de jaarrekening is Titel 9 Boek 2 BW.

De basis voor ons oordeel

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

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

Onafhankelijkheid

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

Onze controleaanpak

Wij hebben onze controlewerkzaamheden met betrekking tot de kernpunten, fraude en continuïteit, en de aangelegenheden daaruit, bepaald in de context van de controle van de jaarrekening als geheel en bij het vormen van ons oordeel hierover. De informatie ter ondersteuning van ons oordeel, zoals onze bevindingen en observaties ten aanzien van individuele kernpunten, de controleaanpak frauderisico's en de controleaanpak continuïteit, moet in dat kader worden gezien en niet als afzonderlijke oordelen of conclusies.

Samenvatting en context

Havenbedrijf Rotterdam N.V. heeft als kerntaken het duurzaam ontwikkelen, beheren en exploiteren van de haven van Rotterdam alsmede het handhaven van een veilige en vlotte afhandeling van de scheepvaart. De belangrijkste opbrengsten betreffen havengelden en erfpachtopbrengsten.

Als onderdeel van het ontwerpen van onze controleaanpak hebben wij de materialiteit bepaald en het risico van materiële afwijkingen in de jaarrekening geïdentificeerd en ingeschat. Wij besteden bijzondere aandacht aan die gebieden waar de algemene directie belangrijke schattingen heeft gemaakt, bijvoorbeeld bij significante schattingen waarbij veronderstellingen over toekomstige gebeurtenissen worden gemaakt die inherent onzeker zijn. De belangrijkste post in de jaarrekening die door schattingen van de algemene directie worden beïnvloed is de gevormde voorziening voor risico's rondom toekomstige bodemsanering. Wij hebben deze schatting aangemerkt als kernpunt zoals uiteengezet in de paragraaf 'De kernpunten van onze controle'. Daarnaast hebben wij de verwerking van de aangekochte stikstofrechten aangemerkt als kernpunt vanwege de ontwikkeling in de regelgeving en het effect daarvan op de jaarrekening.

Andere aandachtsgebieden, die niet als kernpunten zijn aangemerkt, in onze controle waren:

- de effectiviteit van de kostprijs-hedgeaccounting ten aanzien van de interest rate swaps;
- de inschatting van de economische levensduur en restwaarde van de materiële vaste activa;
- de verwerking van voorwaardelijke leasebetalingen;
- de waardering van de deelnemingen;
- de per balansdatum opgenomen omzetgerelateerde reserveringen zoals nog af te wikkelen ladinggaranties en kortingen;
- en de waardering van vorderingen en deelnemingen met betrekking tot het Porthos-project.

Havenbedrijf Rotterdam N.V. heeft de potentiële impact van klimaatverandering op zijn financiële positie beoordeeld. In haar jaarverslag, in het bijzonder in paragraaf 3.2, heeft de entiteit de risico's voortkomend uit de klimaatverandering nader toegelicht. Wij hebben de klimaat gerelateerde risico's besproken met de algemene directie en het financieel management, en de potentiële impact op de financiële positie inclusief de onderliggende assumpties en schattingen geëvalueerd, bijvoorbeeld ten aanzien van de waardering van de materiële vaste activa. De verwachte effecten van klimaatverandering leiden niet tot een kernpunt in onze controle.

Wij hebben ervoor gezorgd dat het controleteam over voldoende specialistische kennis en expertise beschikte die nodig was voor de controle van de jaarrekening van Havenbedrijf Rotterdam N.V. Wij hebben daartoe deskundigen op onder meer het gebied van IT en het gebied van rentederivaten in ons team opgenomen.

De hoofdlijnen van onze controleaanpak waren als volgt:



Materialiteit

- Materialiteit: €13.900.000

Reikwijdte van de controle

- We hebben al onze controlewerkzaamheden uitgevoerd op het niveau van Havenbedrijf Rotterdam N.V. gegeven de door de algemene directie toegepaste consolidatievrijstelling op grond van RJ 217.304.
- Wij hebben controlewerkzaamheden uitgevoerd ten aanzien van de deelnemingen, die op basis van de netto-vermogenswaarde zijn verantwoord, en ten aanzien van het aandeel in het resultaat deelnemingen wat in de winst-en-verliesrekening is verantwoord.

Kernpunten

- De verwerking van aangekochte stikstofrechten.
- De schattingen ten aanzien van de voorziening voor toekomstige bodemsaneringen.

Materialiteit

De reikwijdte van onze controle wordt beïnvloed door het toepassen van materialiteit. Het begrip 'materieel' wordt toegelicht in de paragraaf 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening'.

Wij bepalen, op basis van ons professionele oordeel, kwantitatieve grenzen voor materialiteit waaronder de materialiteit voor de jaarrekening als geheel, zoals uiteengezet in onderstaande tabel. Deze grenzen, evenals de kwalitatieve overwegingen daarbij, helpen ons om de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden voor de individuele posten en toelichtingen in de jaarrekening te bepalen en om het effect van onderkende afwijkingen, zowel individueel als gezamenlijk, op de jaarrekening als geheel en op ons oordeel, te evalueren.

Materialiteit	€ 13.900.000
Hoe is de materialiteit bepaald	Wij bepalen de materialiteit op basis van ons professionele oordeel. Als basis voor deze oordeelsvorming gebruikten we 4,5% van het resultaat voor belastingen.
De overwegingen voor de gekozen benchmark	We gebruikten het resultaat voor belastingen als de primaire, algemeen geaccepteerde, benchmark, op basis van onze analyse van de gemeenschappelijke informatiebehoeften van gebruikers van de jaarrekening. Op basis daarvan zijn wij van mening dat het resultaat voor belastingen het meest relevante kengetal is voor de financiële prestaties van de vennootschap.

Wij houden ook rekening met afwijkingen en/of mogelijke afwijkingen die naar onze mening om kwalitatieve redenen materieel zijn.

Wij zijn met de raad van commissarissen overeengekomen dat wij tijdens onze controle geconstateerde afwijkingen boven de € 690.000 aan hen rapporteren evenals kleinere afwijkingen die naar onze mening om kwalitatieve redenen relevant zijn.

De reikwijdte van onze controle

Havenbedrijf Rotterdam N.V. is houder van aandelen van deelnemingen in de vorm van minderheidsaandeelhouder, joint ventures en meerderheidsaandeelhouder. De deelnemingen waarin Havenbedrijf Rotterdam N.V. een meerderheidsbelang bezit kwalificeren als groepsmaatschappijen, maar zijn niet meegeconsolideerd vanwege de gezamenlijk te verwaarlozen betekenis voor het geheel van de groep op grond van RJ 217.304. Als gevolg hiervan zijn alle deelnemingen in de jaarrekening verantwoord onder de financiële vaste activa van Havenbedrijf Rotterdam N.V. tegen nettovermogenswaarde en is het aandeel in het resultaat van alle deelnemingen verantwoord als resultaat in de winst- en-verliesrekening van Havenbedrijf Rotterdam N.V. Deze deelnemingen zijn aangemerkt als niet-significante componenten, naast het significante component zijnde het Havenbedrijf Rotterdam N.V. zelf.

De totale waarde van de minderheidsdeelnemingen en het daaraan gerelateerde resultaat deelnemingen is materieel. Zodoende hebben wij in dit kader de aard en omvang van de uit te voeren werkzaamheden voor de deelnemingen bepaald om te waarborgen dat we voldoende controlewerkzaamheden verrichten om in staat te zijn een oordeel te geven over de jaarrekening als geheel. Om zekerheid te krijgen over de netto-vermogenswaarde van de deelnemingen en de verantwoorde resultaten nemen wij kennis van de laatste beschikbare jaarrekeningen en, waar van toepassing, van de daarbij afgegeven controleverklaringen door de externe accountant. Daarnaast hebben wij kennisgenomen van de laatste beschikbare interne cijfers over het boekjaar en hebben wij de analyse van het management van de overeenstemming van de waarderingsgrondslagen van de deelnemingen met die van Havenbedrijf Rotterdam N.V. beoordeeld. Daarnaast hebben wij een risicogerichte cijferanalyse op de cijfers van de deelnemingen uitgevoerd.

Controleaanpak frauderisico's

Wij hebben risico's op een afwijking van materieel belang in de jaarrekening die het gevolg is van fraude geïdentificeerd en ingeschat. Wij hebben tijdens onze controle inzicht verkregen in Havenbedrijf Rotterdam N.V. en haar omgeving en de componenten van het interne beheersingssysteem, waaronder het risico-inschattingsproces en de wijze waarop de algemene directie inspeelt op frauderisico's en het interne beheersingssysteem monitort en de wijze waarop de raad van commissarissen toezicht uitoefent en de uitkomsten daarvan. Wij verwijzen naar pagina 128 van het jaarverslag waarin de directie haar risicoanalyse met inbegrip van het frauderisico heeft uiteengezet.

Wij hebben ten aanzien van het risico op afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude de opzet en implementatie van de interne beheersing geëvalueerd, waaronder de risicoanalyse van het management, de gedragscode, de klokkenluidersregeling en de incidentenregistratie.

Wij hebben om inlichtingen gevraagd bij de leden van de algemene directie, het financieel management (inclusief het financieel management van een aantal buitenlandse deelnemingen), de interne accountantsdienst, juridische zaken en de raad van commissarissen en gevraagd of zij op de hoogte zijn van feitelijke, vermeende of vermoede fraude. Hieruit volgden geen signalen van feitelijke, vermeende of vermoede fraude die kunnen leiden tot een afwijking van materieel belang.

Als onderdeel van ons proces voor het identificeren van frauderisico's, 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 frauderisico's.

Voor al het in de hiernavolgende tabel genoemde geldt dat wij specifiek aandacht hebben besteed aan de gebruikersrechten en logische toegangsbeveiliging in de IT-systemen die een relatie met de jaarrekening hebben en de mogelijkheid dat gebruikersrechten leiden tot een doorbreking van de functiescheiding. Ook geldt dat wij met betrekking tot de managementschattingen de belangrijke aannames en oordelen hebben geëvalueerd op vooringenomenheid en een retrospectieve beoordeling van schattingen van vorig jaar hebben verricht. In de hiernavolgende tabel hebben wij de door ons geïdentificeerde frauderisico's en uitgevoerde specifieke werkzaamheden, in aanvulling op bovenstaande werkzaamheden, uiteengezet.

Geïdentificeerde frauderisico's	Controlewerkzaamheden
<p>Doorbreking van interne beheersingsmaatregelen door het management</p> <p>Bij al onze controles besteden we aandacht aan het risico dat het management interne beheersingsmaatregelen doorbreekt, inclusief het risico van mogelijke afwijkingen als gevolg van fraude op basis van een analyse van de belangen van het management. In dit kader hebben wij specifiek aandacht besteed aan de financiële doelstellingen van het management alsmede de factoren die bepalend zijn voor de variabele beloningen van het management en hoe deze relateren aan managementschattingen in de jaarrekening en journaalposten die invloed hebben op het financiële resultaat, bijvoorbeeld door het wel of niet activeren van uitgaven waar oordeelsvorming aan ten grondslag ligt. Daarnaast hebben wij beoordeeld of er sprake is geweest van significante transacties buiten het kader van de normale bedrijfsuitoefening.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Wij hebben, voor zover relevant voor onze controle, de opzet geëvalueerd van de maatregelen van interne beheersing met betrekking tot het mitigeren van frauderisico's waaronder de maatregelen in de processen die journaalposten genereren en verwerken, het maken van schattingen en het activeren van uitgaven. • We hebben journaalboekingen getest op onverwachte rekeningcombinaties met betrekking tot kortingen, ladinggaranties en overboekingen naar de (im)materiële vaste activa. Daarnaast hebben wij beoordeeld in hoeverre journaalposten zijn gemaakt via onverwachte gebruikersaccounts. Dergelijke journaalposten hebben wij niet aangetroffen. • Verder hebben wij gegevensgerichte werkzaamheden verricht met betrekking tot de investeringen en de onderhoudsuitgaven in het boekjaar en de mate waarin deze aan de activeringscriteria voldoen. • Wij hebben geen significante transacties buiten het kader van de normale bedrijfsuitoefening geïdentificeerd. • Wij hebben controlewerkzaamheden verricht ten aanzien van belangrijke schattingen van de algemene directie. Wij hebben in het bijzonder aandacht gehad voor het inherente risico van mogelijke vooringenomenheid van de algemene directe bij schattingen. <p>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 algemene directie.</p>

Geïdentificeerde frauderisico's	Controlewerkzaamheden
Het risico op fraude in de omzetverantwoording	
<p>Wij hebben specifiek aandacht besteed aan de financiële doelstellingen van het management alsmede de factoren die bepalend zijn voor de variabele beloning van de algemene directie. Gezien het feit dat deze financiële doelstellingen in het boekjaar ruimschoots zijn behaald hebben wij als risico onderkend dat opbrengsten verschoven worden naar het nieuwe boekjaar. Dit risico zien wij vooral in de omzetgerelateerde posities die bij het opmaken van de jaarrekening nog niet zijn afgerekend met klanten en waarbij schattingen gemaakt worden dan wel waarbij onjuiste afgrenzingen een belangrijke impact zouden kunnen hebben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bilaterale kortingen bij zeehavengelden. • Ladinggaranties voortvloeiend uit contractopbrengsten. • Prijsherzieningen voortvloeiend uit contractopbrengsten; en • De overige opbrengsten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Waar relevant voor onze controle, hebben we de opzet van de interne beheersingsmaatregelen geëvalueerd die bedoeld zijn om het risico te verkleinen dat registratie van zeehavengelden en kortingen niet op juiste en volledige basis dan wel in de onjuiste periode worden verwerkt en 2) registratie van verhuuropbrengsten onjuist dan wel in de onjuiste periode en/of onvolledig plaatsvindt. • Wij hebben gegevensgerichte controlewerkzaamheden uitgevoerd op de schattingen met betrekking tot kortingen, ladinggaranties en prijsherzieningen in relatie tot contractopbrengsten voor zover dat op posten toeziet die tot een materieel risico in de jaarrekening kunnen leiden. • Wij hebben een selectie van de bilaterale kortingen op zeehavengelden herberekend op basis van volumedata en contractafspraken. De uitkomst van deze herberekening hebben wij vergeleken met de door Havenbedrijf Rotterdam N.V. opgenomen posities in de jaarrekening 2023. • Wij hebben de volledigheid en afgrenzing van de verantwoorde ladinggaranties gecontroleerd door vast te stellen dat gebruik is gemaakt van de juiste onderliggende volumedata en onderliggende contracten. Een hercalculatie van een selectie van de ladinggaranties hebben wij vergeleken met de door het Havenbedrijf Rotterdam N.V. opgenomen posities. • Wij hebben de volledigheid van verantwoorde prijsherzieningen getoetst aan de hand van de contractuele prijsherzieningsdata alsmede door het inwinnen van inlichtingen bij diverse functionarissen waaronder de juridische afdeling. • Wij hebben gegevensgerichte werkzaamheden uitgevoerd met betrekking tot overige opbrengsten die in 2024 zijn verantwoord. In deze voortgezette controle hebben wij de volledigheid en juiste periodetoerekening van de overige opbrengsten getoetst voor zover het materiële bedragen betreft. <p>Onze werkzaamheden hebben niet geleid tot specifieke aanwijzingen voor fraude of vermoedens van fraude ten aanzien van aan de linkerzijde genoemde controledoelstellingen rondom omzetverantwoording.</p>

Geïdentificeerde frauderisico's	Controlewerkzaamheden
<p>Het risico op omkoping bij inkoop van producten en diensten voor grote infrastructurele projecten</p> <p>Havenbedrijf Rotterdam N.V. kocht gedurende het jaar producten en diensten in bij derden ten aanzien van onder andere grote infrastructurele werken. Hierdoor is inherent, als gevolg van de bedrijfstak waarin Havenbedrijf Rotterdam N.V. opereert, sprake van een risico op kickbackconstructies en/of persoonlijk gewin door met externe partijen prijsafspraken te maken waarmee op onrechtmatige wijze middelen kunnen worden onttrokken aan de onderneming. Hierin bestaat een risico op een afwijking van materieel belang als gevolg van fraude dat betrekking heeft op te hoge prijzen die via het inkoopproces worden verantwoord in de post materiële vaste activa, de materiële vaste activa in ontwikkeling en de onderhoudskosten, waarvoor kickbacks aan medewerkers zijn betaald. Deze inkooptrajecten hebben plaatsgevonden onder toepassing van de Aanbestedingswet 2012.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Waar relevant voor onze controle, hebben we de opzet van de interne beheersingsmaatregelen geëvalueerd die bedoeld zijn om het risico van omkoping te verkleinen. Die maatregelen zien onder meer toe op het feit dat integriteitstrainingen aan het personeel van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. worden gegeven, dat sprake is van een bedrijfscode waar fraude- en corruptiepreventie onderdeel van is en dat een klokkenluidersregeling is geïmplementeerd. • Wij hebben door middel van een deelwaarneming getoetst of Havenbedrijf Rotterdam N.V. voor de infrastructurele projecten die boven de drempelwaarde van de Aanbestedingswet 2012 vallen, de intern aangebrachte functiescheidingen heeft toegepast en dat sprake is van een adequaat gevolgd aanbestedingsproces. • Wij hebben gegevensgerichte werkzaamheden uitgevoerd om de volledigheid van de aanbestedingstrajecten vast te stellen dat voor werken boven de drempelwaarde van de Aanbestedingswet 2012 ook daadwerkelijk een aanbesteding heeft plaatsgevonden. <p>Onze werkzaamheden hebben niet geleid tot specifieke aanwijzingen van omkoping bij de inkoop van producten en diensten voor grote infrastructurele projecten.</p>

Wij hebben in onze controle een element van onvoorspelbaarheid ingebouwd. Daarnaast hebben we kennisgenomen van advocatenbrieven en correspondentie met toezichthouders en zijn wij tijdens de controle alert gebleven op indicaties voor fraude. Ook hebben wij de uitkomst van andere controlewerkzaamheden beoordeeld en overwogen of er bevindingen zijn die een aanwijzing vormt voor fraude of het niet-naleven van wet- en regelgeving.

Controleaanpak continuïteit

Op pagina 166 van de jaarrekening heeft de algemene directie opgenomen dat de jaarrekening is opgesteld op basis van de continuïteitsveronderstelling. De algemene directie heeft zijn continuïteitsbeoordeling voor de voorzienbare toekomst uitgevoerd en geen gebeurtenissen of omstandigheden geïdentificeerd die gereede twijfel kunnen doen ontstaan over de mogelijkheid van de entiteit om haar continuïteit te handhaven (hierna: continuïteitsrisico's). Deze continuïteitsbeoordeling van de algemene directie is onder andere gebaseerd op het lange termijn financiële model van Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Onze werkzaamheden om de continuïteitsbeoordeling van de algemene directie te evalueren omvatten onder andere:

- het overwegen of de continuïteitsbeoordeling van de algemene directie alle relevante informatie bevat waarvan wij als gevolg van onze controle kennis hebben, de algemene directie bevragen over de belangrijkste veronderstellingen en uitgangspunten en nagaan of de algemene directie gebeurtenissen of omstandigheden heeft geïdentificeerd die gereede twijfel kunnen doen ontstaan over de mogelijkheid van de entiteit om haar continuïteit te handhaven;
- het analyseren van de financiële positie per einde van het huidige boekjaar ten opzichte van die per einde van het vorige boekjaar ter identificatie van indicatoren die kunnen duiden op continuïteitsrisico's, met inbegrip van de beoordeling van de financieringsvoorwaarden en -termijnen en de met de financiers afgesproken convenanten;

- het evalueren van de begrote operationele resultaten en daaraan gerelateerde kasstromen voor de periode van tenminste twaalf maanden vanaf de datum van opmaken van de jaarrekening rekening houdend met de ontwikkelingen in de omgeving van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. en onze kennis uit de controle;
- het inwinnen van inlichtingen bij de algemene directie over zijn kennis van continuïteitsrisico's na de periode van de door de algemene directie verrichte continuïteitsanalyse.

Naar aanleiding van onze werkzaamheden concludeerden wij dat de door de directie gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is en, op basis van de verkregen controle-informatie, er geen onzekerheid van materieel belang met betrekking tot gebeurtenissen of omstandigheden bestaat die gereede twijfel kan doen ontstaan over de mogelijkheid van de entiteit om haar continuïteit te handhaven.

De kernpunten van onze controle

In de kernpunten van onze controle beschrijven wij zaken die naar ons professionele oordeel het meest belangrijk waren tijdens de controle van de jaarrekening. Wij hebben de raad van commissarissen op de hoogte gebracht van de kernpunten. De kernpunten vormen geen volledige weergave van alle risico's en punten die wij tijdens onze controle hebben geïdentificeerd en hebben besproken. Wij hebben in deze paragraaf de kernpunten beschreven met daarbij een samenvatting van de op deze punten door ons uitgevoerde werkzaamheden.

Kernpunten	Onze controlewerkzaamheden en observaties
Verwerking aangekochte stikstofrechten	
Paragraaf 4.5 waarderingsgrondslagen voor immateriële vaste activa en 4.8.1 specifieke toelichting op de post de immateriële vaste activa	
Havenbedrijf Rotterdam N.V. heeft in 2023 stikstofrechten aangekocht voor een bedrag van €8,3 miljoen die aangewend kunnen worden volgens de beleidsregel van de Depositiebank Haven Industrieel Complex. In 2023 is eveneens een bijzondere waardevermindering op de aangekochte stikstofrechten verantwoord van €8,0 miljoen. Het aankopen en aanwenden van stikstofrechten via een depositiebank is een nieuw concept. De verslaggevingsregels zijn niet eenduidig over hoe de aankoop van stikstofrechten verwerkt dient te worden. Daarnaast is de waardering van stikstofrechten onderhevig aan ontwikkelingen in de regelgeving. Daarom hebben wij de verwerking van stikstofrechten aangemerkt als kernpunt van onze controle.	<p>De aankoop van de stikstofrechten hebben wij aangesloten met de onderliggende aankoopovereenkomsten.</p> <p>We hebben kennisgenomen van de beleidsregel van de Depositiebank Haven Industrieel Complex, versie van 15 juli 2022, zoals uitgegeven door de Provincie Zuid Holland, alsmede relevante regelgeving en jurisprudentie ten aanzien van stikstofrechten.</p> <p>We hebben het position paper met betrekking tot de verwerking van de stikstofrechten, opgesteld door Havenbedrijf Rotterdam N.V., beoordeeld vanuit het verslaggevingsperspectief en getoetst aan relevante richtlijnen voor de jaarverslaggeving. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft de impact van de uitspraak van de Raad van State op de inzetbaarheid van de aangekochte stikstofrechten beoordeeld. Op basis van deze uitspraak was sprake van een bijzondere waardevermindering. Wij hebben deze verantwoorde bijzondere waardevermindering van €8,0 miljoen getoetst op basis van de uitspraak van de Raad van State. Wij kunnen ons vinden in de verwerking van de aankoop van stikstofrechten, de bijzondere waardevermindering die hierop in 2023 heeft plaatsgevonden alsmede de toelichtingen hierover in de jaarrekening.</p>

Kernpunten	Onze controlewerkzaamheden en observaties
Voorziening toekomstige bodemsanering	
Paragraaf 4.5 waarderingsgrondslagen voor voorziening toekomstige bodemsanering, 7 specifieke toelichting op de post voorzieningen en 10 niet in de balans opgenomen regelingen	
<p>Contractueel gezien liggen de risico's voor bodemverontreiniging bij de huurders van de gronden van Havenbedrijf Rotterdam N.V. Havenbedrijf Rotterdam N.V. is verantwoordelijk voor eventuele saneringen van onverhuurde terreinen en terreinen waarvoor de huurders de saneringsplicht hebben afgekocht. Voor deze terreinen heeft Havenbedrijf Rotterdam N.V. een voorziening voor toekomstige bodemsanering gevormd. Het bepalen van de hoogte van de voorziening kent inherent een hoge mate van oordeelsvorming en schatting.</p>	<p>De uitgangspunten voor de voorziening voor toekomstige bodemsanering zijn door het Havenbedrijf Rotterdam N.V. bepaald op basis van in het verleden uitgevoerde werkzaamheden door een externe bodemexpert. Deze externe bodemexpert heeft een actualisatie verricht van de veronderstellingen. Wij hebben vastgesteld dat deze actualisatie heeft plaatsgevonden en op adequate wijze is verwerkt in de voorziening.</p>
<p>Recent is geconstateerd dat er mogelijk sprake is van PFAS/PFOS verontreinigingen op bepaalde terreinen. Het normenkader en regelgeving rondom PFAS/PFOS verontreiniging is nog in ontwikkeling waardoor het onder meer onduidelijk is wie waarvoor verantwoordelijk is als het gaat over het opruimen van PFAS/PFOS verontreiniging. Gezien het mogelijke significante effect op de jaarrekening hebben wij dit punt aanmerkt als kernpunt van onze controle.</p>	<p>De belangrijkste veronderstellingen bij het bepalen van de voorziening zijn de bepaling van de methodiek van saneren, de metingen ten aanzien van de mate van verontreiniging en het verwachte kostenniveau ten aanzien van de saneringskosten.</p> <p>Wij hebben de competentie, capaciteiten en objectiviteit van de externe expert beoordeeld alsmede de door de expert gebruikte informatie en gehanteerde veronderstellingen bij het bepalen van de hoogte van de voorziening.</p>
	<p>Wij hebben bij functionarissen van Havenbedrijf Rotterdam N.V., waaronder de juridische afdeling, en bij de externe bodemexpert, inlichtingen ingewonnen ten aanzien van nieuwe inzichten bij recente saneringen en regelgeving. We hebben kennisgenomen van de schriftelijke reactie van de externe bodemexpert ten aanzien van mogelijke PFAS/PFOS verontreiniging en de toelichting hieromtrent in de jaarrekening beoordeeld.</p> <p>Wij kunnen ons vinden in de waardering van de voorziening voor toekomstige bodemsanering alsmede de toelichting over de mogelijke impact van PFAS/PFOS bij verontreinigingen opgenomen bij voorzieningen en in de paragraaf Niet in de balans opgenomen regelingen.</p>

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie

Het jaarverslag omvat ook andere informatie. Dat betreft alle informatie in het jaarverslag anders dan de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij.

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

- met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat;
- alle informatie bevat die op grond van Titel 9 Boek 2 BW is vereist 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 algemene directie is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het bestuursverslag en de overige gegevens in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

Verklaring betreffende overige door wet- en regelgeving gestelde vereisten

Onze benoeming

Wij zijn op 24 november 2015 benoemd als externe accountant van Havenbedrijf Rotterdam N.V. door de raad van commissarissen volgend een besluit van de algemene vergadering op 15 november 2015 dat jaarlijks is herbevestigd door de aandeelhouders. Wij zijn nu voor een onafgebroken periode van acht jaar accountant van de vennootschap.

Verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening en de accountantscontrole

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

De algemene directie is verantwoordelijk voor:

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

Bij het opmaken van de jaarrekening moet de algemene directie afwegen of de vennootschap in staat is om haar werkzaamheden in continuïteit voort te zetten. Op grond van het genoemde verslaggevingsstelsel moet de algemene directie de jaarrekening opmaken op basis van de continuïteitsveronderstelling, tenzij de algemene directie het voornemen heeft om de vennootschap te liquideren of de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of als beëindiging het enige realistische alternatief is. De algemene directie moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de vennootschap haar bedrijfsactiviteiten 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 doelstellingen zijn een redelijke mate van zekerheid te verkrijgen over de vraag of de jaarrekening als geheel geen afwijking van materieel belang bevat als gevolg van fraude of van fouten en een controleverklaring uit te brengen waarin ons oordeel is opgenomen. Een redelijke mate van zekerheid is een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid en is geen garantie dat een controle die overeenkomstig de controlestandaarden is uitgevoerd altijd een afwijking van materieel belang ontdekt wanneer hier sprake van is.

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.

Een meer gedetailleerde beschrijving van onze verantwoordelijkheden is opgenomen in de bijlage bij onze controleverklaring.

Rotterdam, 16 februari 2024

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

Origineel getekend door drs. I. Bindels RA

Bijlage bij onze controleverklaring over de jaarrekening 2023 van Havenbedrijf Rotterdam N.V.

In aanvulling op wat is vermeld in onze controleverklaring hebben wij in deze bijlage onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening nader uiteengezet en toegelicht wat een controle inhoudt.

De verantwoordelijkheden van de accountant voor de controle van de jaarrekening

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

- Het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing.
- Het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de vennootschap.
- Het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door de algemene directie en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan.
- Het vaststellen dat de door de algemene directie gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is. Ook op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gereede twijfel zou kunnen bestaan of de vennootschap haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat een 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.

Wij bevestigen aan de raad van commissarissen dat wij de relevante ethische voorschriften over onafhankelijkheid hebben nageleefd. Wij communiceren ook met hen over alle relaties en andere zaken die redelijkerwijs onze onafhankelijkheid kunnen beïnvloeden en over de daarmee verband houdende maatregelen die zijn getroffen om de geïdentificeerde bedreigingen weg te nemen en onze onafhankelijkheid te waarborgen.

Wij bepalen, vanuit alle zaken die wij met de raad van commissarissen hebben besproken, die aangelegenheden die het meest significant waren bij de controle van de jaarrekening van de huidige periode en derhalve kernpunten van de controle zijn. Wij beschrijven deze zaken in onze controleverklaring, tenzij dit is verboden door wet- of regelgeving of wanneer wij, in buitengewoon zeldzame omstandigheden, bepalen dat een aangelegenheid niet in de controleverklaring zou moeten worden gecommuniceerd omdat redelijkerwijs verwacht wordt dat de nadelige gevolgen van dergelijke communicatie groter zijn dan de voordelen voor het maatschappelijk verkeer.



OVERIGE INFORMATIE

5.1 Toelichting op het jaarverslag

Selectie van onderwerpen

Het Havenbedrijf Rotterdam werkt samen met verschillende stakeholdergroepen en is betrokken bij een veelvoud aan maatschappelijke onderwerpen. Om zo goed mogelijk tegemoet te komen aan de informatiebehoefte van onze stakeholders en om focus aan te brengen in onze verslaglegging, selecteren we de belangrijkste maatschappelijke onderwerpen. Dit doen we middels de materialiteitsanalyse, die resulteert in een materialiteitsmatrix.

Materialiteitsmatrix

Voor de materialiteitsanalyse identificeerden we alle potentiële, materiële maatschappelijke onderwerpen van het Havenbedrijf Rotterdam. Het beoordelen van de materiële thema's en de impacts van deze thema's op mens, milieu en economie staat aan de basis van de inhoud van ons geïntegreerde jaarverslag en vindt plaats in het tweede kwartaal van het verslagjaar. Voor ons jaarverslag zijn de GRI richtlijnen leidend.

Proces materialiteitsanalyse

Het startpunt van de materialiteitsanalyse is de lijst van bestaande thema's uit ons jaarverslag 2022. Deze hebben we uitgebreid met thema's volgend uit de risicomatrix/-paragraaf, Strategy Update, European Sustainability Reporting Standards (ESRS), media analyse en Directieteam-agenda's. Daarnaast spraken we met interne inhoudsdeskundigen. Hier is een lijst van 30+ thema's uitgekomen, een zogenoemde longlist. Per thema hebben we de definitie herijkt en de impacts of afhankelijkheden en daaruit volgende risico's of acties gedefinieerd.

Om tot een lijst van mogelijk relevante thema's te komen, hebben we gesproken met zeven specialisten die vanuit hun expertise en contacten met stakeholders konden bepalen welke thema's het meeste impact hebben, gezien vanuit de diverse stakeholderperspectieven.

We hebben de stakeholderparticipatie op deze manier ingestoken omdat het Havenbedrijf Rotterdam dagelijks in contact staat met haar stakeholders. Het Havenbedrijf Rotterdam investeert zorgvuldig in omgevingsmanagement en werkt hiervoor onder andere met een 'Waakvlamprogramma': het programma voor de continue dialoog met strategische stakeholders. In dit programma is een lijst van stakeholders opgenomen met wie een reguliere dialoog wordt onderhouden op tactisch en strategisch niveau.

Per thema hebben we aangegeven of het thema een ESG-thema is of een economisch thema:

- ESG thema: het thema heeft impact op milieu, biodiversiteit, water, verontreiniging, circulariteit of op werknemers (eigen en in de keten), mensenrechten.
- Economisch thema: het thema heeft impact op de economie (regionaal, Nederland, Europa) of economische prestaties van klanten.

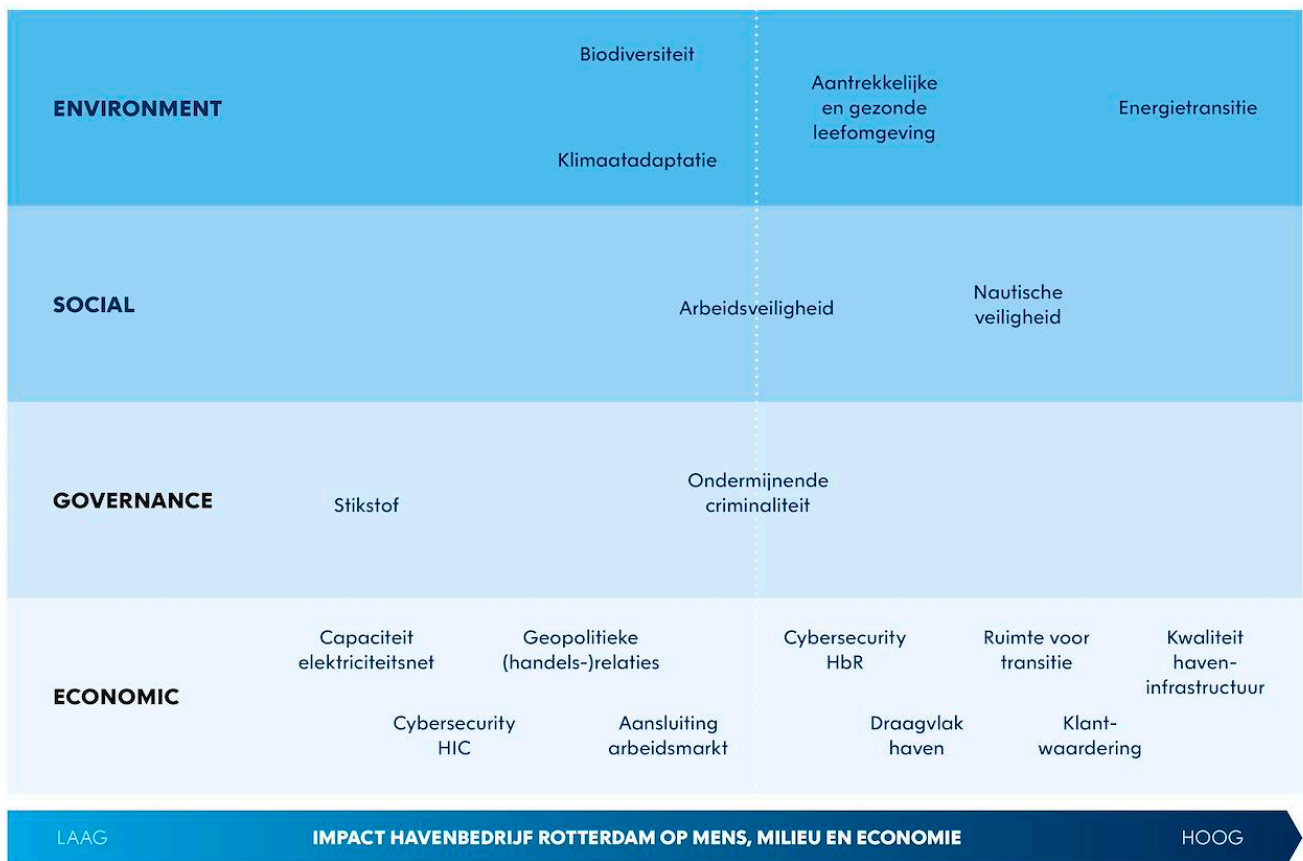
Om de thema's te beoordelen op (ESG) impact, hebben we een consultatie met specialisten uit de organisatie gedaan. Per (ESG)-thema beoordeelden we samen met de specialist de reële en potentiële impacts van de onderneming of bedrijfsrelaties op milieu of sociaal gebied:

	Negatief	Positief
Reële impact	Ernst (schaal, reikwijdte, herstelbaarheid)	Schaal, reikwijdte
Potentiele impact	Ernst (schaal, reikwijdte, herstelbaarheid) + kans van optreden	Schaal, reikwijdte + kans van optreden

Economische thema's beoordeelden we alleen op de grootte van hun (positieve) economische impact. De significantie van een impact wordt bepaald in relatie tot de overige impacts. Door een grens te stellen worden materiële van niet-materiële thema's onderscheiden. Een belangrijke voorwaarde voor het stellen van deze grens is dat we de veiligheidsthema's als materieel bestempelen.

Naam thema	Definitie	Type thema
Energietransitie	Het realiseren van de transitie van fossiele energie naar niet fossiele energie in de Rotterdamse haven.	ESG
Veiligheid (nautisch)	Het waarborgen van de veiligheid in de Rotterdamse haven (o.a. nautische veiligheid, incidentbestrijding).	ESG
Cybersecurity (HbR)	Het beveiligen van het Havenbedrijf Rotterdam tegen cybercrime op het havenproces en terroristische aanslagen.	Economic
Kwaliteit haveninfrastructuur	Het zorgdragen voor voortdurende beschikbaarheid en kwaliteit van klantgebonden en publieke haveninfrastructuur.	Economic
Aantrekkelijke en gezonde leefomgeving	Het waarborgen van een schone en aantrekkelijke leefomgeving rondom de Rotterdamse haven.	ESG
Ruimte voor transitie	Het ontwikkelen van ruimte door herstructurering en modernisering in de Rotterdamse haven (incl milieuruimte).	Economic
Klantwaardering	Het verbeteren van de ease-of-doing-business voor klanten.	Economic
Arbeidsveiligheid	Het borgen van de arboveiligheid binnen het Havenbedrijf Rotterdam en bij onze projecten.	ESG
Ondermijnende criminaliteit	Het in partnerships aanpakken van ondermijnende criminaliteit in de Rotterdamse haven.	ESG
Draagvlak haven	Het draagvlak voor de license to operate and develop van de Rotterdamse haven.	Economic

We presenteren onze impact op mens en milieu op één as. De impact van het Havenbedrijf Rotterdam op economisch gebied zijn ook op deze as geplót. Bovenstaande tabel geeft aan welke thema's we als ESG bestempelen en welke als economisch. Door een drempel te stellen, brengen we focus aan in de thema's waarop volgens GRI-richtlijnen moet worden gerapporteerd.



De thema's aan de rechterkant van de stippellijn zijn de materiële thema's voor het jaarverslag 2023. Voor deze thema's rapporteren wij, conform de GRI-methodiek, de managementaanpak en tenminste één indicator.

Over de andere thema's rapporteren wij ook, maar minder uitgebreid in lijn met vorige jaren. De uitkomst van de materialiteitsanalyse is voorgelegd en vastgesteld door het Directieteam. De sturing en beheersing van alle onderwerpen in de matrix zijn belegd onder de leden van het Directieteam. Meer inzicht hierin geeft het hoofdstuk [Bestuursstructuur en governance](#).

Naar aanleiding van de uitgebreide analyse zijn enkele onderwerpen die in het vorige jaarverslag een materieel thema waren komen te vervallen: digitalisering, bereikbaarheid, efficiënte scheepvaartafwikkeling, toekomstbestendig portfolio en aansluiting arbeidsmarkt.

Dubbele materialiteit

Ter voorbereiding op de dubbele materialiteit van de Europese richtlijn 'Corporate Sustainability Reporting Directive' (CSRD) hebben we ook de financiële impact van de buitenwereld op het Havenbedrijf Rotterdam bekeken. We hebben ervoor gekozen om dit nog niet te publiceren, omdat we conform de GRI rapporteren. Vanaf boekjaar 2025 zijn wij verplicht te rapporteren conform de CSRD. De dubbele materialiteitsanalyse richt zich op zowel financiële materialiteit (de impact van de buitenwereld op het Havenbedrijf Rotterdam) als impactmaterialiteit (de impact van het Havenbedrijf Rotterdam op de buitenwereld).




5.2 Samenhang

De speerpunten uit de ondernemingsstrategie 2020-2024 hangen samen met de thema's die wij en onze stakeholders belangrijk vinden en die uit de materialiteitsanalyse naar voren kwamen. In onderstaand figuur maken we duidelijk hoe onderdelen als materiële thema's, indicatoren, doelen en resultaten, strategie en de bijdrage aan de Sustainable Development Goals met elkaar samenhangen.

DE BASIS

MATERIEEL THEMA	KPI	DOEL 2023	REALISATIE 2023	BIJDRAGE AAN SDG	IMPACT	KAPITALEN	RISICO'S
Veiligheid (nautisch)	Aantal major incidents nautisch	0	0		KT – Zorgen voor veiligheid in en om de haven is een belangrijke prioriteit. We monitoren voortdurend het 'brede veiligheidslandschap' en delen onze kennis en kunde over de verschillende onderwerpen met stakeholders.	- Onze mensen - Financiën	T1a - Incident water T1b - Incident land T10 - Terroristische aanval in de haven
	Nautische Safety Index (NSI)	> 7,00	7,51		LT – Het Rotterdamse haven- en industrie-complex is een integraal veilige haven. Door hier zo efficiënt mogelijk voor te zorgen, dragen we bij aan het verbeteren van onze concurrentiepositie. Het gebruik van digitale data en de inzet van nieuwe technologieën helpt ons hierbij.	- Dialoog met stakeholders	
Kwaliteit haveninfrastructuur	Kwaliteit Haveninfrastructuur bestaande uit de volgende sub-KPI's: ISO-certificering, % Wateroppervlakte op nautisch gegarandeerde diepgang, Maximaal tweemaal de freeflow op de 7 gemeten haven wegtrajecten in het HIC, Beschikbaarheid van de walradersystemen, Beschikbaarheid Portbase.	7	7,4		KT: Door te investeren in ontwikkeling en onderhoud van terreinen van klanten en in publieke infrastructuur blijft het HIC veilig en bereikbaar. LT: Veiligheid en bereikbaarheid dragen bij aan de aantrekkelijkheid van het HIC als vestigingslocatie voor bedrijven en als trading-hub voor rederijen.	- Infrastructuur - Financiën	T5 - Congesties in en rond haven (beschikbare infra en bereikbaarheid)
Cybersecurity HbR	Aantal incidenten op vitale systemen	0	0	 	KT – Cybersecurity is een randvoorwaarde voor het goed functioneren van de nautische en logistieke processen. Beveiliging van onze processen is een belangrijke prioriteit. LT - Samen met partners werken we aan het vergroten van de weerbaarheid met betrekking tot cybercriminaliteit. Hierdoor kunnen we onze havenprocessen beter beschermen.	- Onze mensen - Financiën	T3a - Cybersecurity HbR
Ondermijnende criminaliteit	Verhogen van awareness Voortgang op project 'Virtueel Hek'	Groen	Oranje	 	KT - Ondermijning, vermenging van onder- en bovenwereld (vaak drugsgerelateerd), is in toenemende mate een probleem voor de Rotterdamse haven. Het verstoort de logistieke efficiëntie en veroorzaakt een gevoel van onveiligheid onder omwonenden en werknemers in de haven. LT - Langdurige problematiek rondom de ondermijnende criminaliteit kan zorgen voor een afnemend draagvlak van de haven en onze reputatie schaden. Dit vertaalt zich in een slechter vestigingsklimaat.	- Onze mensen - Financiën - Infrastructuur	T10 - Terroristische aanval in de haven T13 - Ondermijnende criminaliteit in de haven

ENVIRONMENT

MATERIEEL THEMA	KPI	DOEL 2023	REALISATIE 2023	BIJDRAGE AAN SDG	IMPACT	KAPITALEN	RISICO'S
Energietransitie	CO ₂ -uitstoot HIC (mton)	22,8 mton (2022)	22,6 mton (2022)	 	<p>KT: Het Havenbedrijf Rotterdam werkt samen met de bedrijven in het HIC aan de inrichting van een efficiënt energie- en grondstoffsysteem, zodat bestaande bedrijven toekomst hebben en emissies gereduceerd worden, terwijl aan de huidige energievraag kan worden voldaan.</p> <p>LT: Het Havenbedrijf Rotterdam streeft er naar koploper te zijn op het gebied van efficiëntie en duurzaamheid, waarbij alternatieve brandstoffen de basis vormen voor het nieuwe energie- en grondstoffsysteem in Rotterdam en ver daarbuiten. Toonaangevende bedrijven investeren hier in de meest moderne faciliteiten</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Financiën - Dialoog met stakeholders 	<p>T8a - Energietransitie slaagt niet ≤2030</p> <p>T8b - Energietransitie slaagt niet >2030</p>
Aantrekkelijke en gezonde omgeving	Voldoen aan de wettelijke normen met de ambitie om de luchtkwaliteit verder te verbeteren:			 	<p>KT – Een gezonde omgeving is van groot belang voor de omgeving en de haven. De kwaliteit wordt bepaald door de aanwezige natuur, biodiversiteit, luchtkwaliteit. Wij hebben een natuurvisie ontwikkeld met daarin een gedifferentieerde aanpak en maatregelen op projecten. Dit om de balans tussen natuur en het havengebied te waarborgen.</p> <p>LT – We streven naar een aantrekkelijke omgeving waar bedrijven zich graag vestigen en mensen graag werken, wonen en recreëren.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Dialoog met stakeholders 	<p>T8a - Energietransitie slaagt niet ≤2030</p> <p>T8b - Energietransitie slaagt niet >2030</p>
	Stikstofdioxide (NO ₂)	< 40 (µg/m ³)	23,4 (µg/m ³)				
	Zwavel dioxide (SO ₂)	< 20 (µg/m ³)	1,4 (µg/m ³)				
	Fijnstof (PM10)	< 40 (µg/m ³)	18,6 (µg/m ³)				

SOCIAL

MATERIEEL THEMA	KPI	DOEL 2023	REALISATIE 2023	BIJDRAGE AAN SDG	IMPACT	KAPITALEN	RISICO'S
Arbeidsveiligheid	Lost time injury frequency rate (LTIFR)	< 0,5	0,41	 	<p>KT – We streven naar een werkomgeving waar iedereen veilig is en zich veilig voelt. We ontwikkelen en handhaven een proactieve veiligheidscultuur.</p> <p>LT – We willen een voorbeeldfunctie vervullen op arbeidsveiligheid, niet alleen voor onze eigen medewerkers, maar ook voor onze klanten, opdrachtnemers en andere belanghebbenden in het havengebied.</p>	- Onze mensen	<p>T1a - Incident water</p> <p>T1b - Incident land</p> <p>T7a - Corruptie- en mensenrechtenissues buitenlandse deelnemingen</p> <p>T7b - Corruptie- en mensenrechtenissues inkoopactiviteiten</p>
Klantwaardering	Klanttevredenheid	> 7,4	7,6		<p>KT – Klantwaardering is belangrijk voor ons. Goede dienstverlening en eenvoudig zaken met ons doen, zorgt voor een positieve klantwaardering.</p> <p>LT – Met een positieve klantwaardering versterken we de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven als logistiek knooppunt én industriecomplex van wereldniveau.</p>	- Dialoog met stakeholders	<p>T4 - Hoge vestigings- en ketenkosten</p> <p>T5 - Congesties in en rond haven (beschikbare infra en bereikbaarheid)</p>
Ruimte voor transitie	KPI in ontwikkeling			 	<p>KT- Samen met stakeholders zetten we ons in om een optimaal vestigingsklimaat met ruimte voor transitie te creëren voor bedrijven, werknemers en omwonenden.</p> <p>LT- We streven naar een koolstofvrije haven van de toekomst. Ruimte is een grote uitdaging voor de (her)ontwikkeling. De transitie zal voor in nauwe samenwerking met de bestaande bedrijven moeten plaatsvinden.</p>	- Infrastructuur - Financiën	<p>T2a - Wetgeving/handhaving zorgt voor ongunstig vestigingsklimaat</p> <p>T2b - Stikstofproblematiek zorgt voor ongunstig vestigingsklimaat</p> <p>T9 - Gebrek aan talent voor haven, nu en in de toekomst</p>
Draagvlak haven	Reputatie Rotterdamse haven onder omwonenden (incl. Dordrecht)	> 75	80,3		KT: Het Havenbedrijf Rotterdam en de bedrijven in de Rotterdamse haven zijn afhankelijk van het draagvlak voor de haven onder de omwonenden. In de ontwikkeling van de haven nemen we de belangen van de verschillende stakeholders in overweging.	- Dialoog met stakeholders	T11 - Afnemend draagvlak voor de haven
	License to grow Rotterdamse haven onder omwonenden (incl. Dordrecht)	> 75	73,9		LT: Als het draagvlak afneemt kan de license to develop van het Havenbedrijf Rotterdam of onze klanten verminderen. Dit kan resulteren in hogere kosten (lobby, onderhandelen) of het niet-doorgaan van investeringen.		

5.3 Scope van het jaarverslag

Met ons jaarverslag leggen we verantwoording af aan onze stakeholders over onze activiteiten van 1 januari 2023 tot en met 31 december 2023. Het jaarverslag is op 5 maart 2024 gepubliceerd. Het jaarverslag over de periode 1 januari tot en met 31 december 2022 werd op 9 maart 2023 uitgebracht en is beschikbaar op onze website (www.reporting.portofrotterdam.com).

Dankzij de dialoog en samenwerking met onze lokale, nationale en internationale stakeholders creëren we waarde op de korte en lange termijn. We bieden inzicht in interne en externe ontwikkelingen, voortgang op onze doelen, situaties waaruit we lessen voor de toekomst trekken en dilemma's waarmee we te maken hebben. Ook laten stakeholders hun licht schijnen over voor het Havenbedrijf Rotterdam belangrijke onderwerpen. Middels ons jaarverslag beogen we transparant te maken welke bijdrage het Havenbedrijf Rotterdam leverde aan het realiseren van de meest veilige, efficiënte en duurzame haven. Deze ambitie streven we samen met onze partners na.

De scope van het jaarverslag betreft de activiteiten van het Havenbedrijf Rotterdam. De materialiteitsanalyse voor het jaarverslag baseren wij ook op de activiteiten van het Havenbedrijf Rotterdam, exclusief de buitenlandse deelnemingen. Dit betekent concreet dat wij in dit verslag niet rapporteren over maatschappelijke onderwerpen die spelen in de landen waar deze deelnemingen zijn gevestigd. Het Havenbedrijf Rotterdam maakt gebruik van de vrijstelling van de plicht om de gegevens te consolideren van deelnemingen indien de in de consolidatie te betrekken maatschappijen gezamenlijk een financiële betekenis hebben die te verwaarlozen is op het geheel van het Havenbedrijf Rotterdam (RJ 217.304).

Eigen bedrijf, havengebied en keten

Het Havenbedrijf Rotterdam beheert en ontwikkelt het Rotterdamse havengebied en wil de positie van haven van wereldklasse handhaven en versterken. Het Havenbedrijf Rotterdam kan op drie gebieden invloed uitoefenen: op het eigen bedrijf, op het havengebied en in de keten. De mate van invloed en het effect op onze omgeving en het milieu variëren per gebied.

Het effect van onze eigen bedrijfsvoering op de omgeving en het milieu is beperkt. De effecten van onze investeringen in het havengebied en op het transport van en naar het gebied zijn veel groter. Door samenwerking en dialoog met stakeholders oefenen wij onze invloed uit op het havengebied en de (transport)keten. Daaraan besteden wij ook aandacht in dit jaarverslag. De focus ligt hierbij op de prestaties en resultaten van het Havenbedrijf Rotterdam. Maar de scope en reikwijdte zijn breder. De materialiteitsanalyse maakt dit duidelijk. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de meest materiële thema's (categorie 1) en geeft aan op welke niveaus een thema speelt. Onder HbR verstaan wij onze eigen bedrijfsvoering, inclusief onze inkoopketen. Met HIC wordt het niveau van het haven- en industriecomplex inclusief Dordrecht aangeduid en met keten doelen we op de logistieke keten.

Thema	Niveau	Verantwoordelijk
Veiligheid (nautisch)	HbR, HIC	COO
Arbeidsveiligheid	HbR, HIC	COO
Energietransitie	HbR, HIC, Keten	CEO
Aantrekkelijke & gezonde omgeving	HbR, HIC	CEO
Cybersecurity HbR	HbR	CFO
Ondermijnende criminaliteit	HbR, HIC, Keten	CEO
Draagvlak haven	HbR, HIC, Keten	CEO
Kwaliteit haveninfrastructuur	HbR, HIC	COO
Klantwaardering	HbR, HIC	CEO
Ruimte voor transitie	HbR, HIC	CEO

Het overgrote deel van de thema's speelt op een niveau van het haven- en industriecomplex of op het niveau van de keten. Dit betekent dat wij op thema's acteren waarbij de mogelijke impact hoog is, maar onze invloed redelijk tot beperkt is. Daarom nemen wij ook informatie op over wat we samen met de stakeholders doen binnen het haven- en industriecomplex en in de keten.

Vergelijkingen andere havens of bedrijven

Waar mogelijk geven wij informatie over onze concurrentiepositie en vergelijkingen met andere havens of bedrijven. Deze vergelijkingen dienen als reflectie voor onze eigen prestaties en positie. Wij zijn bewust terughoudend met het opnemen van informatie over andere havens en/ of andere bedrijven in ons jaarverslag.

Verslaggevingsgrondslagen

Het jaarverslag ontwikkelden we aan de hand van de meest recente richtlijnen en standaarden, alsmede enkele duurzaamheidskaders en verwachtingen vanuit samenwerkingsverbanden. Een selectie lichten we hieronder kort toe.

Richtlijnen en standaarden

GRI 2021

Het GRI is wereldwijd een toonaangevende organisatie voor duurzaamheidsverslaggeving. GRI gaat uit van het materialiteitsprincipe: men rapporteert uitgebreider over onderwerpen die de organisatie en haar stakeholders als materieel aanmerken. De materiële onderwerpen koppelen we waar mogelijk aan gestandaardiseerde GRI-disclosures, samengevat in de GRI Content Index. Het verslag is opgesteld in overeenstemming met GRI 2021.

Corporate Governance Code

Hoewel het Havenbedrijf Rotterdam niet beursgenoteerd is, voldoet de inrichting van ons bestuursmodel aan de Nederlandse Corporate Governance Code.

EU-richtlijn over niet-financiële informatie (NFRD)

De EU-richtlijn (2014/95/EU) voor grote 'organisaties van openbaar belang' (OOB's) over het rapporteren van niet-financiële informatie is in 2017 in Nederlandse wetgeving omgezet. Het Havenbedrijf Rotterdam is niet geclassificeerd als OOB, maar heeft ervoor gekozen om aan deze richtlijn te voldoen. Daarom rapporteert het Havenbedrijf Rotterdam, in verschillende onderdelen van het verslag, over het beleid en resultaten ten aanzien van milieu, sociaal en personeel, mensenrechten, anticorruptie en diversiteit. Ons jaarverslag voldoet hiermee aan deze richtlijn.

Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)

Vanaf 1 januari 2026 (jaarverslag 2025) zijn wij verplicht om volgens de CSRD richtlijnen te rapporteren. Deze richtlijn vereist van ons dat we rapporteren over milieu, sociaal en governance. Te denken valt aan CO₂-uitstoot, sociaal kapitaal en de impact die wij hebben op de biodiversiteit en mensenrechtenschendingen in de keten. De CSRD volgt de Non-Financial Reporting Directive (NFRD) op.

Voor de CSRD zijn in 2022 voorlopige 'European Sustainability Reporting Standards' uitgebracht. Op 31 juli 2023 heeft de Europese Commissie (EC) de definitieve delegated act van de European Sustainability Reporting Standards (ESRS) vastgesteld. Deze standaarden zijn ontwikkeld in samenwerking met GRI; waardoor er overlap bestaat tussen de GRI 2021 en CSRD. Wij volgen de ontwikkelingen van deze standaarden nauwgezet en bereiden onze processen voor op transparante rapportage vanaf verslagjaar 2025.

EU Taxonomy voor duurzame activiteiten

De EU-Taxonomy is een classificatie van - volgens de EU - 'ecologisch duurzame activiteiten'. We dienen te delen in welke mate onze Omzet, OpEx en CapEx gerelateerd zijn aan deze geclassificeerde activiteiten. Door deze transparantie kunnen investeerders of financiële instellingen een beter beeld krijgen van 'science based' ecologisch duurzame activiteiten. In de 'Delegated Acts' worden de criteria voor ecologisch duurzame activiteiten uiteengezet. De EU-Taxonomy kent twee classificaties: 'taxonomy-eligible' en 'taxonomy-aligned'. Een economische activiteit kan worden geclassificeerd als taxonomy-eligible wanneer deze is opgenomen in een Delegated Act.

De opgenomen informatie in dit verslag valt niet onder de scope van de accountantsverklaring.

Duurzaamheidskaders en samenwerkingsverbanden Sustainable Development Goals

De zeventien Sustainable Development Goals (SDG's) van de Verenigde Naties vormen het internationale referentiepunt voor duurzame ontwikkeling voor alle landen in de wereld. In het afgelopen jaar brachten we focus aan in de doelstellingen waar we als het Havenbedrijf Rotterdam aan willen bijdragen. Uit de zeventien SDG's maakten we een selectie van vijf SDG's. Deze SDG's krijgen in ons verslag extra aandacht.

Task Force on Climate-related Financial Disclosures

De Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) geeft principes en richtlijnen uit voor bedrijven om te rapporteren over klimaatgerelateerde risico's. Het Havenbedrijf Rotterdam erkent het belang van transparantie rondom klimaatgerelateerde risico's en kansen. Vandaar dat we de elementen langs onze rapportage hebben gelegd en hebben samengevat. Lees hier meer over de aanbevelingen van de TCFD.

World Business Council for Sustainable Development

Het Havenbedrijf Rotterdam is lid van de World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) Dit is een internationale, CEO-geleide organisatie van ongeveer 200 vooraanstaande bedrijven, die samen de transitie naar een duurzamere wereld versnellen. Het WBCSD lidmaatschap biedt ons de gelegenheid om kennis uit te wisselen en mondiale waardeketens te integreren.

De WBCSD verwacht van haar leden dat zij voldoen aan 5 lidmaatschapscriteria op de onderwerpen klimaat, natuur & biodiversiteit, mensenrechten, inclusiviteit en transparantie.

Corporate Social Responsibility

Als organisatie die midden in de samenleving staat, voelen en nemen wij verantwoordelijkheid voor onze impact op de maatschappij. Ons Corporate Social Responsibility (CSR)-statement laat zien voor welke principes wij bij het Havenbedrijf Rotterdam staan en is gebaseerd op internationale CSR-raamwerken, zoals United Nations Global Compact (UNGC) en de OESO-richtlijnen (Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling). In ons CSR-statement benoemen wij drie CSR-thema's die leidend zijn bij onze maatschappelijke waardecreatie: Veilige & Gezonde Omgeving, Klimaat & Energie en Mens & Werk. Met ons werk dragen wij bij aan de Sustainable Development Goals (SDG's).

Kwaliteitsborging van het jaarverslag

De kwaliteit van ons jaarverslag wordt geborgd door ons Management Control Systeem en bestaande bronsystemen. De beoordeling op ons jaarverslag vindt plaats door de Interne Audit Dienst en de externe accountant.

Management Control Systeem

Dit jaarverslag steunt grotendeels op beschikbare informatie uit ons Management Control Systeem. Dit bestaat onder andere uit een jaarlijkse planning- en controlproces, controleraamwerken en beleid en richtlijnen. Hiermee vindt sturing en beheersing plaats van materiële onderwerpen en onze impact op de omgeving. Daarnaast is er binnen het Havenbedrijf Rotterdam een risicobeheersingssysteem om de kans op verkeerde beslissingen te reduceren. Afdelingen worden hierbij ondersteund door een risicomangementadviseur en controllers. De Interne Audit Dienst voert periodiek audits uit. Lees hier meer over ons controle- en risicobeheersingssysteem.

Bronnen

Dit jaarverslag steunt op informatie en daaraan ten grondslag liggende definities en meetmethodes die in ons Management Control Systeem worden gebruikt. Over de geselecteerde materiële thema's en topics zijn data verzameld uit bestaande bronsystemen, managementrapportages (onder andere de kwartaalrapportages aan de Algemene directie en de Raad van Commissarissen) en andere documentatie van afdelingen binnen het Havenbedrijf Rotterdam.

Voor nautische data gebruikten we het operationele systeem van de Havenmeester (HaMIS). Voor commerciële, ruimtelijke, financiële en personele data benutten wij ons ERP-systeem (SAP). Wij onttrekken deze data elk kwartaal aan onze operationele systemen. Het Havenbedrijf Rotterdam acht het van belang om transparant te zijn over de kwantitatieve prestaties en voortgang voor zowel aspecten binnen als buiten de directe invloedssfeer. Het Havenbedrijf Rotterdam is voor de informatie die buiten de directe invloedssfeer valt afhankelijk van informatie aangeleverd door externe partijen. Dit brengt inherente beperkingen met zich mee ten aanzien van het waarborgen van de betrouwbaarheid van deze informatie. Het Havenbedrijf Rotterdam kan weinig tot geen invloed uitoefenen op de totstandkoming ervan. Ten aanzien van de meest materiële aspecten heeft het Havenbedrijf Rotterdam vastgesteld dat inherente beperkingen geen materiële invloed uitoefenen op de betrouwbaarheid van de informatie. Lees hier over de bron en meetfrequentie voor iedere KPI.

Toekomstgerichte informatie

In dit jaarverslag rapporteren wij over inspanningen en realisatie van doelstellingen in 2023. Daarnaast geven wij onze plannen en visie weer voor de toekomst. Deze zogenaamde toekomstgerichte informatie is te herkennen aan woorden als: beogen, verwachten, willen, overwegen, continueren, voorspellen, doel, doelstelling, verwachting, scenario, plan, visie, ambitie, voornemen en voorspelling. Inherent aan toekomstverwachtingen is dat de uitkomsten onderhevig zijn aan risico's en onzekerheden en realisatie niet zeker is. Daarom verstrekt de externe accountant over de realisatie van toekomstgerichte informatie geen zekerheid.

5.4 Assurancerapport van de onafhankelijke accountant

Aan: de Algemene directie en de Raad van Commissarissen van Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Assurancerapport met beperkte mate van zekerheid over niet-financiële informatie 2023 Onze conclusie

Op grond van de door ons uitgevoerde beoordelingswerkzaamheden en de verkregen assurance-informatie hebben wij geen reden om te veronderstellen dat de niet-financiële informatie opgenomen in het jaarverslag 2023 van Havenbedrijf Rotterdam N.V. geen, in alle van materieel belang zijnde aspecten, getrouwe weergave geeft van:

- het beleid ten aanzien van maatschappelijk verantwoord ondernemen; en
- de bedrijfsvoering, de gebeurtenissen en de prestaties op dat gebied over het jaar geëindigd op 31 december 2023, in overeenstemming met de Sustainability Reporting Standards van het Global Reporting Initiative (GRI) en de aanvullend toegepaste rapportagecriteria zoals toegelicht in de sectie 'Rapportagecriteria'.

Wat we hebben beoordeeld

Wij hebben de niet-financiële informatie, opgenomen in de volgende secties van het jaarverslag beoordeeld over 2023 (hierna: niet-financiële informatie):

- Ter inleiding;
- Het Havenbedrijf Rotterdam;
- Beleid en resultaten, met uitzondering van het hoofdstuk 'EU Taxonomy'; en
- Overige informatie.

Deze beoordeling is gericht op het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid.

De basis voor onze conclusie

Wij hebben onze beoordeling verricht volgens Nederlands recht, waaronder de Nederlandse Standaard 3810N 'Assuranceopdrachten inzake duurzaamheidsverslaggeving'. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Onze verantwoordelijkheden voor de beoordeling van niet-financiële informatie'.

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

Onafhankelijkheid en kwaliteitsbeheersing

Wij zijn onafhankelijk van Havenbedrijf Rotterdam N.V. zoals vereist in de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assuranceopdrachten (ViO). Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

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

Rapportagecriteria

De toegepaste rapportagecriteria voor het opstellen van niet-financiële informatie zijn de Sustainability Reporting Standards van Global Reporting Initiative (GRI) en de aanvullend toegepaste rapportagecriteria, zoals toegelicht in sectie 'Toelichting bij de KPI's' van het jaarverslag.

De niet-financiële informatie is opgesteld in overeenstemming met de GRI-standaarden. De toegepaste GRI-standaarden zijn opgenomen in de GRI Content Index zoals toegelicht in sectie '5.8 Global reporting initiative content index' van het jaarverslag.

Het ontbreken van gevestigde praktijken ter beoordeling en meting van niet-financiële informatie biedt de mogelijkheid verschillende, acceptabele meettechnieken toe te passen. Hierdoor kan de vergelijkbaarheid tussen entiteiten onderling en in de tijd beïnvloed worden.

Daarom moet de niet-financiële informatie gelezen en begrepen worden samen met de toegepaste rapportagecriteria.

Beperking in de reikwijdte van onze beoordeling

In de niet-financiële informatie is toekomstgerichte informatie opgenomen zoals verwachtingen ten aanzien van ambities, strategie, plannen, verwachtingen en schattingen en risico-inschattingen. Inherent aan deze toekomstgerichte informatie is dat de werkelijke uitkomsten in de toekomst onzeker zijn, en waarschijnlijk zullen afwijken van deze verwachtingen. De hieruit voortvloeiende afwijkingen kunnen van materieel belang zijn. Wij geven geen zekerheid bij de veronderstellingen en de haalbaarheid van toekomstgerichte informatie.

In niet-financiële informatie worden verwijzingen gemaakt naar externe bronnen of websites. De informatie in deze externe bronnen of websites maken geen deel uit van niet-financiële informatie die wij hebben beoordeeld. Wij verstrekken daarom geen zekerheid over deze informatie.

Verantwoordelijkheden voor niet-financiële informatie en de beoordeling daarvan **Verantwoordelijkheden van de algemene directie en de raad van commissarissen voor niet-financiële informatie**

De algemene directie van Havenbedrijf Rotterdam N.V. is verantwoordelijk voor het opstellen en getrouw weergeven van niet-financiële informatie in overeenstemming met de rapportagecriteria zoals toegelicht in de sectie 'Rapportagecriteria', inclusief het selecteren van de rapportagecriteria, het identificeren van belanghebbenden en het bepalen van materiële onderwerpen. De algemene directie is ook verantwoordelijk voor het selecteren en toepassen van deze rapportagecriteria en voor het bepalen dat deze rapportagecriteria toereikend zijn voor de gerechtvaardigde informatiebehoefte van de beoogde belanghebbenden, rekening houdend met de van toepassing zijnde wet- en regelgeving met betrekking tot verslaggeving. De door de algemene directie gemaakte keuzes ten aanzien van de reikwijdte van niet-financiële informatie en het verslaggevingsbeleid zijn uiteengezet in sectie '5.3 Scope van het jaarverslag'.

De algemene directie is ook verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die de algemene directie noodzakelijk acht om het opstellen van niet-financiële informatie mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten.

De raad van commissarissen is verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het rapportageproces van de entiteit ten aanzien van niet-financiële informatie.

Onze verantwoordelijkheden voor de beoordeling van niet-financiële informatie

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van de beoordelingsopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte assurance-informatie verkrijgen als basis voor de door ons af te geven conclusie.

Onze opdracht is gericht op het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid dat niet-financiële informatie geen afwijkingen van materieel belang bevat en het tot uitdrukking brengen van een conclusie met beperkte mate van zekerheid in ons rapport. De werkzaamheden variëren in aard en timing, en zijn ook geringer in omvang dan die bij een assuranceopdracht gericht op het verkrijgen van een redelijke mate van zekerheid. De mate van zekerheid die wordt verkregen bij een beoordeling (beperkte mate van zekerheid) is daarom ook aanzienlijk lager dan de zekerheid die wordt verkregen bij een controle (redelijke mate van zekerheid) met betrekking tot zowel de werkzaamheden ten aanzien van de risico-inschatting, inclusief het verwerven van inzicht van de interne beheersing, als de werkzaamheden verricht ten aanzien van het inspelen op de geïdentificeerde risico's.

Uitgevoerde werkzaamheden

Wij hebben deze beoordeling professioneel-kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse Standaard 3810N, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze werkzaamheden bestonden onder andere uit:

- Het uitvoeren van een analyse van de externe omgeving en het verkrijgen van inzicht in de relevante maatschappelijke thema's en kwesties en de kenmerken van de entiteit.
- Het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte rapportagecriteria, de consistente toepassing hiervan en de toelichtingen die daarover in niet-financiële informatie staan. Dit omvat het evalueren van de materialiteitsanalyse van de entiteit en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door de algemene directie.
- Via het inwinnen van inlichtingen, het op hoofdlijnen inzicht verkrijgen in de interne beheersingsmaatregelen, de rapporteringsprocessen, de informatiesystemen en het risico-inschattingsproces van de entiteit relevant voor het opstellen van niet-financiële informatie, niet voor het doel van het verwerven van assurance-informatie over het bestaan of het toetsen van de effectiviteit van de interne beheersingsmaatregelen.
- Het identificeren van gebieden in niet-financiële informatie waar het waarschijnlijk is dat misleidende of onevenwichtige informatie of een afwijking van materieel belang als gevolg van fraude of fouten zich zal voordoen. Het bepalen en uitvoeren van de verdere werkzaamheden is gericht op het beoordelen van de plausibiliteit van niet-financiële informatie in reactie op onze risico-inschatting. Deze overige werkzaamheden bestonden onder meer uit:
 - Het afnemen van interviews met het management (en/of relevante medewerkers) op groepsniveau (en bedrijfs-/divisie-/cluster-/lokaal niveau) verantwoordelijk voor de (duurzaamheids)strategie en het -beleid en de -prestaties.
 - Het afnemen van interviews met relevante medewerkers verantwoordelijk voor het aanleveren van informatie voor, het uitvoeren van interne controles op, en de consolidatie van gegevens in niet-financiële informatie.
 - Het verkrijgen van assurance-informatie dat niet-financiële informatie aansluit op de onderliggende administraties van de entiteit.
 - Het op basis van beperkte deelwaarnemingen beoordelen van relevante interne en externe documentatie.
 - Het overwegen van data en trends.
- Het aansluiten van de relevante financiële informatie met de jaarrekening.
- Het evalueren van de consistentie van de niet-financiële informatie met de overige informatie in het jaarverslag buiten de reikwijdte van onze beoordeling.
- Het overwegen van de algehele presentatie en inhoud van niet-financiële informatie.
- Het overwegen of niet-financiële informatie als geheel, inclusief de behandelde onderwerpen en de opgenomen toelichtingen, duidelijk en toereikend is toegelicht in overeenstemming met de toegepaste rapportagecriteria.

Wij communiceren met de raad van commissarissen onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de beoordeling en over de significante bevindingen die uit onze beoordeling naar voren zijn gekomen.

Rotterdam, 16 februari 2024

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

drs. I. Bindels RA

5.5 KPI's

Overzicht kritieke prestatie-indicatoren

Een KPI is materieel voor het rapportagejaar indien deze inzicht geeft in de mate van realisatie van de strategische doelstellingen, ze van toepassing is op een materieel thema en er daadwerkelijk op is gestuurd door het management.

Materieel thema	(Kritische) Prestatie Indicatoren	Doelstelling 2023	Realisatie 2023	Realisatie 2022	Realisatie 2021
Veiligheid (nautisch)	Major incidents (nautisch)	0	0	1	0
	Nautische safety index (NSI)	> 7,00	7,51	6,39	7,46
Arbeidsveiligheid	Lost time injury frequency rate (LTIFR)	< 0,5	0,41	0,43	0,42
Energietransitie	CO ² -uitstoot HIC (Mton)	22,8 (2022)	22,6 (2022)	23,5 mton (2021)	22,5 mton (2020)
Aantrekkelijke & gezonde omgeving	Voldoen aan de wettelijke normen met de ambitie om de luchtkwaliteit verder te verbeteren:				
	Stikstofdioxide (NO ₂)	< 40 (µg/m ³)	23,4 (µg/m ³) (2022)	23,1 (µg/m ³) (2021)	22,9 (µg/m ³) (2020)
	Zwavel dioxide (SO ₂)	< 20 (µg/m ³)	1,4(µg/m ³) (2022)	1,4(µg/m ³) (2021)	1,4(µg/m ³) (2020)
	Fijnstof (PM ₁₀)	< 40 (µg/m ³)	18,6 (µg/m ³) (2022)	19 (µg/m ³) (2021)	17,4 (µg/m ³) (2020)
Cybersecurity HbR	Geen incidenten op vitale systemen	0	0	0	0
Ondermijnende criminaliteit	Verhogen van awareness Voortgang op project 'Virtueel hek'.	Groen	Oranje		
Draagvlak haven	Reputatie Rotterdamse haven onder omwonenden	>75	80,3*	79,0	83,2
	Licence to grow Rotterdamse haven onder omwonenden	>75	73,9*	74,3	75,6
Kwaliteit haveninfrastructuur	Kwaliteit Haveninfrastructuur bestaande uit de volgende sub-KPI's: ISO-certificering, % Wateroppervlakte op nautisch gegarandeerde diepgang, Maximaal tweemaal de freeflow op de 7 gemeten haven wegtrajecten in het HIC, Beschikbaarheid van de walradarsystemen, Beschikbaarheid Port Community System Portbase.	7	7,4	8,8	9,5
Klantwaardering	Klanttevredenheid	> 7,4	7,6	7,3	
Ruimte voor transitie	KPI in ontwikkeling				

* 2023 score in inclusief Dordrecht - voorgaande jaren zijn exclusief Dordrecht

Toelichting bij de KPI's

Veiligheid (nautisch)

Als we geen of onvoldoende aandacht besteden aan veiligheid, kunnen de activiteiten in de haven gevaar opleveren voor mens en milieu. Voor omwonenden kan bij milieuschade in de Rotterdamse haven het recht op gezondheid onder druk komen te staan. Een veilig milieu betekent tevens een veilige werkomgeving in de haven van bijvoorbeeld onze inspecteurs, bemensing op schepen of medewerkers van klanten op haventerreinen. Om deze redenen is zorgen voor veiligheid prioriteit binnen het Havenbedrijf Rotterdam en streven we naar geen major incidents in de Rotterdamse haven.

We houden toezicht op de orde en veiligheid in de Rotterdamse haven. Met stakeholders bespreken we belangrijke veiligheidsonderwerpen, zoals het verlenen van vergunningen en zorgen voor handhaving. We monitoren voortdurend het veiligheidslandschap. Scheepsongevallen registreren we integraal. Concreet hebben wij (KPI) doelstellingen op nautische veiligheid en naleving van scheepvaartregels. De veiligheid van het scheepvaartverkeer rapporteren we aan de hand van de Nautische Safety Index (NSI). Dit is een rapportcijfer waarbij we de ernst van ongevallen meewegen. In 2023 kwam de NSI met een score van 7,51 boven de norm van 7,0 uit. In 2023 waren er geen major incidents.

Aantal major incidents

Een major incident is een significant scheepsongeval waarbij er:

- Eén of meer betrokken schepen verloren zijn gegaan, afgezien van zeer kleine vaartuigen, zoals sloepen of jachten voor zover de schade beperkt blijft tot materiële schade en/of;
- Eén of meer dodelijke slachtoffers zijn gevallen en/of;
- Sprake is van grote financiële schade (schade minimaal één miljoen euro) en/of;
- Ernstige schade aan het milieu is ontstaan, waaronder we langdurige schade aan het ecosysteem en/of directe ernstige schade voor de volksgezondheid verstaan, vervuiling die niet met eigen middelen is op te ruimen, mede afgemeten aan (inter)nationale media-aandacht en opschaling tot regionaal of landelijk niveau en/of;
- Sprake is van een algehele stremming van de haven langer dan 24 uur of een stremming van essentiële delen van de haven (over land en/of water) voor langer dan 48 uur en/of;
- Sprake is van langdurige negatieve imagoschade.

Voorvallen (waaronder morsingen en scheepsongevallen) worden geconstateerd door de verkeersbegeleiding op vaartuigen. Deze worden geregistreerd in HaMIS en gekoppeld aan de scheepsinformatie (identificatie, positie, lading). Op basis van de registratie van de gevolgen bepaalt het systeem de classificatie van het incident.

Deze KPI meten we per kwartaal. Het gerapporteerde cijfer heeft betrekking op het gehele jaar.

Nautische Safety Index (NSI)

De NSI is een indicator die de veiligheid in de Rotterdamse haven uitdrukt in een cijfer. Hierbij worden de significante scheepsongevallen en daadwerkelijke aanvaringen afgezet tegen het aantal scheepsbezoeken. Een nautisch ongeval wordt beschouwd als significant indien één of meer van de volgende factoren voorkomen: dodelijke of zwaargewonde slachtoffers, grote vaarweg-, scheeps-, lading- of milieuschade of als er een volledige stremming is geweest van één uur of meer. Deze doelstelling wordt per kwartaal gerapporteerd. Elk ongeval wordt geclassificeerd naar ernst. De definities die worden gevolgd, stammen uit de 'Code for the investigation of Marine Casualties and Incidents IMO RESOLUTION A.849(20) aangenomen op 27 November 1997'.

Iedere maand berekenen we een score over de ongevallen en voorvallen van de laatste twaalf maanden. Dit om mogelijke seizoensinvloeden te elimineren. De categorisering van de ongevallen wordt getoetst door een commissie met hierin ook twee externe adviseurs.

Arbeidsveiligheid

Voor degenen die in het Rotterdamse haven- en industriecomplex werken, kunnen, ingeval van onveilige werksituaties, verschillende arbeidsrechten in het gedrang komen. Dit geldt voor onze eigen medewerkers, maar ook voor mensen die bij bedrijven in de haven werken of de haven bezoeken. Wij streven naar een werkomgeving waar iedereen veilig is en zich veilig voelt. Onze ambitie is: 'iedereen gezond en veilig naar huis'.

Zowel van onze eigen medewerkers als van medewerkers van relaties verwachten wij dat zij zorg dragen voor veiligheid. Hiertoe hebben verschillende veiligheidsinitiatieven ondernomen, zoals het uitvoeren van safety walks bij onze aannemers en het rapporteren van gevaarlijke situaties door onze medewerkers in een veiligheidsapplicatie. We werken samen met opdrachtnemers en hebben regelmatig overleg met hen en andere stakeholders. We meten de veiligheid van onze medewerkers met de KPI 'Lost time injury frequency rate'. De LTIFR kwam uit op 0,41 in 2023.

U leest meer in [arbeidsveiligheid](#).

Lost Time Injury Frequency Rate

De definitie van Lost Time Injury Frequency Rate (LTIFR) is: Een ongeval met letsel, leidend tot meer dan 1 dag verzuim, de dag van het ongeval niet inbegrepen. $LTIFR = \frac{\text{aantal LTI} \times 1.000.000}{\text{aantal manuren}}$. De LTIFR wordt bepaald voor incidenten die HbR medewerkers betreffen. Opdrachtnemer incidenten en manuren worden niet opgenomen. De incident gegevens worden geregistreerd in de meldingsapp SafetyNow. Er is een directe verbinding tussen de meldingsapp SafetyNow en PowerBI, waarin de score wordt berekend. De manuren worden bepaald door het aantal FTE te vermenigvuldigen met het aantal effectieve werkuren (informatie door HR aangeleverd op maandbasis). Deze worden ook in het Incident Register opgenomen.

onze understanding wordt het incidentregister niet langer gebruikt. Tijdens de procesbespreking besproken dat er een directe verbinding is tussen SafetyNow en PowerBI, waarin de KPI-score wordt berekend.

Deze doelstelling wordt vier keer per jaar gerapporteerd in de kwartaalrapportage. Het gerapporteerde cijfer is over het hele jaar.

Energietransitie

De activiteiten van onze klanten in de Rotterdamse haven gaan (nog) gepaard met broeikasgasemissies. CO₂ is een veroorzaker van klimaatverandering, waardoor wereldwijd verschillende mensenrechten, waaronder het recht op leven, onder druk komen te staan. Door te focussen op de energietransitie willen we de haven van Rotterdam tegen 2030 in lijn brengen met een reductie van CO₂ van 55% ten opzichte van 1990 en klimaatneutraliteit in 2050.

Wij jagen de energietransitie aan door te investeren in energie-infrastructuur, (wereldwijde) partnerships aan te gaan, actief duurzame bedrijven te verwelkomen en door te helpen bij het verduurzamen van de logistieke sector. Wij kunnen het niet alleen; voor het slagen van de energietransitie zijn wij afhankelijk van klanten, energieleveranciers en verschillende overheden. Het onderwerp energietransitie bespreken we met verschillende stakeholders, zoals klanten, aandeelhouders en ngo's. Wij monitoren de CO₂-uitstoot en hebben hier jaarlijkse doelstellingen op gezet. De voortgang op de doelstelling voor 2030 is een strategische KPI en delen we jaarlijks in het jaarverslag. Door onze klanten in het Rotterdamse haven- en industriecomplex werd in 2022 ongeveer 22,6 Mton CO₂ uitgestoten.

CO₂-uitstoot HIC (Mton)

Als indicator voor duurzaam ondernemen in de haven monitoren we de CO₂-uitstoot in het haven- en industriecomplex (HIC) van Rotterdam. We meten de jaarlijkse CO₂-uitstoot (ten opzichte van 1990) van de scope 1 van het HIC (inclusief Dordrecht en exclusief Moerdijk). Deze vergelijken we met de doelstelling voor CO₂-uitstoot (scope 1).

Voor de indeling naar scope 1, 2 en 3 maken we gebruik van de definities van de internationale standaard Green house Gas Protocol (GHP):

- Scope 1: directe CO₂-uitstoot, veroorzaakt door eigen bronnen binnen de organisatie. Het betreft dan de uitstoot door eigen gebouw-, vervoer- en productie gerelateerde activiteiten.
- Scope 2: deze omvat de indirecte uitstoot van CO₂ door opwekking vanzelf gekochte en verbruikte elektriciteit of warmte. De organisatie gebruikt deze energie intern, maar wekt deze niet intern op.
- Scope 3: indirecte uitstoot van CO₂ door bedrijfsactiviteiten van een andere organisatie. Het betreft dan uitstoot door bronnen die niet in het bezit zijn van de eigen organisatie en waar ze ook geen directe invloed op kan uitoefenen.

We maken gebruik van de volgende externe databronnen voor de actuele uitstoot cijfers:

- ETS-bedrijven vanaf 2005: ec.europa.eu/clima/ets/;
- Pre-ETS (<2005) www.emissieregistratie.nl;
- Niet-ETS bedrijven: www.emissieregistratie.nl;
- DCMR inventarisatie en vergelijking jaaremissies 2008-2019.

Alleen bedrijven die geregistreerd zijn in het Europese of Nederlandse emissieregister worden meegenomen in de berekening van de CO₂-uitstoot. Deze KPI wordt jaarlijks gerapporteerd en het cijfer loopt een jaar achter. We meten deze KPI in Mton met één cijfer achter de komma.

Aantrekkelijke en gezonde omgeving

Een gezonde omgeving is van groot belang voor de Rotterdamse haven en de omgeving. Door havenactiviteiten van onszelf en van onze klanten kunnen we het recht op een gezonde omgeving aantasten. De economische en maatschappelijke waarde van de Rotterdamse haven is daarom nauw verbonden met de kwaliteit van de leefomgeving en de biodiversiteit. De kwaliteit wordt bepaald door de aanwezige natuur, biodiversiteit en luchtkwaliteit. Daarom besteden we hier veel aandacht aan en hebben wij onze eigen Natuurvisie opgesteld. We streven naar een aantrekkelijke omgeving waarin bedrijven willen investeren en waar mensen graag werken, wonen en recreëren.

Onze projecten en andere activiteiten voldoen ten minste aan Wet natuurbescherming (Wnb) en wij verlangen hetzelfde van onze aannemers. We beperken de negatieve gevolgen van onze ontwikkelingen op aanwezige dieren en plantsoorten, door aanpassingen in planning of ontwerp. Invasieve exoten worden actief bestreden. We zoeken naar natuurinclusieve kansen in projecten en passen in onze buitenruimte waar mogelijk ecologisch beheer toe. Met verschillende stakeholders voeren wij de dialoog over geluid, vestigingsklimaat, waterkwaliteit, recreatie en de balans tussen leefomgeving en energietransitie. DCMR Milieudienst Rijnmond rapporteert jaarlijks over de luchtkwaliteit en het geluidbudget in de Rotterdamse haven. De uitstoot van schadelijke stoffen (stikstofdioxide, zwaveldioxide en fijnstof) is een KPI die wij jaarlijks monitoren. Ook in 2023 ligt de uitstoot ver onder de EU grenswaarden.

U leest meer in [gezonde leefomgeving](#).

De luchtkwaliteit in het Rijnmondgebied wordt beoordeeld aan de hand van een aantal stoffen. Voor de meeste van deze stoffen bestaan wettelijke grenswaarden. DCMR meet al ruim 50 jaar de luchtkwaliteit in het Rijnmondgebied in opdracht van de provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam. In hun rapport 'lucht in cijfers 2022' delen ze de resultaten van de gemeten luchtkwaliteit.

Stikstofdioxide (NO₂)

Stikstofdioxide is een [anorganische verbinding](#) van [stikstof](#) en [zuurstof](#), met als [bruto formule](#) NO₂. Stikstofdioxides (NO + NO₂) ontstaan bij gebruik van brandstof. Bijvoorbeeld bij (weg)verkeer, elektriciteitsproductie, scheepvaart en industrie. Een deel van de uitstoot van NO wordt in de lucht omgezet in stikstofdioxide (NO₂).

Fijnstof (PM10)

Fijnstof is een verzamelnaam voor zwevende deeltjes en wordt ook wel afgekort als PM ('Particulate Matter'). Fijnstof is afkomstig van zowel natuurlijke- als menselijke bronnen. Een deel van het fijnstof ontstaat door chemische reacties in de lucht. Belangrijke menselijke bronnen zijn consumenten (houtstook), verkeer en vervoer, industrie en landbouw. PM10 zijn deeltjes met een maximale diameter van 10 micrometer.

Zwaveldioxide (SO₂)

Zwaveldioxide (SO₂) komt vrij bij verbranding van zwavelhoudende brandstof, bijvoorbeeld door zeeschepen, raffinaderijen en energiecentrales. Zwaveldioxide speelt een rol in de vorming van (ultra-)fijnstof. Door schonere en zwavelarme brandstof en rookgasreiniging zijn de SO₂-concentraties door de jaren heen sterk afgenomen. Zwaveldioxide speelt een rol in de vorming van (ultra-)fijnstof.

De concentratie van NO₂, SO₂, PM10 wordt door DCMR- en RIVM-metstations gemeten. De DCMR rapporteert jaarlijks over de luchtkwaliteit. Deze informatie is openbaar beschikbaar op hun website www.dcmr.nl. De actuele score betreft het stadsachtergrond gemiddelde dat is gebaseerd op de jaargemiddelde concentraties die door de meetstations Schiedam, Hoogvliet, Maassluis en Zwartewaalstraat worden gemeten.

Rapport: <https://www.dcmr.nl/publicaties/lucht-in-cijfers-2022.html>. Dit rapport wordt halverwege het jaar uitgebracht met data die betrekking hebben op het jaar ervoor.

Cybersecurity Havenbedrijf Rotterdam

Door automatisering worden processen meer afhankelijk van goed functionerende IT systemen. Cybersecurity is een randvoorwaarde voor het goed functioneren van de nautische en logistieke processen en de verdere digitalisering van de haven. Door verstoring van IT systemen (hack of technisch) kunnen onze processen stil vallen en kan het nautische verkeer geen doorgang vinden. Dit heeft indirect impact op verschillende mensen- en arbeidsrechten, zoals recht op een veilige werkomgeving, een gezonde leefomgeving en privacy. Wij hebben een wettelijke verplichting om te voldoen aan de Wet bescherming netwerk en infrastructuur. Ons doel is compliant blijven en digitale dreigingen onder controle houden.

We werken voortdurend aan het borgen van beschikbaarheid, integriteit en vertrouwelijkheid van onze IT-systemen en onze medewerkers. De Havenmeester is tevens de Port Cyber Resilience Officer en is daarmee verantwoordelijk voor het versterken van onderlinge samenwerking en kennisdeling bij alle bedrijven in het Rotterdamse havengebied op het gebied van cybersecurity. Onze KPI is simpel: cyberaanvallen die leiden tot uitval van onze kritische systemen. In 2023 hadden we geen dergelijke incidenten op vitale systemen.

U leest meer in [cybersecurity](#).

Geen incidenten op vitale systemen

Cybersecurity is een randvoorwaarde voor het goed functioneren van de nautische en logistieke processen en de verdere digitalisering van de haven. Alle security incidenten worden gelogd. Een groot incident wordt direct gerapporteerd, andere incidenten worden eenmalig gerapporteerd. Deze doelstelling wordt één keer per jaar gerapporteerd aan de Raad van Commissarissen.

Ondermijnende criminaliteit

Ondermijnende criminaliteit op klantterreinen heeft impact op omwonenden, bedrijven en hun medewerkers. De impact is gerelateerd aan arbeidsrechten en het recht op een gezonde omgeving. De invloed van het Havenbedrijf Rotterdam is klein, maar de impact van de problematiek is groot. Ons doel is 'het zo moeilijk mogelijk maken om de Rotterdamse haven te misbruiken voor drugsgerelateerde en ondermijnende criminaliteit en onze assets te beschermen'.

Onze acties richten zich onder andere op het vergroten van bewustwording en het verbeteren van toezicht. Met partners, zoals politie, douane en terminals, ontwikkelen we gezamenlijke initiatieven om de haven te beveiligen en drugscriminaliteit tegen te gaan. We meten de voortgang op onze initiatieven in een kwalitatieve KPI. In 2023 hebben we onze doelstelling niet gehaald. Lees [hier](#) meer.

Ondermijning is vermenging van onder- en bovenwereld (vaak drugsgerelateerd). Criminelen maken voor illegale activiteiten gebruik van legale bedrijven en diensten. Dit is in toenemende mate een probleem voor de Rotterdamse haven.

Ons doel is 'het zo moeilijk mogelijk maken om de Rotterdamse haven te misbruiken voor drugsgerelateerde en ondermijnende criminaliteit en onze assets te beschermen'. Dit doen wij onder andere door: Verhogen van de awareness – te meten via een kwalitatieve beoordeling en verbeteren toezicht – te meten op voortgang op het project 'Virtueel hek'.

De beoordeling van het verhogen van awareness wordt gedaan door interne en externe experts. Aan hen stellen we de vraag "Hoe succesvol is het HbR geweest in het verhogen van de awareness van ondermijning in 2023". Dat meten we dan op basis van eNPS methodiek waarbij de norm >0 is. Het aspect verbeteren toezicht beoordelen we op de gerealiseerde voortgang binnen het project Virtueel Hek op basis van de meest recente project voortgangsrapportage. Hier nemen we alleen de elementen scope en tijd mee. Budget laten we buiten beschouwing. De norm is dat scope en tijd in overeenstemming met de initiële projectscope worden gescoord.

De optelsom (met gelijke geweging) van beide elementen leidt tot een kwalificatie groen (2x groen op sub-elementen), oranje (1x groen op sub-elementen) of rood (0x groen op sub-elementen). De KPI wordt één keer per jaar gemeten.

Draagvlak haven

De Rotterdamse haven ligt in dichtbevolkt gebied en wordt omringd door meerdere natuurgebieden. Het Havenbedrijf Rotterdam en de bedrijven in de Rotterdamse haven zijn afhankelijk van het draagvlak van stakeholders en aandeelhouders voor de haven om te kunnen opereren en ontwikkelen. Om succesvol te zijn en blijven en economische waarde te creëren, is een goede reputatie van groot belang voor de Rotterdamse haven en het Havenbedrijf Rotterdam. Wij streven daarom naar een goede reputatie onder omwonenden.

Het handelen van het Havenbedrijf Rotterdam en bedrijven in de Rotterdamse haven is van groot belang voor het behouden van een goede reputatie. Verschillende stakeholderbelangen dienen in overweging te worden genomen bij ontwikkelingen. Ook zetten we in op de verbinding tussen stad en haven. Als Havenbedrijf Rotterdam staan wij in nauw contact met verschillende groepen stakeholders: klanten, strategische stakeholders, medewerkers, omwonenden, publiek en leveranciers. Onze inspanningen worden gemeten in de KPI 'draagvlak haven', gebaseerd op een periodiek reputatieonderzoek. In het laatste onderzoek scoorde de Rotterdamse haven inclusief Dordrecht 80,3 onder omwonenden, en beoordeelden zij de 'license to grow' met 73,9.

U leest meer in [Draagvlak haven](#).

Reputatie Rotterdamse haven onder omwonenden & License to grow Rotterdamse haven onder omwonenden

Om succesvol te zijn en te blijven is een goede reputatie van groot belang voor de Rotterdamse haven en het Havenbedrijf Rotterdam. Een goede reputatie zorgt voor meer begrip, draagvlak en steun bij onze stakeholders en vergroot hierdoor onze ondernemingsruimte: onze license to operate en to grow. Daarnaast is het handelen van het Havenbedrijf Rotterdam en ook van de spelers in de Rotterdamse haven van groot belang voor het behouden van een goede reputatie. Daar hebben het Havenbedrijf Rotterdam, alle bedrijven die er zijn gevestigd, hun medewerkers en de bezoekers aan de haven, invloed op.

Het reputatieonderzoek wordt eens in de twee jaar uitgevoerd door een externe partij. (Reputatiegroep). Alleen mensen die hebben aangegeven enigszins of zeer bekend te zijn met de Rotterdamse haven en/of Havenbedrijf Rotterdam zijn gevraagd om de reputatie te beoordelen. Dit criterium is ook gehanteerd voor de benchmarks. De scores in deze rapportage worden weergegeven op een schaal van 0-100.

Kwaliteit haveninfrastructuur

De Rotterdamse haven dankt haar toppositie onder andere aan de moderne infrastructuur. De kwaliteit van infrastructuur draagt indirect bij aan economische groei in zowel Nederland als de landen waarmee handel wordt gedreven en daarmee aan wereldwijde sociaaleconomische mensenrechten. We streven naar verbetering van de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven door kwalitatief hoogwaardige infrastructuur en innovatieve digitale oplossingen. Aan de andere kant, gaat de aanleg en onderhoud van haveninfrastructuur gepaard met CO₂-emissies en energieconsumptie; dit draagt bij aan het onder druk komen te staan van verschillende mensenrechten. Voor onze eigen scope 1, 2 en 3 emissies (waaronder de scheepvaart) hanteren we Science based gevalideerde doelstellingen.

Om de kwaliteit van de haveninfrastructuur te waarborgen, investeren wij in ontwikkeling en onderhoud van terreinen van klanten en in publieke infrastructuur. Hiervoor gebruiken we een Integraal Asset Management-proces. Vanuit het programma Duurzame GWW werken wij samen met stakeholders aan initiatieven die vanuit een allesomvattende blik duurzame initiatieven in de bouw ontplooiën. We drukken de kwaliteit van haveninfrastructuur cijfermatig uit aan de hand van vijf indicatoren, die ieder jaar worden beoordeeld. Wij laten, bijvoorbeeld, ons asset management proces jaarlijks certificeren volgens ISO 55001. Op deze manier wordt zowel intern als extern getoetst of we de verplichtingen uit die norm nakomen. Middels deze certificering wordt tevens gezorgd voor het continu doorlopen van de verbetercyclus (Plan, Do, Check, Act). In 2023 kwam de score uit op 7,4.

U leest meer in hoofdstuk [kwaliteit haveninfrastructuur](#).

We meten onze kwaliteit haveninfrastructuur aan de hand van 5 sub-KPI's en hebben allemaal hetzelfde gewicht:

ISO-certificering

Het Asset Management proces van het Havenbedrijf Rotterdam is gecertificeerd volgens ISO 55001. We willen continu verbeteren. Dit wordt onder andere gestimuleerd door het proces te blijven auditen, zowel intern als extern. Tijdens de externe audit van DNV-GL kunnen afwijkingen worden geconstateerd ten opzichte van de ISO-norm elementen. Deze afwijkingen worden gecategoriseerd in drie categorieën: major non-conformity, minor non-conformity en bevinding. Met een bevinding hoeft de organisatie niet iets te doen, met een non-conformity moet de organisatie wel iets doen. Wanneer niet effectief of snel genoeg gehandeld wordt bij het constateren van een major non-conformity kan het certificaat ingetrokken worden. Het Havenbedrijf Rotterdam hanteert intern als norm bij de jaarlijkse externe audit: maximaal 2 minor non-conformities en 0 major non-conformities.

De uitkomst presenteren we middels een cijfer en die berekenen we als volgt:

Minor	Major	Effect KPI	Toelichting
0 minors	0 majors	10	Elke minor, 1 punt aftrek
1 minor	0 majors	9	
2 minors	0 majors	8	
3 minors	0 majors	7	
4 minors	0 majors	6	
5 minors	0 majors	5	
0 minors	1 major	7	Elke major, 3 punten aftrek
0 minors	2 majors	4	
2 minors	1 major	5	

% Wateroppervlakte op Nautisch Gegarandeerde Diepgang (NGD)

Het baggeren van havenbekkens is belangrijk voor de bereikbaarheid van bedrijven door schepen. Dit wordt dan ook op dagelijkse basis gemonitord en op diepte gehouden. De KPI wordt gemeten als de oppervlakte beheerd areaal waterbodembodem voldoet aan de overeengekomen Nautisch Gegarandeerde Diepte (NGD). Dit wordt gemeten via een automatisch script wat deze gegevens uit de database met diepte-informatie en de laag NGD vakken in PortMaps haalt. De data worden ingewonnen door te peilen en dit gebeurt door de meetvaartuigen van Constructions & Dredging. De data worden conform een landelijke norm en eigen kwaliteitssysteem ingewonnen en gevalideerd.

Score NGD	Effect KPI	Toelichting
>= 92%	10	Elk procent, 1 punt aftrek
>= 91% tot 92%	9	
>= 90% tot 91%	8	
>= 89% tot 90%	7	
>= 88% tot 89%	6	
>= 87% tot 88%	5	
>= 86% tot 87%	4	
>= 85% tot 86%	3	
>= 84% tot 85%	2	
>= 83% tot 84%	1	

Bereikbaarheid in het HIC: Maximaal tweemaal de 'free flow' op de 7 gemeten haven wegtrajecten in het HIC

In de haven monitoren we de doorstroom van het verkeer op zeven belangrijke wegtrajecten. De gemiddelde tijd dat een voertuig erover doet om zo'n traject te overbruggen noemen we de 'free flow'. De norm die we hanteren om de capaciteit van onze wegen te meten is dat minimaal 90% van het verkeer er maximaal tweemaal de 'free flow' over doet. Als de score zich boven deze norm bevindt ondervinden onze klanten te veel congestie en vinden wij de capaciteit van ons wegennet en hiermee de bereikbaarheid onvoldoende. We meten de volgende wegtrajecten:

Traject	Free flow reistijd	KPI 2 keer freeflow reistijd
N15 Europaweg	280 seconden	560 seconden
Professor Gerbrandyweg	73 seconden	146 seconden
Welpstraatweg	104 seconden	208 seconden
Clydeweg	66 seconden	132 seconden
Botlekweg	215 seconden	430 seconden
Vondelingenweg	345 seconden	690 seconden
Waalhavenweg	125 seconden	250 seconden

De free flow reistijd is bepaald aan de hand van de reistijdwaarnemingen op momenten dat er geen verstoring van het overige verkeer te verwachten is, met name in de avond-/nachtperiode. De reistijden worden gemeten met behulp van bluetooth. Ieder voertuig wordt gevolgd vanaf een passage van een bluetooth meetpunt tot een volgend bluetooth punt. Daar, bij het tweede punt wordt de reistijd van individuele voertuigen vastgelegd. De bluetooth meetpunten worden door een opdrachtnemer van het Havenbedrijf Rotterdam onderhouden en staan buiten het HIC met vergunning van andere wegbeheerders (met name RWS).

Score realisatie free flow	Effect KPI	Toelichting
>= 97% t/m 100%	10	Elke 3 procent, 1 punt aftrek
>= 94% tot 97%	9	
>= 91% tot 94%	8	
>= 88% tot 91%	7	
>= 85% tot 88%	6	
>= 82% tot 85%	5	
>= 79% tot 82%	4	
>= 76% tot 79%	3	
>= 73% tot 76%	2	

In 2023 waren twee wegtrajecten niet voldoende bemeaten. Dit betekent dat in minder dan 30% van de meetmomenten een meting heeft kunnen plaatsvinden. De Botlekweg en Vondelingenweg zijn om die reden niet meegenomen.

Beschikbaarheid van de walradar systemen

Dagelijks varen er honderden schepen veilig onze haven in en uit. VTS-operators in verkeerscentrales monitoren het verkeer en communiceren met de schepen. Zij maken hierbij gebruik van radargegevens. De vitale onderdelen voor dit proces worden ondersteund door het Verkeer begeleidend systeem (VBS). Het is van groot belang dat het systeem dag en nacht beschikbaar is. Per maand wordt de rapportage gedraaid. Hier wordt de uitval op prioriteit gefilterd, A-, B- of C-object. Een A-object heeft de hoogste prioriteit, is het meest kritisch en dient zo spoedig mogelijk opgelost te worden. De som van alle objecten levert uiteindelijk een gemiddeld percentage op met een interne norm van 99%.

Score beschikbaarheid VBS	Effect KPI	Toelichting
>= 99,6%	10	Elke 0,2%, 1 punt aftrek
>= 99,4% tot 99,6%	9	
>= 99,2% tot 99,4%	8	
>= 99,0% tot 99,2%	7	
>= 98,8% tot 99,0%	6	
>= 98,6% tot 98,8%	5	
>= 98,4% tot 98,6%	4	
>= 98,2% tot 98,4%	3	
>= 98,0% tot 98,2%	2	

Beschikbaarheid Portbase (klantperceptie)

Het Port Community System (PCS) van Portbase geeft toegang tot de slimme, digitale haven, waar bedrijven, organisaties en overheden via het PCS logistieke gegevens uitwisselen. Beschikbaarheid van het PCS van Portbase wordt berekend als percentage van de openstellingstijd van de Services. Dat betekent dat verstoringen buiten openstellingstijden niet meetellen voor niet-beschikbaarheid. Beschikbaarheid wordt berekend per kwartaal lopend van de 1e dag van het kwartaal 0.00 uur tot de laatste dag van het kwartaal 24.00 uur. Openstelling is 24/7 op onderhoud time out na. Wijze van meten: Beschikbaarheid = ((Openstellingstijd - Niet Beschikbare Tijd) / Openstellingstijd) * 100%.

Score beschikbaarheid Portbase	Effect KPI	Toelichting
>= 100%	10	Elke 0,2%, 1 punt aftrek
>= 99,9% tot 100%	9	
>= 99,7% tot 99,9%	8	
>= 99,5% tot 99,7%	7	
>= 99,3% tot 99,5%	6	
>= 99,1% tot 99,3%	5	
>= 98,9% tot 99,1%	4	
>= 98,7% tot 98,9%	3	
>= 98,5% tot 98,7%	2	

Klantwaardering

Het succes van de Rotterdamse haven valt en staat met het succes van onze klanten. Een veranderend vestigingsklimaat of veranderende wet- en regelgeving kan erin resulteren dat klanten hun activiteiten in de Rotterdamse haven afschalen, of dat potentiële klanten kiezen voor een concurrerende haven. Dit heeft impact op economische waardecreatie, werkgelegenheid in de omgeving en ons verdienmodel. We streven daarom naar tevreden klanten.

We zetten ons samen met onze stakeholders in om de ease-of-doing-business voor klanten te verbeteren om zo een optimaal vestigingsklimaat voor bedrijven te creëren. Daarbij gaat het ook om andere materiële onderwerpen, zoals de kwaliteit van de infrastructuur en een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving. Wij zijn veel in dialoog met onze klanten. We meten periodiek de mate waarin onze klanten tevreden zijn over de Rotterdamse haven en het Havenbedrijf Rotterdam in een klanttevredenheidsonderzoek. Het rapportcijfer dat onze klanten begin 2023 gaven is gestegen naar 7,6 (vorige cijfer was 7,3).

U leest meer in hoofdstuk [Klantwaardering](#).

Klanttevredenheid

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft zich ten doel gesteld om de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven als logistiek knooppunt én industriecomplex van wereldniveau te versterken. Dit niet alleen in omvang, maar zeker ook in kwaliteit. Om deze kwaliteit aan te sturen en te monitoren laat het Havenbedrijf Rotterdam elke twee jaar een klanttevredenheidsonderzoek doen.

Er wordt een online vragenlijst uitgezet onder klanten van het Havenbedrijf Rotterdam. Daarnaast voeren we rondetafelgesprekken met klanten. De uitkomst wordt in een cijfer (1-10) gepresenteerd.

Deze KPI wordt één keer per twee jaar gerapporteerd.

5.6 Kerncijfers

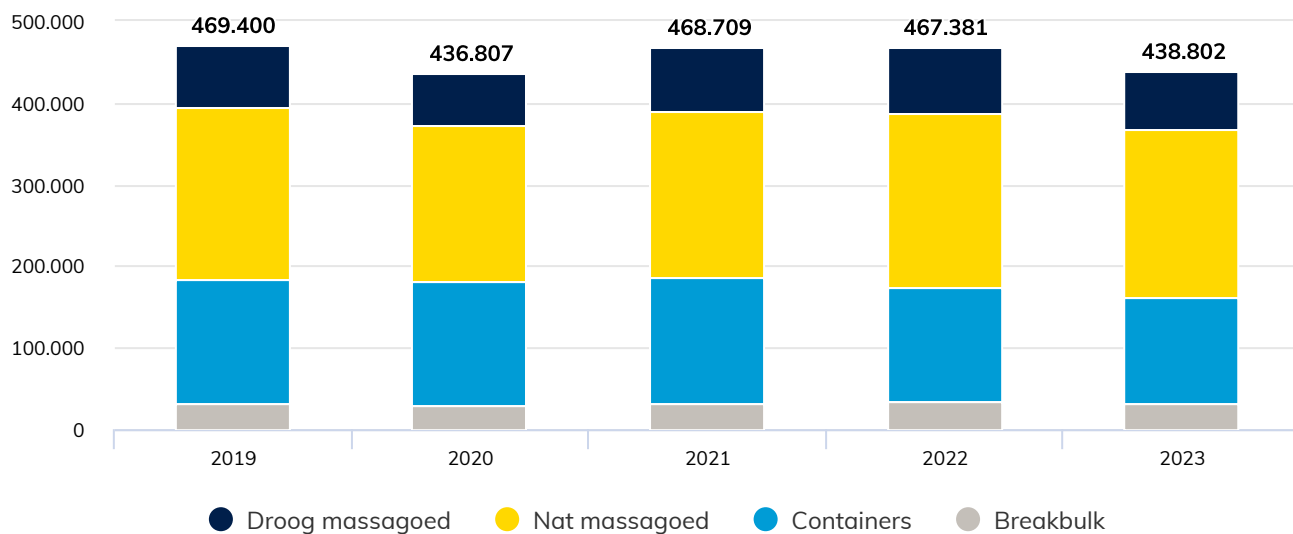
Overslag

Overslag Rotterdamse haven

(Brutogewicht x 1.000 metrische tonnen)	2023	2022	Vershil (aantal)	Vershil (%)
Ertsen en schroot	28.112	25.579	2.533	9,9%
Kolen	23.109	28.981	-5.872	-20,3%
Agribulk	10.587	8.063	2.525	31,3%
Biomassa	1.878	2.467	-589	-23,9%
Overig droog massagoed	6.956	14.974	-8.018	-53,5%
Subtotaal droog massagoed	70.642	80.064	-9.422	-11,8%
Ruwe olie	102.465	103.948	-1.483	-1,4%
Minerale olieproducten	55.097	58.913	-3.816	-6,5%
LNG	11.922	11.495	427	3,7%
Overig nat massagoed	36.143	38.414	-2.271	-5,9%
Subtotaal nat massagoed	205.627	212.771	-7.144	-3,4%
Totaal massagoed	276.269	292.835	-16.566	-5,7%
Deepsea containers	88.319	93.078	-4.759	-5,1%
Feeder containers	20.950	22.683	-1.734	-7,6%
Shortsea containers	20.893	23.896	-3.002	-12,6%
Containers	130.162	139.657	-9.495	-6,8%
Roll-on Roll-off	25.883	27.252	-1.369	-5,0%
Overig stukgoed	6.488	7.637	-1.149	-15,0%
Breakbulk	32.371	34.889	-2.518	-7,2%
Totaal stukgoed	162.533	174.546	-12.013	-6,9%
Totaal overslag	438.802	467.381	-28.579	-6,1%
Totaal in aantallen containers	7.816.755	8.315.417	-498.662	-6,0%
Totaal in aantallen TEU	13.446.709	14.456.313	-1.009.604	-7,0%

Overslag Groot Rotterdam is inclusief overslag terminals Hoek van Holland, Dordrecht, Schiedam en Vlaardingen. Deze overslag betreft voor 2023 4,4% van het totale overslagvolume van de aan- en afvoer. Het bijbehorende zeehavengeld komt niet aan het Havenbedrijf Rotterdam toe en wordt daarom niet in de financiële verslaglegging meegenomen.

Goederenoverslag per goederensoort



Aanvoer goederen in de haven van Rotterdam

(Brutogewicht x 1.000 metrische tonnen)	2023	2022	2021	2020	2019
Ertsen en schroot	25.031	23.251	27.482	19.692	27.626
Kolen	21.771	27.740	23.444	16.610	21.669
Agribulk	9.353	7.256	7.741	9.252	8.897
Biomassa	1.868	2.434	2.165	1.834	873
Overig droog massagoed	5.353	12.125	11.058	9.555	9.228
Subtotaal droog massagoed	63.377	72.806	71.888	56.943	68.294
Ruwe olie	101.102	101.072	96.818	92.502	103.318
Minerale olieproducten	28.146	32.565	35.916	31.417	35.671
LNG	11.609	11.347	6.388	5.766	6.517
Overig nat massagoed	21.138	23.140	19.691	19.193	19.469
Subtotaal nat massagoed	161.995	168.123	158.812	148.878	164.974
Totaal massagoed	225.372	240.930	230.701	205.821	233.268
Deepsea containers	51.640	53.081	53.089	49.901	51.818
Feeder containers	10.425	11.589	15.783	15.691	15.533
Shortsea containers	8.384	9.851	10.926	10.673	10.672
Containers	70.450	74.521	79.798	76.265	78.024
Roll-on Roll-off	10.250	10.884	9.878	10.019	10.297
Overig stukgoed	4.026	5.025	4.793	3.911	4.247
Breakbulk	14.276	15.910	14.671	13.930	14.544
Totaal stukgoed	84.726	90.431	94.469	90.195	92.568
Totaal overslag	310.099	331.360	325.170	296.016	325.836
Totaal in aantallen containers	4.059.783	4.321.072	4.628.214	4.369.796	4.567.227
Totaal in aantallen TEU	6.974.480	6.949.945	7.955.286	7.430.622	7.710.843

Overslag Groot Rotterdam is inclusief overslag terminals Hoek van Holland, Dordrecht, Schiedam en Vlaardingen. Deze overslag betreft voor 2023 4,4% van het totale overslagvolume van de aan- en afvoer. Het bijbehorende zeehavengeld komt niet aan het Havenbedrijf Rotterdam toe en wordt daarom niet in de financiële verslaglegging meegenomen.

Afvoer goederen in de haven van Rotterdam

(Brutogewicht x 1.000 metrische tonnen)	2023	2022	2021	2020	2019
Ertsen en schroot	3.081	2.328	2.782	2.966	2.381
Kolen	1.338	1.241	1.132	729	780
Agribulk	1.234	807	846	1.027	911
Biomassa	10	33	5	15	14
Overig droog massagoed	1.603	2.850	2.053	2.119	2.105
Subtotaal droog massagoed	7.265	7.258	6.818	6.856	6.192
Ruwe olie	1.363	2.876	1.356	1.059	883
Minerale olieproducten	26.951	26.348	30.161	28.647	32.493
LNG	313	148	625	476	632
Overig nat massagoed	15.004	15.274	13.636	12.927	12.229
Subtotaal nat massagoed	43.631	44.647	45.777	43.109	46.236
Totaal massagoed	50.897	51.905	52.595	49.965	52.428
Deepsea containers	36.679	39.997	44.135	45.098	43.964
Feeder containers	10.524	11.094	14.388	13.963	14.976
Shortsea containers	12.509	14.045	16.165	15.733	15.941
Containers	59.712	65.136	74.687	74.794	74.881
Roll-on Roll-off	15.633	16.368	14.135	13.938	13.956
Overig stukgoed	2.461	2.612	2.122	2.094	2.301
Breakbulk	18.095	18.979	16.257	16.032	16.257
Totaal stukgoed	77.807	84.116	90.944	90.826	91.138
Totaal overslag	128.703	136.021	143.539	140.791	143.566
Totaal in aantallen containers	3.755.573	3.994.345	4.268.211	4.066.444	4.213.958
Totaal in aantallen TEU	6.469.793	7.506.368	7.344.684	6.918.825	7.099.961

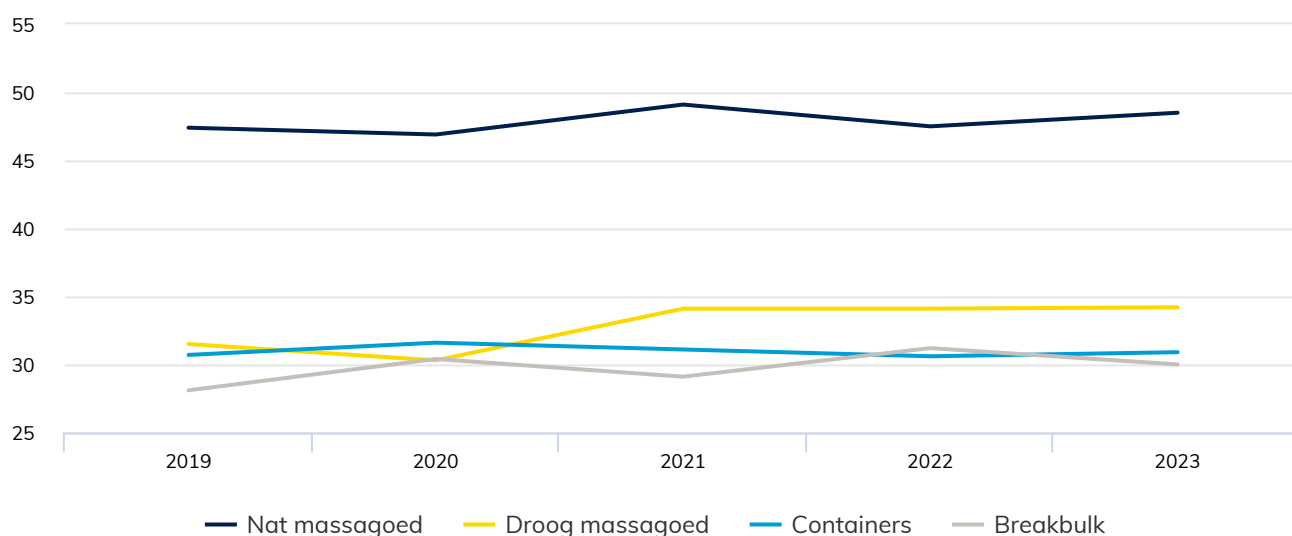
Overslag Groot Rotterdam is inclusief overslag terminals Hoek van Holland, Dordrecht, Schiedam en Vlaardingen. Deze overslag betreft voor 2023 4,4% van het totale overslagvolume van de aan- en afvoer. Het bijbehorende zeehavengeld komt niet aan het Havenbedrijf Rotterdam toe en wordt daarom niet in de financiële verslaglegging meegenomen.

Overslag Hamburg - Le Havre range

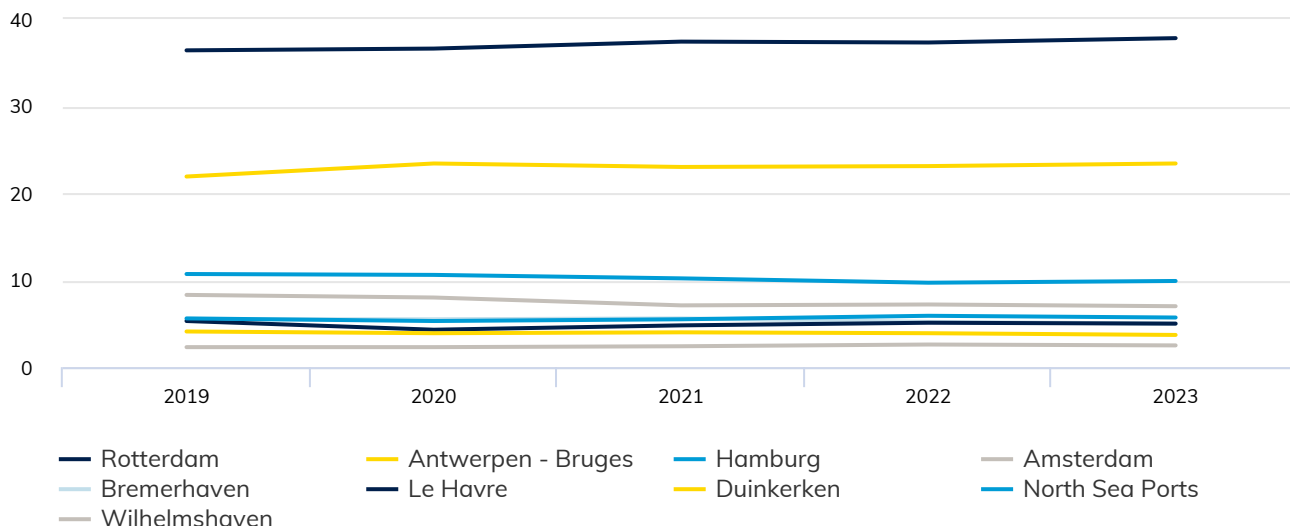
(Brutogewicht x 1.000 metrische tonnen)	2022	2021	2020	2019	2018
Rotterdam (Nederland)	467,4	468,7	436,8	469,4	469,0
Antwerpen - Bruges(België)	287,1	288,7	277,9	284,1	276,1
Hamburg (Duitsland)	119,9	128,7	126,3	136,6	135,1
Amsterdam (Nederland)	94,3	87,7	91,8	105,0	101,8
Bremerhaven (Duitsland)	64,0	69,6	66,5	69,4	74,0
Le Havre (Frankrijk)	61,8	61,5	52,4	65,8	70,9
Duinkerken (Frankrijk)	49,0	48,3	45,1	52,7	51,6
North Sea Ports (Nederland en België)	73,5	68,9	63,5	71,4	70,4
Wilhelmshaven (Duitsland)	32,3	30,8	28,3	29,3	27,3

Marktaandeel

Marktaandeel Rotterdam per goederensoort in Hamburg - Le Havre range*



Ontwikkeling marktaandeel Hamburg - Le Havre range*

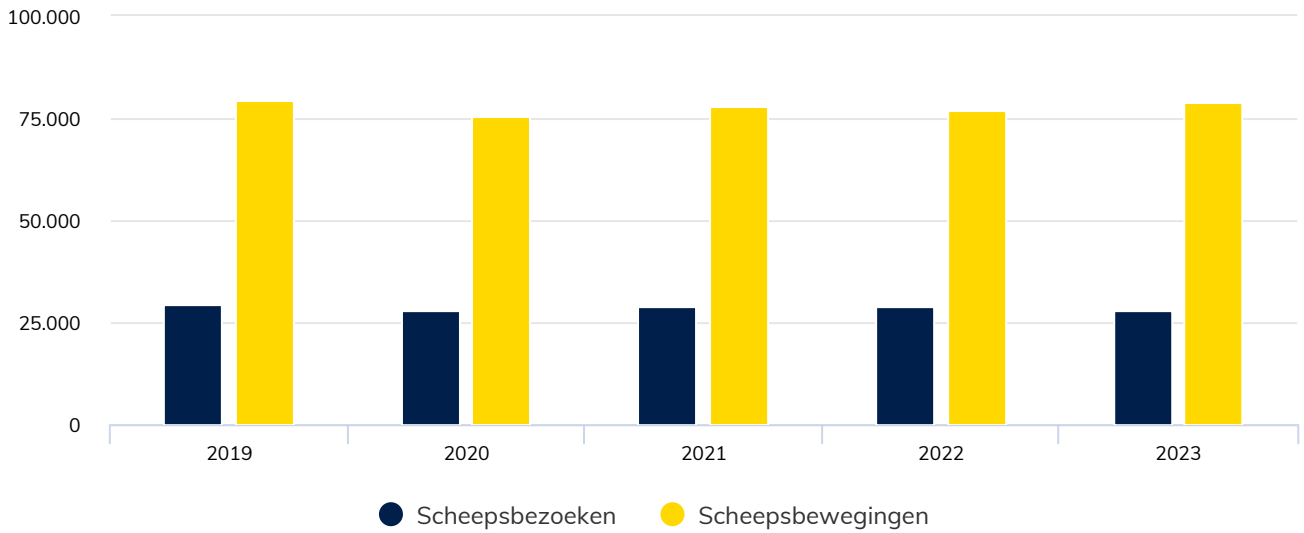


* De marktaandelen zijn gebaseerd op overslagcijfers tot en met het derde kwartaal 2023.

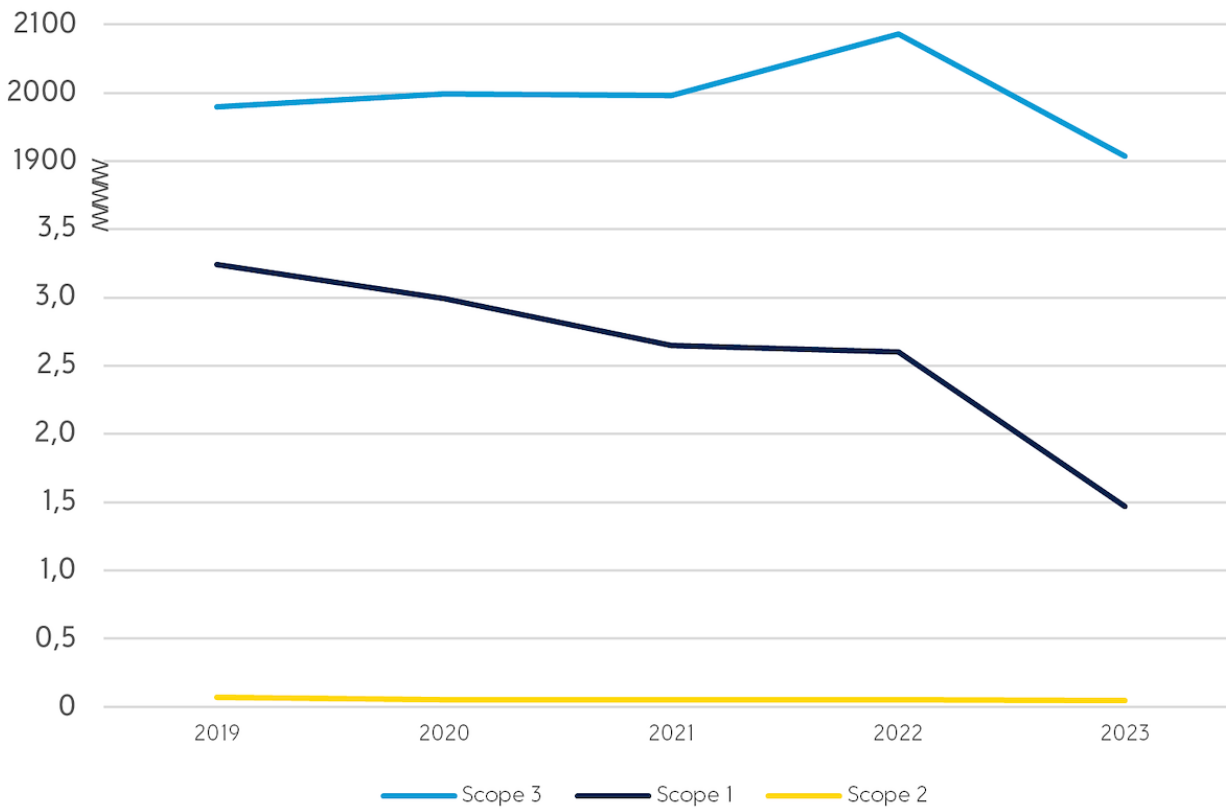
Kwaliteit scheepvaartafwikkeling

	2023	2022	2021	2020	2019
Bezoeken					
Tankschepen	8.328	8.657	8.595	8.174	8.445
Droge bulk	1.066	1.217	1.094	894	1.005
General Cargo	8.272	8.926	8.792	8.723	9.187
Volcontainer	6.795	6.740	7.166	7.341	7.723
Overige	3.425	3.489	3.229	3.038	3.131
Totaal	27.886	29.029	28.876	28.170	29.491
Veilig					
Scheepsbewegingen	79.045	76.769	77.869	75.679	79.293
Nautische Safety Index	7,51	6,39	7,46	7,99	6,56
Safety Environmental Index	7,63	7,33	7,36	7,78	7,61
Schoon					
Waterverontreinigen	218	162	182	183	169

Scheepsbezoeken en scheepsbewegingen



CO₂-uitstoot CO₂-footprint Havenbedrijf Rotterdam



Zie ook de tabel in het hoofdstuk [Onze eigen ambities op CO₂-reductie](#)

Energieverbruik Havenbedrijf Rotterdam

	2023	2022	2021	2020	2019
Scope 1					
Voertuigen - diesel (liter)	28.259	27.370	30.370	47.144	88.926
Voertuigen - benzine (liter)	51.723	60.792	51.005	90.907	154.642
Voertuigen - waterstof (kg)	0	11	29	14	0
Voertuigen - CNG (kg)	65	368	254	577	1.731
Voertuigen - elektriciteit (kWh)	422.374	499.611	380.150	252.513	281.100
Vaartuigen (liter)	1.610.552	1.687.907	1.619.891	1.894.764	2.003.050
Gebouwen - stookolie (liter)	16.330	25.000	24.464	21.277	21.900
Gebouwen - propaan (liter)	45.532	47.516	85.392	56.835	69.725
Gebouwen - aardgas (nm ³)	95.467	93.212	107.001	83.227	92.313
Scope 2					
Ingekochte elektriciteit (kWh)	7.660.280	8.436.325	8.010.076	6.060.252	9.784.721
<i>Energie-intensiteit Havenbedrijf Rotterdam N.V. (ingekochte elektriciteit MWh / € mln omzet)</i>	<i>9,10</i>	<i>10,22</i>	<i>10,37</i>	<i>8,05</i>	<i>13,85</i>
Ingekochte stadswarmte (GJ)	4.139	4.774	5.842	5.318	5.600
Elektriciteitsverbruik Cruise Port Terminal (kWh)	40.132	45.600	16.800	25.000	75.000

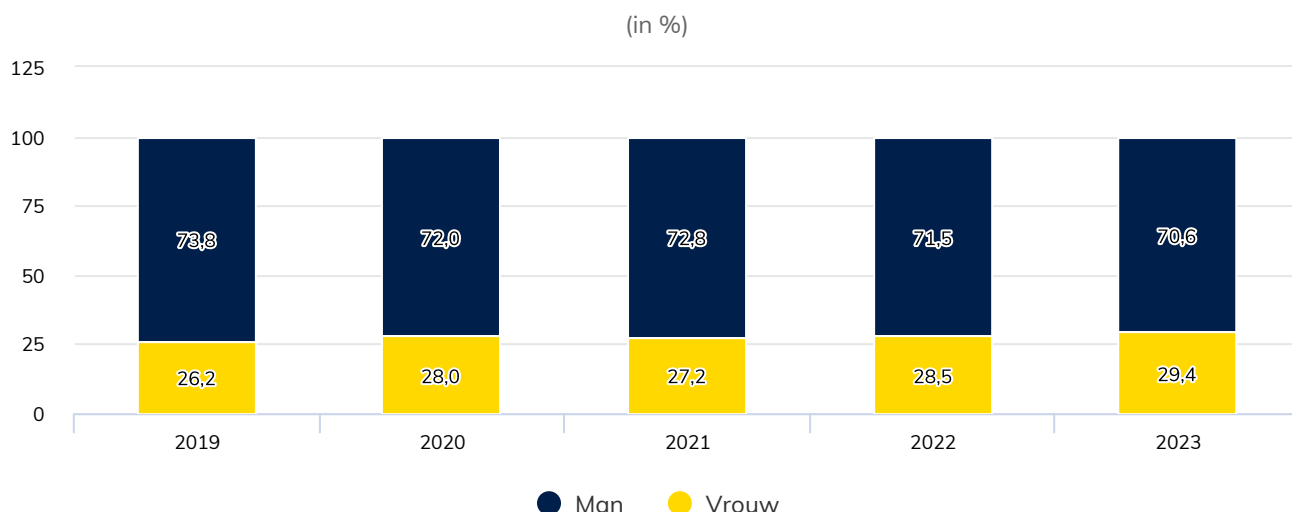
Mens en organisatie

Cijfers in aantallen per 31 december 2023.

Verhouding man - vrouw

In aantal	2023	2022	2021	2020	2019
Verhouding man - vrouw - totaal					
Man - DHMR	384	379	388	400	407
Man - overig	557	549	531	518	518
Man - Totaal	941	928	919	918	925
Vrouw - DHMR	49	50	48	49	49
Vrouw - overig	342	320	296	308	280
Vrouw - totaal	391	370	344	357	329
Totaal	1.332	1.298	1.263	1.275	1.254
Verhouding man - vrouw - management					
Man management - DHMR	21	21	19	18	18
Man management - overig	44	39	41	41	39
Man management - Totaal	65	60	60	59	57
Vrouw management - DHMR	5	6	6	6	6
Vrouw management - overig	22	22	19	21	22
Vrouw management - totaal	27	28	25	27	28
Totaal	92	88	85	86	85

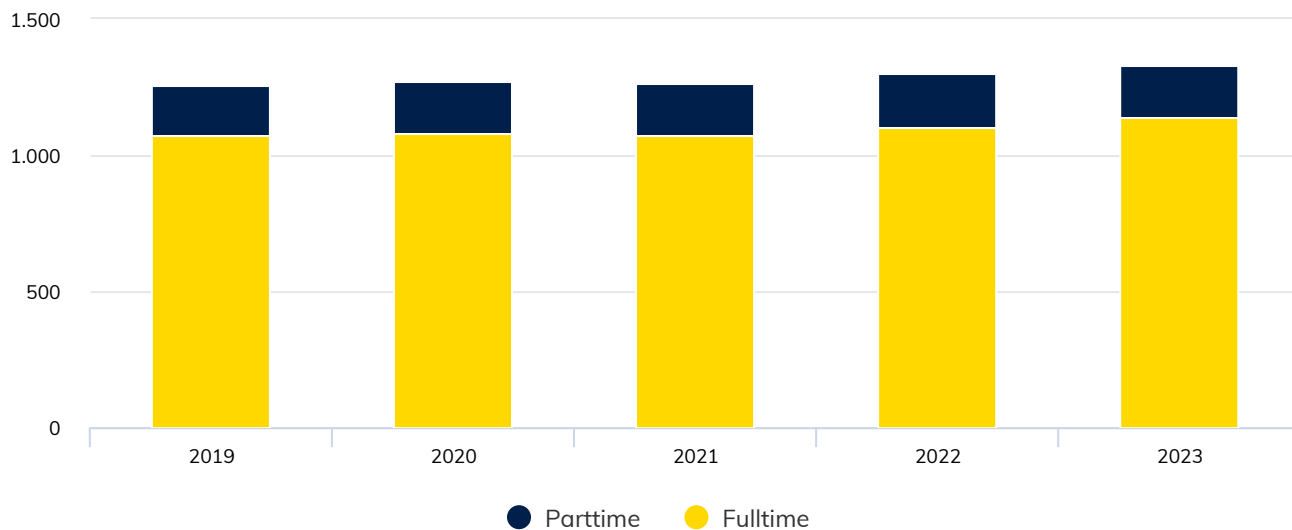
Verhouding man - vrouw



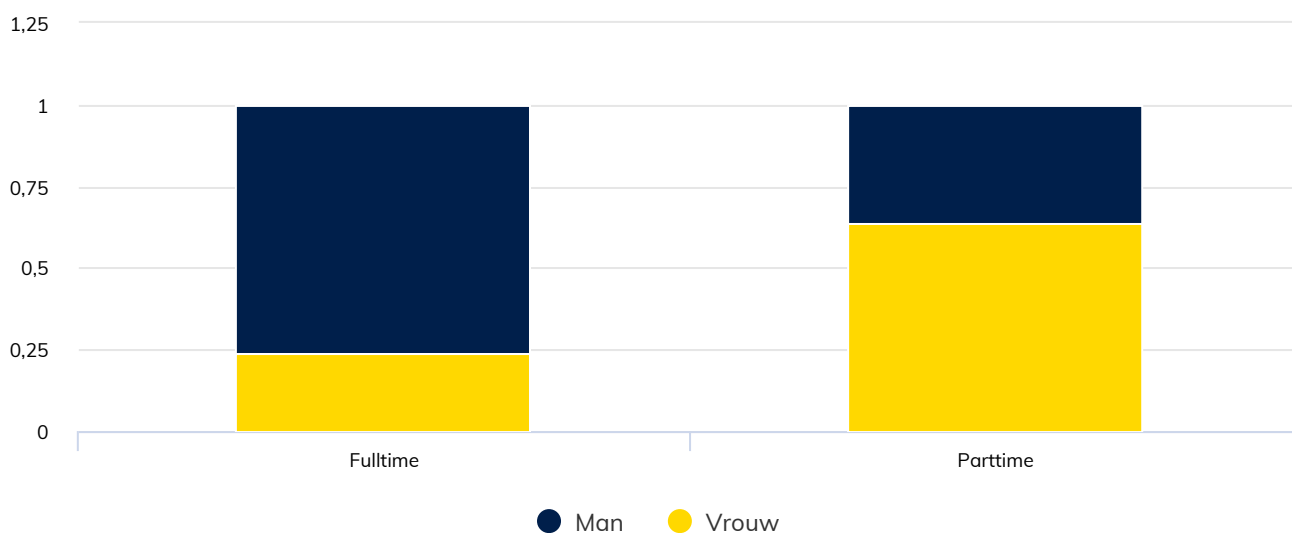
Verhouding fulltime - parttime

In aantal	2023	2022	2021	2020	2019
Verhouding parttime/fulltime					
Parttime - DHMR	30	36	37	37	37
Parttime - overig	162	159	152	155	143
Parttime - totaal	192	195	189	192	180
Fulltime - DHMR	403	393	399	412	419
Fulltime - overig	737	710	675	671	655
Fulltime - totaal	1.140	1.103	1.074	1.083	1.074
Totaal	1.332	1.298	1.263	1.275	1.254
Verhouding parttime/fulltime man - vrouw					
Parttime man - DHMR	13	17	19	16	
Parttime man - overig	57	58	54	50	
Parttime man - totaal	70	75	73	66	-
Parttime vrouw - DHMR	17	19	18	20	
Parttime vrouw - overig	105	101	98	105	
Parttime vrouw - totaal	122	120	116	125	-
Fulltime man - DHMR	371	362	369	384	
Fulltime man - Overig	500	491	477	468	
Fulltime man - Totaal	871	853	846	852	-
Fulltime vrouw - DHMR	32	31	30	29	
Fulltime vrouw - Overig	237	219	198	203	
Fulltime vrouw - Totaal	269	250	228	232	-
Totaal	1.332	1.298	1.263	1.275	-

Verhouding fulltime / parttime



Verhouding man - vrouw fulltime / parttime



Instroom en uitstroom van medewerkers

Instroom	Leeftijd	Man	Vrouw	Totaal
	<30 jaar	37	30	67
	30-50 jaar	42	31	73
	>50 jaar	16	6	22
	Totaal	95	67	162

Uitstroom	Leeftijd	Man	Vrouw	Totaal
	<30 jaar	12	8	20
	30-50 jaar	31	25	56
	>50 jaar	39	13	52
	Totaal	82	46	128

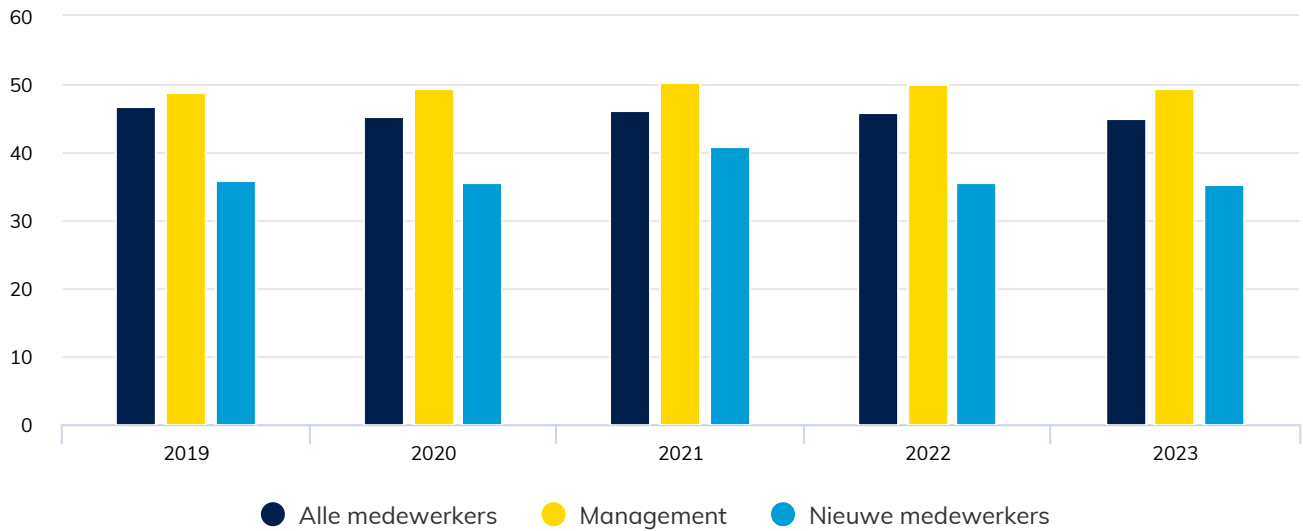
Leeftijd medewerkers

	2023	2022	2021	2020	2019
Leeftijd - DHMR					
20 - 29 jaar	43	38	42	43	48
30 - 39 jaar	114	100	92	90	81
40 - 49 jaar	88	96	107	112	109
50 - 60 jaar	129	130	135	146	159
> 60 jaar	59	65	60	58	59
Totaal	433	429	436	449	456
Leeftijd - overig					
20 - 29 jaar	104	90	70	82	105
30 - 39 jaar	203	203	189	191	169
40 - 49 jaar	232	232	228	237	218
50 - 60 jaar	271	259	252	235	217
> 60 jaar	89	85	88	81	89
Totaal	899	869	827	826	798

Gemiddelde leeftijd medewerkers

Gemiddelde leeftijd (jaren)	2023	2022	2021	2020	2019
Alle medewerkers - DHMR	45,6	46,8	46,8	46,3	47,8
Alle medewerkers - overig	44,8	45,3	45,8	44,8	46,2
Alle medewerkers - totaal	45,1	45,8	46,1	45,3	46,8
Management - DHMR	51,4	51,1	52,8	52	51,3
Management - overig	48,8	49,4	49,1	48,3	48,0
Management - totaal	49,5	49,9	50,2	49,5	48,9
Nieuwe medewerkers - DHMR	33,7	33,6	37	29,9	31,9
Nieuwe medewerkers - overig	36,2	36,1	41,6	37,1	37,7
Nieuwe medewerkers - totaal	35,4	35,6	40,9	35,5	35,8

Gemiddelde leeftijd

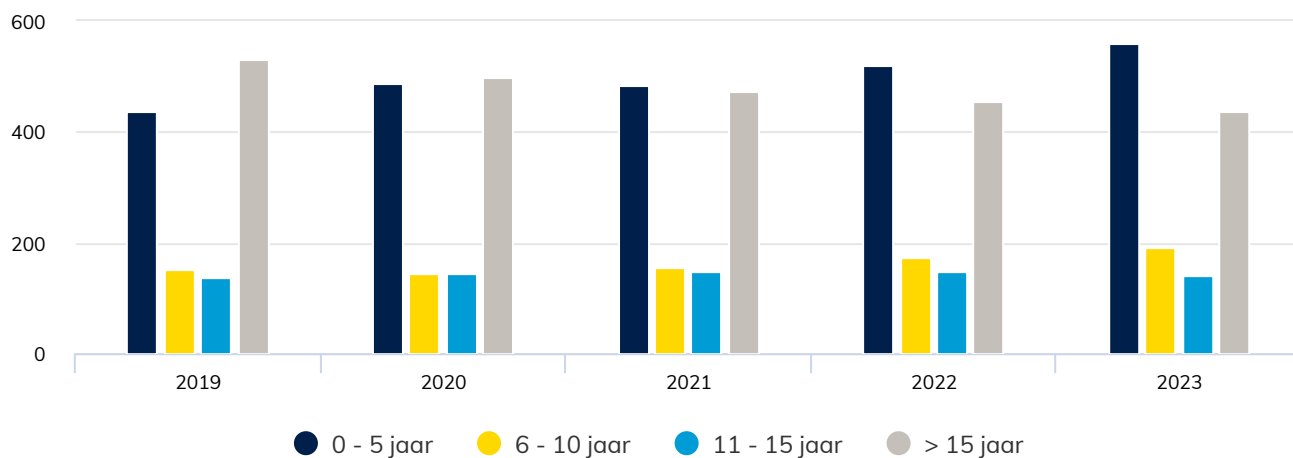


Dienstjaren

In aantal	2023	2022	2021	2020	2019
Dienstjaren - DHMR					
0 - 5 jaar	143	124	118	118	109
6 - 10 jaar	45	36	39	33	33
11 - 15 jaar	31	39	35	39	43
> 15 jaar	214	230	244	259	271
Totaal	433	429	436	449	456
Dienstjaren - overig					
0 - 5 jaar	418	395	367	369	327
6 - 10 jaar	148	139	116	110	118
11 - 15 jaar	111	111	113	107	93
> 15 jaar	222	224	231	240	260
Totaal	899	869	827	826	798

Aantal dienstjaren

(aantal)



Ziekteverzuim

Ziekteverzuim	2023	2022	2021	2020	2019
Ziekteverzuimpercentage - DHMR	5,9%	5,4%	5,1%	5,3%	6,8%
Ziekteverzuimpercentage - overig	4,0%	4,0%	3,1%	3,6%	3,3%
Ziekteverzuimpercentage - totaal	4,6%	4,4%	3,8%	4,1%	4,6%

Overige informatie medewerkers

	2023	2022	2021	2020	2019
CAO					
% medewerkers dat onder de CAO valt	98,7%	98,6%	98,5%	98,4%	98,1%
Verhouding CAO - niet CAO medewerkers	1314-18	1280-18	1244-19	1254-21	1231-23
Veilige werkomgeving					
Lost time injury frequency rate	0,41	0,43	0,42	2,2	0,4
Ongevallen met verzuim	1	1	1	5	1

Contractvorm

Contractvorm (in aantal)	2023	2022
Bepaalde tijd - man	114	80
Bepaalde tijd - vrouw	74	69
Totaal bepaalde tijd	188	149
Onbepaalde tijd - man	827	848
Onbepaalde tijd - vrouw	317	301
Totaal bepaalde tijd	1.144	1.149
Totaal	1.332	1.298

Externe medewerkers

Funcie	2023	2022
Adviseur	37	35
Analytics Specialist	6	6
Asset Manager	2	2
Business manager		2
Control & Compliance		1
Data Scientist	4	3
Development Lead	2	1
Development Professional	10	8
Executive manager	1	1
Ontwerper	3	1
Port Engineer	26	27
Project- / Programmamanager	28	21
Scheepsvaartmeester		1
Secretaresse	2	
Service & Contract Manager	8	8
Software & System Engineer	49	50
Supportmedewerker	13	15
Totaal	191	182

Ongevallen

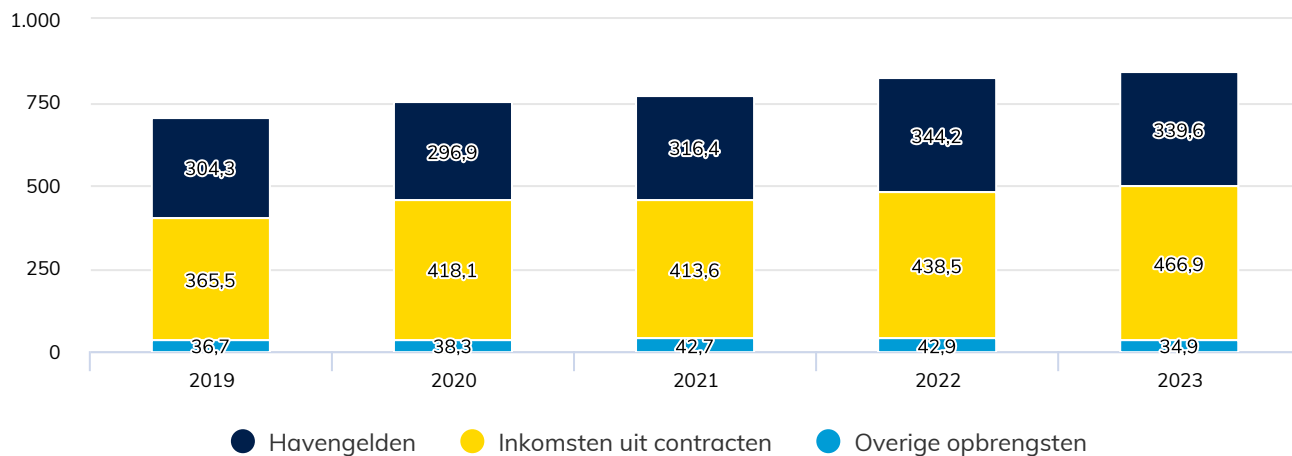
	Medewerkers		Contractors	
	2023	2022	2023	2022
Dodelijk ongeval	0	0		0
Ongeval met verzuim > 1 dag (LTI)	1	1	8	5
Ongeval met aangepast werk (RWC)	1	1	1	0
Ongeval met verzuim < 1 dag (MTC)	1	0	7	3
Ongeval zonder verzuim (EHBO)	4	8	10	7
Bijna ongeval (HIPO)	1	1	5	9
Bijna ongeval	5	5	14	13
Gevaarlijke situatie	185	91	637	730
Positieve observatie	38		173	37
Dagen verzuim a.g.v. ongevallen	21	4		

Financieel historisch overzicht

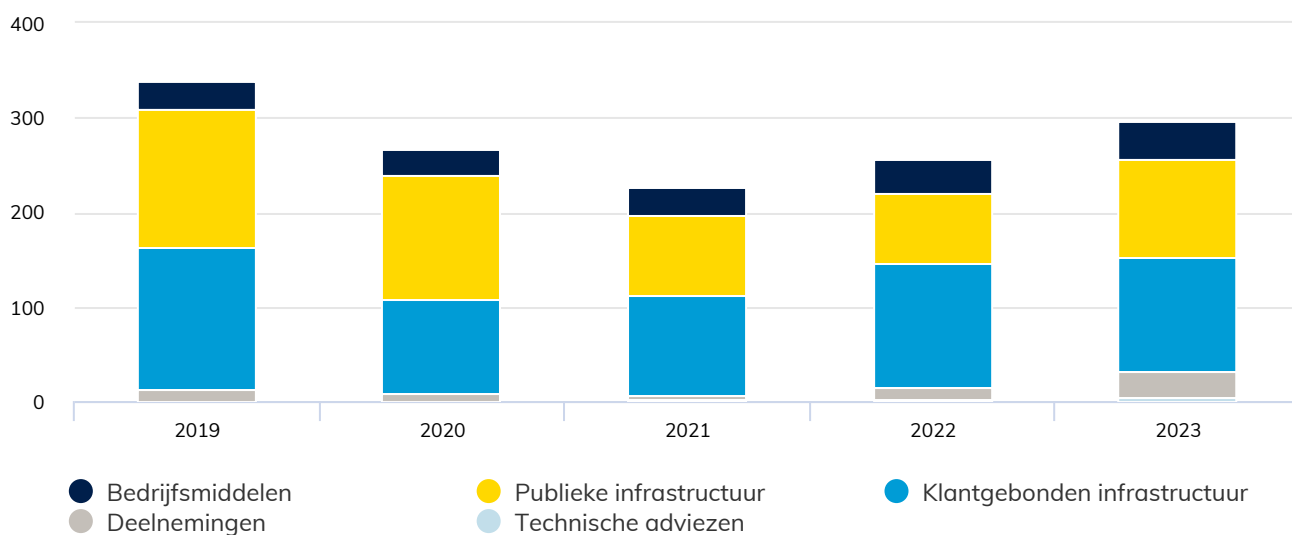
(afgeronde bedragen x € 1 miljoen)	2023	2022	2021	2020	2019
Balans					
Activa	6.210	6.101	6.221	5.778	5.524
Eigen vermogen	4.553	4.450	4.314	4.181	3.955
Langlopende schulden	1.364	1.358	1.629	1.354	1.309
Geïnvesteed vermogen	5.917	5.809	5.943	5.535	5.264
Voorzieningen + kortlopende schulden	293	293	277	243	260
Totaal vermogen	6.210	6.101	6.221	5.778	5.524
Winst-en-verliesrekening					
Som der bedrijfsopbrengsten	842	826	773	753	707
Operationele lasten	293	282	260	276	273
EBITDA	549	543	512	478	433
Afschrijving	187	178	190	161	153
Bedrijfsresultaat (EBIT)	361	366	322	316	280
Financiële baten en lasten	-52	-47	-49	-45	-42
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen	309	318	274	271	238
Belastingen	-76	-81	-33	79	-2
Resultaat deelnemingen	0	10	7	2	3
Nettoresultaat	234	247	247	352	239
Kasstroomoverzicht					
Operationele kasstroom	440	491	293	382	418
Investeringskasstroom	-232	-221	-220	-247	-310
Financieringskasstroom	-95	-383	11	-64	-107
Saldo kasstroom	113	-113	84	71	0,4
Bruto-investeringen					
Klantgebonden infrastructuur	120	131	106	100	150
Publieke infrastructuur ¹	104	75	85	130	146
Bedrijfsmiddelen	39	36	29	27	29
Deelnemingen	29	12	4	8	13
Technische adviezen	4	3	3		
Totaal bruto-investeringen	295	257	226	266	338
Ratio's					
Solvabiliteit (in %, incl. achtergestelde leningen)	73	73	69	72	72
Net debt/EBITDA	1,3	1,4	1,8	2,0	2,1
Interest coverage rate (ICR) ²	6,1	7,0	6,3	6,5	5,8

Omzet

(in € mln)



Investerings



5.7 Natuur in de haven

Beschermd gebied	Omschrijving
Natura 2000	
Voordelta (83.500 ha)	Zeer dynamisch deel van de ondiepe zee westelijk van de Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden, belangrijk vanwege de overgang tussen het zoute mariene milieu en de intergetijdengebieden van de (voormalige) estuaria.
Solleveld & Kapittelduinen (800 ha)	Grotendeels oude, ontkalkte duinen ten noorden van het HIC, waarin kenmerkende heideterreintjes en landgoederen voorkomen met hun specifieke biodiversiteit.
Voornes Duin (1.400 ha)	Jonge, kalkrijke duinen met veel verschillende landschapstypen en geassocieerde flora en fauna, inclusief twee duinmeren.
Oude Maas (500 ha)	De oevers van deze rivier vormen het grootste zoetwatergetijdengebied van Nederland met bijbehorende landschapstypen, zoals grienden en wilgenbossen.
Natuurnetwerk Nederland (NNN)	
Nieuwe Waterweg	Een van de weinige open verbindingen tussen rivier en open zee, en daarmee van essentieel belang zijn voor de jaarlijkse migratie van veel vissoorten.
Hartelkanaal	Een van de weinige open verbindingen tussen rivier en open zee, en daarmee van essentieel belang zijn voor de jaarlijkse migratie van veel vissoorten.
Kleine Beer	Moerasgebied en vochtige hooilanden van ca. 11 Ha, waar veel bijzondere plantensoorten voorkomen, zoals teer guichelheil en moeraswespenorchis. Beheer door Zuid-Hollands Landschap.
Kasteelgaarde Rhoon	Landgoed uit de 16e eeuw met stinzeplanten en oud lindebos. Beheerd door Zuid-Hollands Landschap.
De Oranjeplassen, Maassluis	Van belang voor veel water- en rietvogels, zoals roerdomp en kleine karekiet. Beheerd door Zuid-Hollands Landschap.
De Rietputten, Vlaardingen	Natte rietnatuur op voormalige baggerstort, van belang voor vele rietvogelsoorten. Beheerd door Natuurmonumenten. Wordt door Rijkswaterstaat heringericht als compensatie ten behoeve van de aanleg van de Maasdeltatunnel.

Fauna – Rode-Lijstsoorten in het havengebied in 2023

Soort	RL-status 2023 ¹	deelgebieden ²						DO
		WE	DE	BT	EU	MA	M4H en overig	
Fauna		aanwezigheid						
Vogels								
Patrijs	Perdix Perdix	KW	-	-	-	-	-	-
Koekoek	Cuculus canorus	KW	-	-	-	+	+	-
Bontbekplevier	Charadrius hiaticula	KW	-	-	-	-	+	-
Strandplevier	Charadrius alexandrinus	BE	-	-	-	-	(+)	-
Tureluur	Tringa totanus	GE	-	-	-	-	+	-
Grote mantelmeeuw	Larus marinus	GE	-	-	-	?	+	-
Dwergstern	Sternula albifrons albifrons	KW	-	-	-	-	(+)	-
Visdief	Sterna hirunda	GE	+	-	-	-	+	-
Ransuil	Asio otus	KW	-	-	-	-	-	-
Torenvalk	Falco tinnunculus	KW	-	-	-	+	+	-
Veldleeuwerik	Alauda arvensis	GE	-	-	-	+	+	-
Spotvogel	Hippolais icterina	GE	-	-	-	+	+	-
Nachtegaal	Luscinia megarhynchos	KW	-	-	-	+	+	-
Grauwe Vliegenvanger	Muscicapa striata	GE	-	-	-	-	?	-
Tapuit	Oenanthe oenanthe	BE	-	-	-	-	?	-
Huismus	Passer domesticus	GE	+	-	+	-	-	+
Graspieper	Anthus pratensis	GE	-	-	-	+	+	-
Kneu	Carduelis cannabina	GE	-	-	+	+	+	-
Zoogdieren								
Zwarte rat	Rattus rattus	BE	-	-	-	?	-	-
Haas	Lepus europaeus	GE	+	+	+	+	+	+
Konijn	Oryctolagus caniculus	GE	+	+	+	+	+	+
Laatvlieger	Eptesicus serotinus	KW	-	-	+	-	-	-
Hermelijn	Mustela erminea	KW	-	-	-	-	+	-
Wezel	Mustela nivalis	GE	-	-	-	-	+	-
Bunzing	Mustela putorius	KW	-	-	-	+	?	-
Bijen								
Donkere rimpelrug	Andrena bimaculata	KW	-	-	-	-	+	-
Gebandeerde dwergzandbij	Andrena niveata	BE	-	-	-	+	-	-
Koolzwarte zandbij	Andrena pilipes	BE	-	-	-	-	+	-
Geelstaartklaverzandbij	Andrena wilkella	KW	-	-	-	+	-	-
Grote Koekoekshommel	Bombus vestalis	KW	-	-	-	-	+	-
Vierbandgroefbij	Halictus quadrincinctus	EB	-	-	-	+	-	-
Zwaluwbij	Hoplitis anthocopoides	VN	-	-	-	-	+	-
Roodsprietwespbij	Nomada fulvicornis	KW	-	-	-	-	+	-
Dagvlinders								

Soort	RL-status 2023 ¹	deelgebieden ²							DO
		WE	DE	BT	EU	MA	M4H en overig		
Heivlinder	Hipparchia semele	KW	-	-	-	-	+	-	-
Oranje zandoogje	Pyronia tithonus	GE	-	-	-	+	+	-	-
Bruin blauwtje	Plebeius agestis	GE	-	+	+	+	+	-	-
Nachtvlinders									
Brandnetelkapje	Abrostola tripartita	KW	-	-	-	-	+	-	-
Bonte worteluil	Agrotis vestigialis	KW	-	-	-	-	+	-	-
Spurrie-uil	Anarta trifolii	GE	-	-	-	-	+	-	-
Getekende rozenspanner	Anticlea derivata	GE	-	-	-	-	+	-	-
Kweekgrasuil	Apamea sordens	GE	-	-	-	+	-	-	-
Geelbruine rietboorder	Archanara dissoluta	BE	-	-	-	-	+	-	-
Grote beer	Arctia caja	GE	-	-	-	-	+	-	-
Peper-en-zoutvlinder	Biston betularia	GE	-	-	-	-	+	-	-
Vlasbekuiltje	Calophasia lunula	BE	-	-	-	-	-	+	-
Kleine herculesspanner	Cepphis advenaria	KW	-	-	-	+	-	-	-
Grasbeertje	Coscinia cribraria	BE	-	-	-	-	+	-	-
Gewone breedvleugeluil	Diarsia rubi	GE	-	-	-	-	+	-	-
Klein kokerbeertje	Eilema pygmaeola	BE	-	-	-	-	+	-	-
Geelschouderspanner	Ennomos alniaria	KW	-	-	-	-	+	-	-
Leverkleurige spanner	Euchoeca nebulata	KW	-	-	-	+	-	-	-
Oranje agaatspanner	Eulithis testata	KW	-	-	-	+	-	-	-
Bijvoetdwergspanner	Eupithecia innotata	BE	-	-	-	-	+	-	-
Esdoorndwergspanner	Eupithecia inturbata	GE	-	-	-	+	-	-	-
Meldedwergspanner	Eupithecia simplicata	BE	-	-	-	-	+	-	-
Guldenroededwergspanner	Eupithecia virgaureata	KW	-	-	-	+	-	-	-
Bastaardsatijnvlinder	Euproctis chrysochora	GE	-	-	-	-	+	-	-
Variabele worteluil	Euxoa cursoria	BE	-	-	-	-	+	-	-
Graanworteluil	Euxoa tritici	KW	-	-	-	+	+	-	-
Egelskopboorder	Globia sparganii	KW	-	-	-	-	+	-	-
Goudgele boorder	Gortyna flavago	KW	-	-	-	+	+	-	-
Tweekleurige uil	Hecatera bicolorata	KW	-	-	-	-	+	-	-
Lichte daguil	Heliothis virescens	KW	-	-	-	-	+	-	-
Gele lis-boorder	Helotropha leucostigma	KW	-	-	-	-	+	-	-
Hopwortelboorder	Hepialus humuli	KW	-	-	-	+	+	-	-
Walstropijlstaart	Hyles gallii	BE	-	-	-	-	+	-	-
Egale stipspanner	Idaea straminata	KW	-	-	-	-	+	-	-
Hageheld	Lasiocampa quercus	GE	-	-	-	+	+	-	-
Bruine sikkelluil	Laspeyria flexula	BE	-	-	-	+	+	-	-
Gestippelde rietboorder	Lenisa geminipuncta	KW	-	-	-	-	+	-	-
Satijnvlinder	Leucoma salicis	KW	-	-	+	+	-	-	+
Lichte blokspanner	Lobophora halterata	BE	-	-	-	-	+	-	-

Soort	RL-status 2023 ¹	deelgebieden ²							DO
		WE	DE	BT	EU	MA	M4H en overig		
Gewone grasuil	Luperina testacea	GE	-	-	-	+	-	-	-
Getekende gamma-uil	Macdunnoughia confusa	GE	-	-	-	+	-	-	-
Ringelrups	Malacosoma neustria	KW	-	-	-	-	+	-	-
Kooluil	Mamestra brassicae	GE	-	-	-	-	+	-	-
Helmgrasuil	Mythimna litoralis	BE	-	-	-	-	+	-	-
Spitsvleugelgrasuil	Mythimna straminea	KW	-	-	-	-	+	-	-
Kameeltje	Notodonta ziczac	GE	-	-	-	-	+	-	-
Populierenwesplinder	Paranthrene tabaniformis	BE	-	-	-	-	+	-	-
Agaatvlinder	Phlogophora meticulosa	GE	-	-	-	+	-	-	-
Vale duinrietboorder	Photedes extrema	BE	-	-	-	+	-	-	-
Kustuil	Polymixis lichenea	BE	-	-	+	-	-	-	-
Prachtstipspanner	Scopula marginepunctata	KW	-	-	-	-	+	-	-
Herculesje	Selenia dentaria	GE	-	-	-	-	+	-	-
Kleine rietvink	Simyra albovenosa	KW	-	-	-	-	+	-	-
Geelvleugeluil	Thalpophila matura	KW	-	-	-	+	+	-	-
Gewone gouduil	Xanthia icteritia	KW	-	-	-	-	+	-	-
Weekdieren									
Fijngribde grasslak	Candidula gigaxii	BE	+	-	+	+	+	+	-
Kleine karthuizerslak	Monacha cartusiana	BE	-	-	-	+	-	-	-

1: Rode-Lijststatus: GE = Gevoelig, Kwetsbaar = KW, BE = Bedreigd, EB = Ernstig Bedreigd en VN = Verdwenen uit Nederland.

2: WE = Waal-/Eemhaven, DE = Distripark Eemhaven, BT = Botlek, EU = Europoort, MA = Maasvlakte M4H = Merwe-Vierhavensgebied en Do = Zeehavengebied Dordrecht.

+/- = aan-/afwezig net buiten erfpachtgebied, evt. binnen grens gebiedsplan. ? = Voorheen vastgesteld, geen waarnemingen bekend uit 2023 deelgebieden.

Flora – Rode-Lijstsoorten in het havengebied in 2023

deelgebieden ³

Soort	RL-status 2023 ²	WE	DE	deelgebieden ³			M4H en overig	DO
				BT	EU	MA		
Flora		aanwezigheid						
Liggende asperge	<i>Asparagus officinalis</i> subsp. <i>prostratus</i> KW	-	-	-	+	+	-	-
Moeraswespenorchis	<i>Epipactis palustris</i> KW	-	-	+	+	+	-	-
Vleeskleurige orchis	<i>Dactylorhiza incarnata</i> KW	-	-	-	+	+	-	-
Harlekijn	<i>Anacamptis morio</i> EB	-	-	-	-	+	-	-
Kamgras	<i>Cynosurus cristatus</i> GE	-	-	-	*	-	-	-
Gewoon kweldergras	<i>Puccinellia maritima</i> KW	-	-	-	(+)	(+)	-	-
Zilte waterranonkel	<i>Ranunculus baudotii</i> KW	-	-	-	+	+	-	-
Zeepostelein	<i>Honckenya peploides</i> KW	-	-	-	-	+	-	-
Sierlijke vetmuur	<i>Sagina nodosa</i> KW	-	-	-	+	+	-	-
Slanke Mantelanjer	<i>Petrohagia prolifera</i> KW	-	-	+	-	-	-	-
Muurganzenvoet	<i>Chenopodium murale</i> BE	+	-	-	+	-	-	-
Gewone zoutmelde	<i>Atriplex portulacoides</i> KW	-	-	-	-	(+)	-	-
Kortarige zeekraal	<i>Salicornia europaea</i> KW	-	-	-	+	(+)	-	-
Schorrenkruid	<i>Suaeda maritima</i> KW	-	-	-	-	+	-	-
Zacht loogkruid	<i>Salsola tragus</i> KW	-	-	+	+	+	-	-
Tripmadam	<i>Sedum rupestre</i> KW	+	-	+	-	-	-	-
Parnassia	<i>Parnassia palustris</i> KW	-	-	-	+	+	-	-
Geelhartje	<i>Linum catharticum</i> KW	-	-	-	+	+	-	-
Lathyruswikke	<i>Vicia lathyroides</i> KW	-	-	*	-	-	-	-
Kattendoorn	<i>Ononis repens</i> subsp. <i>spinosa</i> GE	-	-	+	+	-	-	-
Gewone agrimonie	<i>Agrimonia eupatoria</i> GE				+			
Echt lepelblad	<i>Cochlearia officinalis</i> subsp. <i>officinalis</i> BE	-	-	+	+	-	-	-
Melkkruid	<i>Glaux maritima</i> KW	-	-	+	+	+	-	-
Blauw walstro	<i>Sherardia arvensis</i> KW	-	-	+	+	+	-	-
Smalle raai	<i>Galeopsis angustifolia</i> EB	#	-	-	-	#	-	-
Wild kattenkruid	<i>Nepeta cataria</i> KW	-	-	-	-	+	(Sl)	-
Stijve ogentroost	<i>Euphrasia stricta</i> GE	-	-	+	+	+	-	-
Rode ogentroost	<i>Odontites vernus</i> subsp. <i>serotinus</i> GE	+	-	+	+	+	-	-
Blauwe zeedistel	<i>Eryngium maritimum</i> KW	-	-	-	-	+	-	-
Selderij	<i>Apium graveolens</i> KW	-	-	-	-	+	-	-
Knopig doornzaad	<i>Torilis nodosa</i> KW	-	-	-	+	+	-	-
Beemdkroon	<i>Knautia arvensis</i> KW	-	-	*	-	-	-	-
Moeraskruiskruid	<i>Jacobaea paludosa</i> KW	-	-	+	-	-	+	+
Driedistel	<i>Carlina vulgaris</i> BE	-	-	-	-	*	-	-
Stinkend streepzaad	<i>Crepis foetida</i> GE	+	-	-	-	-	-	-

Soort		RL- status 2023 ²	deelgebieden ³					M4H en overig	DO
			WE	DE	BT	EU	MA		
Paardenbloemstreepzaad	Crepis vesicaria subsp. taraxacifolia	KW	-	-	+	+	+	-	-
Gewone vleugeltjesbloem	Polygala vulgaris	GE	-	-	-	-	+	-	-
Trosdravik	Bromus racemosus	KW	-	-	-	+	-	-	-

+ / - : aan / afwezig. (+) = aanwezig net buiten erfpachtgebied, evt. binnen grens gebiedsplan. * Bekend van dit gebied maar niet vastgesteld in 2023. # Binnen erfpachtgebied buiten beheergebied.

2 : RL(Rode Lijst)-status: GE = Gevoelig, KW = Kwetsbaar, BE = Bedreigd, EB = Ernstig Bedreigd, VN = Verdwenen uit Nederland en NB = Niet Beschouwd (de soort is niet meegenomen in het opstellen van de Rode Lijst).

WE = Waal-/Eemhaven, DE = Distripark Eemhaven, BT = Botlek, EU = Europoort, MA = Maasvlakte M4H = Merwe--Vierhavensgebied en Do = Zeehavengebied Dordrecht. (Sl) = Sluffer.

5.8 Global reporting initiative content index

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft gerapporteerd conform de GRI Standards voor de periode 1 januari 2023 tot en met 31 december 2023.

Categorie / code	Verwijzing 2023	Omissie	
GRI 2: General disclosures 2021			
2-1	Organizational details	Colofon, Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling, Bestuursstructuur en governance	
2-2	Entities included in the organization's sustainability reporting	Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling Scope van het jaarverslag	
2-3	Reporting period, frequency and contact point	Scope van het jaarverslag, Colofon, Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling	
2-4	Restatements of information	Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling	
2-5	External assurance	Assurancerapport van de onafhankelijke accountant, Controleverklaring van de onafhankelijke accountant	
2-6	Activities, value chain, and other business relationships	Profiel van het Havenbedrijf Rotterdam, Mensenrechten en arbeidsrechten, Financiële resultaten en overslag, Balans, Winst- en verliesrekening, KPI's, Kerncijfers	
2-7	Employees	Kerncijfers, Medewerkers en organisatie	Niet van toepassing: Seizoensinvloeden op onze werkpopulatie. Wij hebben een stabiele werkpopulatie
2-8	Workers who are not employees	Kerncijfers, Medewerkers en organisatie	
2-9	Governance structure and composition	Bestuursstructuur en governance, Personalia Algemene directie, Personalia van de Raad van Commissarissen, Diversiteit en inclusiviteit	
2-10	Nomination and selection of the highest governance body	Bestuursstructuur en governance	-
2-11	Chair of the highest governance body	Bestuursstructuur en governance	
2-12	Role of the highest governance body in overseeing the management of impacts	Bestuursstructuur en governance, Bezoldiging commissarissen en bestuurders, Risicomanagement, Bedrijfscode	
2-13	Delegation of responsibility for managing impacts	Scope van het jaarverslag, Bestuursstructuur en governance, Risicomanagement	
2-14	Role of the highest governance body in sustainability reporting	Toelichting op het jaarverslag, assurancerapport van de onafhankelijke accountant	
2-15	Conflicts of interest	Bestuursstructuur en governance, risicomanagement, Mensenrechten en arbeidsrechten, Bedrijfscode	
2-16	Communication of critical concerns	Klokkenluidersregeling, Bestuursstructuur en governance	

Categorie / code		Verwijzing 2023	Omissie
2-17	Collective knowledge of the highest governance body	Bericht van de raad van Commissarissen, Bestuursstructuur en governance	
2-18	Evaluation of the performance of the highest governance body	Bestuursstructuur en governance, Bezoldiging commissarissen en bestuurders	
2-19	Remuneration policies	Bezoldiging commissarissen en bestuurders	
2-20	Process to determine remuneration	Bezoldiging commissarissen en bestuurders, Bestuursstructuur en governance	
2-21	Annual total compensation ratio	Bezoldiging commissarissen en bestuurders	
2-22	Statement on sustainable development strategy	Voorwoord Algemene directie, Voortvarend werken aan de energietransitie, Onze eigen ambities op CO2-reductie	
2-23	Policy commitments	Bestuursstructuur en Corporate governance, Bedrijfscode	
2-24	Embedding policy commitments	Bestuursstructuur en governance, risicomanagement, Mensenrechten en arbeidsrechten, Bedrijfscode	
2-25	Process to remediate negative impacts	Mensenrechten en arbeidsrechten, Bedrijfscode	
2-26	Mechanisms for seeking advice and raising concerns	Klokkenluidersregeling	
2-27	Compliance with law and regulations	Klokkenluidersregeling	
2-28	Membership associations	Een selectie van onze lidmaatschappen: World business council for sustainable development (WBCSD) , ICC (International Chamber of Commerce) en van IAPH (International Association of Ports and Harbors). VNO-NCW, European Sea Ports Association, Hydrogen Europe, Bundesverband Deutscher Binnenschiffahrt, Deutsche Verkehrsforum, European Logistics forum Nederland Maritiem Land, Nederlandse Vereniging voor Binnenhavens, Netherlands British Chambers of Commerce, Association Internationale Villes et Ports, EVO, Logistieke Alliantie, European Grouping for Territorial Cohesion-Rhine alpine, Duits Nederlandse handelskamer, Verein für europäische Binnenschiffahrt und Wasserstrassen, International Association of Ports and harbours, Sea LNG,, World Ports Climate Action Programme, Brancheorganisatie voor Zeehavens, Duits-Nederlandse Handelskamer, Holland House Brussel, Nederlandse Vereniging voor Duurzame Energie.	
2-29	Approach to stakeholder engagement	Stakeholderbetrokkenheid, Hoe wij waarde creëren, Draagvlak haven	
2-30	Collective bargaining agreements	Kerncijfers	
Material topics			
3-1	Process to determine material topics	Toelichting op het jaarverslag	
3-2	List of material topics	Toelichting op het jaarverslag	

3-3	Management of material topics:	Verwijzing 2023	Omissie
	Energietransitie		
	a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)	Risicomanagement, Voortvarend werken aan de energietransitie, Onze eigen ambities op CO ₂ -reductie, Hoe wij waarde creëren, Toelichting bij de KPI's	
	b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships	Trends en toekomst, Risicomanagement, Voortvarend werken aan de energietransitie, Onze eigen ambities op CO ₂ -reductie, Toelichting bij de KPI's	
	c. Policies or commitments regarding the material topic	Trends en toekomst, Voortvarend werken aan de energietransitie, Onze eigen ambities op CO ₂ -reductie, Toelichting bij de KPI's	
	d. Actions taken to manage the topic and related impacts, including:	Voortvarend werken aan de energietransitie, Onze eigen ambities op CO ₂ -reductie, Hoe wij waarde creëren, Toelichting bij de KPI's	
	i. actions to prevent or mitigate potential negative impacts; ii. actions to address actual negative impacts (incl. remediation actions); iii. actions to manage actual and potential positive impacts		
	e. Tracking of the effectiveness of the actions taken: i. processes used to track the effectiveness of the actions; ii. goals, targets, and indicators used to evaluate progress; iii. the effectiveness of the actions (incl. progress toward the goals and targets); iv. lessons learned and how these have been incorporated into operational policies and procedures	Voortvarend werken aan de energietransitie, Onze eigen ambities op CO ₂ -reductie, KPI's, Kerncijfers - CO ₂ -uitstoot	
	f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.	Voortvarend werken aan de energietransitie, Onze eigen ambities op CO ₂ -reductie, Stakeholderbetrokkenheid	
302-1	Energy consumption within the organization	Kerncijfers - Energieverbruik	
302-2	Energy consumption outside of the organization	Kerncijfers - Energieverbruik	
302-3	Energy intensity	Kerncijfers - Energieverbruik	
302-4	Reduction of energy consumption	Kerncijfers - Energieverbruik	
302-5	Reductions in energy requirements of products and services	Kerncijfers - Energieverbruik	
305-1	Direct (Scope 1) GHG emissions	Onze eigen ambities op CO ₂ -reductie	
305-2	Energy indirect (Scope 2) GHG emissions	Onze eigen ambities op CO ₂ -reductie	
305-3	Other indirect (Scope 3) GHG emissions	Onze eigen ambities op CO ₂ -reductie	
305-4	GHG emissions intensity	Onze eigen ambities op CO ₂ -reductie	

Categorie / code	Verwijzing 2023	Omissie
305-5 Reduction of GHG emissions	Onze eigen ambities op CO ₂ -reductie	
305-6 Emissions of ozone-depleting substances (ODS)		Niet beschikbaar: Niet relevant voor onze operaties
305-7 Nitrogen oxides (NOx), sulfur oxides (SOx), and other significant air emissions	Gezonde omgeving, In het kort - Environment	
3-3 Nautische Veiligheid		
a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)	Veiligheid, Risicomanagement, Mensenrechten en arbeidsrechten, Toelichting bij de KPI's - Nautische veiligheid	
b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships	Veiligheid, Risicomanagement, Toelichting bij de KPI's - Nautische veiligheid	
c. Policies or commitments regarding the material topic	Veiligheid, Toelichting bij de KPI's - Nautische veiligheid	
d. Actions taken to manage the topic and related impacts, including:	Veiligheid, Hoe wij waarde creëren, Toelichting bij de KPI's - Nautische veiligheid	
i. actions to prevent or mitigate potential negative impacts; ii. actions to address actual negative impacts (incl. remediation actions); iii. actions to manage actual and potential positive impacts		
e. Tracking of the effectiveness of the actions taken: i. processes used to track the effectiveness of the actions; ii. goals, targets, and indicators used to evaluate progress; iii. the effectiveness of the actions (incl. progress toward the goals and targets); iv. lessons learned and how these have been incorporated into operational policies and procedures	Veiligheid, KPI's, Kerncijfers, Toelichting bij de KPI's - Nautische veiligheid	
f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.	Veiligheid, Toelichting bij de KPI's - Nautische veiligheid	
3-3 Arbeidsveiligheid		
a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)	Arbeidsveiligheid, Risicomanagement, Mensenrechten en arbeidsrechten, Toelichting bij de KPI's - Arbeidsveiligheid	

Categorie / code	Verwijzing 2023	Omissie
b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships	Arbeidsveiligheid, Risicomanagement, Toelichting bij de KPI's - Arbeidsveiligheid	
c. Policies or commitments regarding the material topic	Arbeidsveiligheid, Toelichting bij de KPI's - Arbeidsveiligheid	
d. Actions taken to manage the topic and related impacts, including:	Arbeidsveiligheid, Hoe wij waarde creëren, Toelichting bij de KPI's - Arbeidsveiligheid	
i. actions to prevent or mitigate potential negative impacts; ii. actions to address actual negative impacts (incl. remediation actions); iii. actions to manage actual and potential positive impacts		
e. Tracking of the effectiveness of the actions taken: i. processes used to track the effectiveness of the actions; ii. goals, targets, and indicators used to evaluate progress; iii. the effectiveness of the actions (incl. progress toward the goals and targets); iv. lessons learned and how these have been incorporated into operational policies and procedures	Arbeidsveiligheid, KPI's, Toelichting bij de KPI's - Arbeidsveiligheid	
f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.	Arbeidsveiligheid, Toelichting bij de KPI's - Arbeidsveiligheid	
403-1 Occupational health and safety management system	Arbeidsveiligheid	
403-2 Hazard identification, risk assessment, and incident investigation	Arbeidsveiligheid	
403-3 Occupational health services	Arbeidsveiligheid	
403-4 Worker participation, consultation, and communication on occupational health and safety	Arbeidsveiligheid	
403-5 Worker training on occupational health and safety	Arbeidsveiligheid	
403-6 Promotion of worker health	Arbeidsveiligheid	
403-7 Prevention and mitigation of occupational health and safety impacts directly linked by business relationships	Arbeidsveiligheid	
403-8 Workers covered by an occupational health and safety management system	Arbeidsveiligheid	
403-9 Work-related injuries	Arbeidsveiligheid, kerncijfers	

Categorie / code	Verwijzing 2023	Omissie
403-10 Work-related ill health	Arbeidsveiligheid, Medewerkers en organisatie, Beroepsziekte met dodelijke afloop: geen	Niet beschikbaar: gegevens over beroepsziekten van niet medewerkers, deze registeren we niet en lopen via de partij via wie wij hen inhuren.
3-3 Kwaliteit haveninfrastructuur		
a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)	Kwaliteit haveninfrastructuur, Risicomanagement, Klimaatadaptatie en waterveiligheid, Toelichting bij de KPI's - Kwaliteit haveninfrastructuur	
b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships	Kwaliteit haveninfrastructuur, Risicomanagement, Klimaatadaptatie en waterveiligheid, Toelichting bij de KPI's - Kwaliteit haveninfrastructuur	
c. Policies or commitments regarding the material topic	Kwaliteit haveninfrastructuur, Klimaatadaptatie en waterveiligheid, Toelichting bij de KPI's - Kwaliteit haveninfrastructuur	
d. Actions taken to manage the topic and related impacts, including: i. actions to prevent or mitigate potential negative impacts; ii. actions to address actual negative impacts (incl. remediation actions); iii. actions to manage actual and potential positive impacts	Kwaliteit haveninfrastructuur, Risicomanagement, Klimaatadaptatie en waterveiligheid, Toelichting bij de KPI's - Kwaliteit haveninfrastructuur	
e. Tracking of the effectiveness of the actions taken: i. processes used to track the effectiveness of the actions; ii. goals, targets, and indicators used to evaluate progress; iii. the effectiveness of the actions (incl. progress toward the goals and targets); iv. lessons learned and how these have been incorporated into operational policies and procedures	Kwaliteit haveninfrastructuur, KPI's, Toelichting bij de KPI's - Kwaliteit haveninfrastructuur	
f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.	Kwaliteit haveninfrastructuur, Toelichting bij de KPI's - Kwaliteit haveninfrastructuur	
3-3 Ondernijende criminaliteit		
a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)	Ondernijende criminaliteit, Risicomanagement, Mensenrechten en arbeidsrechten, Toelichting bij de KPI's - Ondernijende criminaliteit	

Categorie / code	Verwijzing 2023	Omissie
b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships	Ondermijnende criminaliteit, Risicomanagement, Mensenrechten en arbeidsrechten, Toelichting bij de KPI's - Ondermijnende criminaliteit	
c. Policies or commitments regarding the material topic	Ondermijnende criminaliteit, Mensenrechten en arbeidsrechten, Toelichting bij de KPI's - Ondermijnende criminaliteit	
d. Actions taken to manage the topic and related impacts, including:	Ondermijnende criminaliteit, Risicomanagement, Mensenrechten en arbeidsrechten, Toelichting bij de KPI's - Ondermijnende criminaliteit	
i. actions to prevent or mitigate potential negative impacts; ii.		
actions to address actual negative impacts (incl. remediation actions); iii. actions to manage actual and potential positive impacts		
e. Tracking of the effectiveness of the actions taken: i. processes used to track the effectiveness of the actions; ii. goals, targets, and indicators used to evaluate progress; iii. the effectiveness of the actions (incl. progress toward the goals and targets); iv. lessons learned and how these have been incorporated into operational policies and procedures	Ondermijnende criminaliteit, KPI's, Toelichting bij de KPI's - Ondermijnende criminaliteit	
f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.	Ondermijnende criminaliteit, Toelichting bij de KPI's - Ondermijnende criminaliteit	

3-3	Cybersecurity HbR		
-----	--------------------------	--	--

a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)	Cybersecurity, Risicomanagement, Toelichting bij de KPI's - Cybersecurity	
b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships	Cybersecurity, Risicomanagement, Toelichting bij de KPI's - Cybersecurity	
c. Policies or commitments regarding the material topic	Cybersecurity, Toelichting bij de KPI's - Cybersecurity	
d. Actions taken to manage the topic and related impacts, including:	Cybersecurity, Toelichting bij de KPI's - Cybersecurity	
i. actions to prevent or mitigate potential negative impacts; ii.		
actions to address actual negative impacts (incl. remediation actions);		
iii. actions to manage actual and potential positive impacts		

Categorie / code	Verwijzing 2023	Omissie
	<p>e. Tracking of the effectiveness of the actions taken: i. processes used to track the effectiveness of the actions; ii. goals, targets, and indicators used to evaluate progress; iii. the effectiveness of the actions (incl. progress toward the goals and targets); iv. lessons learned and how these have been incorporated into operational policies and procedures</p> <p>f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.</p>	<p>Cybersecurity, KPI's, Toelichting bij de KPI's - Cybersecurity</p> <p>Cybersecurity, Toelichting bij de KPI's - Cybersecurity</p>
3-3 Klantwaardering		
	<p>a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)</p> <p>b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships</p> <p>c. Policies or commitments regarding the material topic</p> <p>d. Actions taken to manage the topic and related impacts, including: i. actions to prevent or mitigate potential negative impacts; ii. actions to address actual negative impacts (incl. remediation actions); iii. actions to manage actual and potential positive impacts</p> <p>e. Tracking of the effectiveness of the actions taken: i. processes used to track the effectiveness of the actions; ii. goals, targets, and indicators used to evaluate progress; iii. the effectiveness of the actions (incl. progress toward the goals and targets); iv. lessons learned and how these have been incorporated into operational policies and procedures</p> <p>f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.</p>	<p>Klantwaardering, Risicomanagement, Toelichting bij de KPI's - Klantwaardering</p> <p>Klantwaardering, Risicomanagement, Toelichting bij de KPI's - Klantwaardering</p> <p>Klantwaardering, Toelichting bij de KPI's - Klantwaardering</p> <p>Klantwaardering, Toelichting bij de KPI's - Klantwaardering</p> <p>Klantwaardering, KPI's, Toelichting bij de KPI's - Klantwaardering</p> <p>Klantwaardering, Toelichting bij de KPI's - Klantwaardering</p>
3-3 Draagvlak haven		

Categorie / code	Verwijzing 2023	Omissie
<p>a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)</p> <p>b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships</p> <p>c. Policies or commitments regarding the material topic</p> <p>d. Actions taken to manage the topic and related impacts, including:</p> <p>i. actions to prevent or mitigate potential negative impacts; ii. actions to address actual negative impacts (incl. remediation actions); iii. actions to manage actual and potential positive impacts</p> <p>e. Tracking of the effectiveness of the actions taken: i. processes used to track the effectiveness of the actions; ii. goals, targets, and indicators used to evaluate progress; iii. the effectiveness of the actions (incl. progress toward the goals and targets); iv. lessons learned and how these have been incorporated into operational policies and procedures</p> <p>f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.</p>	<p>Draagvlak haven, Risicomanagement, Toelichting bij de KPI's - Draagvlak haven</p> <p>Draagvlak haven, Risicomanagement, Toelichting bij de KPI's - Draagvlak haven</p> <p>Draagvlak haven, Toelichting bij de KPI's - Draagvlak haven</p> <p>Draagvlak haven, Toelichting bij de KPI's - Draagvlak haven</p> <p>Draagvlak haven, KPI's, Toelichting bij de KPI's - Draagvlak haven</p> <p>Draagvlak haven, Toelichting bij de KPI's - Draagvlak haven</p>	

<p>3-3 Aantrekkelijke en gezonde omgeving</p>	<p>a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)</p> <p>b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships</p> <p>c. Policies or commitments regarding the material topic</p>	<p>Gezonde omgeving, Natuur in de haven, Risicomanagement, Toelichting bij de KPI's - Aantrekkelijke en gezonde omgeving</p> <p>Gezonde omgeving, Natuur in de haven, Risicomanagement, Toelichting bij de KPI's - Aantrekkelijke en gezonde omgeving</p> <p>Gezonde omgeving, Natuur in de haven, Toelichting bij de KPI's - Aantrekkelijke en gezonde omgeving</p>
--	--	--

Categorie / code	Verwijzing 2023	Omissie
<p>d. Actions taken to manage the topic and related impacts, including:</p> <p>i. actions to prevent or mitigate potential negative impacts; ii. actions to address actual negative impacts (incl. remediation actions); iii. actions to manage actual and potential positive impacts</p>	<p>Gezonde omgeving, Natuur in de haven, Hoe wij waarde creëren, Toelichting bij de KPI's - Aantrekkelijke en gezonde omgeving</p>	
<p>e. Tracking of the effectiveness of the actions taken: i. processes used to track the effectiveness of the actions; ii. goals, targets, and indicators used to evaluate progress; iii. the effectiveness of the actions (incl. progress toward the goals and targets); iv. lessons learned and how these have been incorporated into operational policies and procedures</p>	<p>Gezonde omgeving, Toelichting bij de KPI's - Aantrekkelijke en gezonde omgeving</p>	
<p>f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.</p>	<p>Gezonde omgeving, Toelichting bij de KPI's - Aantrekkelijke en gezonde omgeving</p>	
<p>304-1 Operational sites owned, leased, managed in, or adjacent to, protected areas and areas of high biodiversity value outside protected areas</p>	<p>Gezonde omgeving, Natuur in de haven</p>	
<p>304-2 Significant impacts of activities, products and services on biodiversity</p>	<p>Gezonde omgeving</p>	
<p>304-3 Habitats protected or restored</p>	<p>Gezonde omgeving</p>	
<p>304-4 IUCN Red List species and national conservation list species with habitats in areas affected by operations</p>	<p>Natuur in de haven</p>	
<p>3-3 Ruimte voor transitie</p>		
<p>a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)</p>	<p>Ruimte voor transitie, Risicomanagement, Toelichting bij de KPI's - Ruimte voor transitie</p>	
<p>b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships</p>	<p>Ruimte voor transitie, Risicomanagement, Toelichting bij de KPI's - Ruimte voor transitie</p>	
<p>c. Policies or commitments regarding the material topic</p>	<p>Ruimte voor transitie, Toelichting bij de KPI's - Ruimte voor transitie</p>	

Categorie / code	Verwijzing 2023	Omissie
d. Actions taken to manage the topic and related impacts, including: i. actions to prevent or mitigate potential negative impacts; ii. actions to address actual negative impacts (incl. remediation actions); iii. actions to manage actual and potential positive impacts	Ruimte voor transitie, Hoe wij waarde creëren, Toelichting bij de KPI's - Ruimte voor transitie	
e. Tracking of the effectiveness of the actions taken: i. processes used to track the effectiveness of the actions; ii. goals, targets, and indicators used to evaluate progress; iii. the effectiveness of the actions (incl. progress toward the goals and targets); iv. lessons learned and how these have been incorporated into operational policies and procedures	Ruimte voor transitie	Niet beschikbaar: We werken aan een doelstelling op dit thema.
f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.	Ruimte voor transitie, Toelichting bij de KPI's - Ruimte voor transitie	

Other special disclosures		
201-1	Direct economic value generated and distributed	Jaarrekening
201-2	Financial implications and other risks and opportunities due to climate change	Jaarrekening, Taskforce on Climate-related Financial Disclosures (TCFD)
201-3	Defined benefit plan obligations and other retirement plans	Jaarrekening, Mensenrechten en arbeidsrechten
201-4	Financial assistance received from government	Jaarrekening, Bestuursstructuur en governance
207-1	Approach to tax	Fiscaal beleid
207-2	Tax governance, control, and risk management	Fiscaal beleid
207-3	Stakeholder engagement and management of concerns related to tax	Fiscaal beleid
207-4	Country-by-country reporting	Fiscaal beleid
401-1	New employee hires and employee turnover	Kerncijfers - Mens en organisatie
401-2		Er wordt geen onderscheid in beloning tussen fulltime medewerkers en parttime medewerkers gemaakt

Categorie / code	Verwijzing 2023	Omissie
401-3 Parental leave	Aantal medewerkers met ouderschapsverlof in 2023: 104 medewerkers (71 man, 33 vrouw)	Niet beschikbaar: We hebben geen inzicht in wie er in aanmerking kan komen voor ouderschapsverlof en wie er binnen het jaar uitdienst gaat na het opnemen van ouderschapsverlof.
404-1 Average hours of training per year per employee		Niet beschikbaar: We hebben geen inzicht in het aantal uren training per medewerker.
404-2 Programs for upgrading employee skills and transition assistance programs	Medewerkers en organisatie	
404-3 Percentage of employees receiving regular performance and career development reviews	In totaal hebben 1.284 (96,4%) medewerkers een functioneringsgesprek gehad. Dat is iets minder dan het aantal medewerkers op 31 december 2023. Dat verschil komt doordat medewerkers die na 1 oktober zijn gestart geen "formulier" meer krijgen, omdat ze niet formeel beoordeeld worden over dat jaar, daarvoor waren ze te kort in dienst in 2023.	
405-1 Diversity of governance bodies and employees	Kerncijfers ; RvC leden vallen in de categorie > 50 jaar.	
405-2 Ratio of basic salary and remuneration of women to men	Uit een recente analyse is gebleken dat een gender paygap niet te verklaren is door geslacht. Door een externe partij is een audit uitgevoerd op de gehanteerde methodiek en de conclusie is dat de gender pay gap analyse correct is uitgevoerd.	
406-1 Incidents of discrimination and corrective actions taken	Er zijn in 2023 geen meldingen ontvangen die een relatie hadden met discriminatie.	

5.9 Afkortingen en begrippen

Afkorting/Begrip	Toelichting
Q $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Microgram per kubieke meter
A Aanvaringen	Nautische ongevallen tussen schepen en andere (varende) objecten
ABP	Algemeen Burgelijk Pensioenfonds
Achterland	De gebieden die voor hun invoer en uitvoer zijn aangewezen op een haven
ADC	Alternatieven, Dwingende redenen van groot openbaar belang en Compensatie
Agribulk	Agrarische massagoederen, zoals granen, oliehoudende zaden en veevoedergrondstoffen
ALC	Asset Life Cycle
APMT	A.P. Møller-Mærsk Group Terminal
AVG	Algemene verordening gegevensbescherming
B BBP	Bruto binnenlands product
Biomassa	Biologisch afbreekbaar deel van landbouwproducten en afvalstoffen dat wordt gebruikt voor energieopwekking
BNG	Bank Nederlandse Gemeenten
BOOST	Better Oyster Outplacement & Seeding Techniques
Breakbulk	Goederen waarvan de hoeveelheid niet naar maat of gewicht maar per stuk wordt opgegeven. Dit in tegenstelling tot stortgoed of bulkgoed. Breakbulk of stukgoederen worden los vervoerd of in kisten, kratten, vaten of balen
BTO	Bouwkundige, technische en organisatorische keuzes
Bulkgoed	Goederen die niet per stuk (zoals containers, dozen) maar los in het ruim van een schip worden gestort (bijv. ruwe olie, steenkolen, ijzererts, granen). Andere gebruikte termen voor bulkgoed zijn massagoed of stortgoed
C CAO	Collectieve arbeidsovereenkomst
CapEx	Kapitaaluitgaven
CAPM	Capital Asset Pricing Model
CCS	Carbon Capture and Storage
CEO	Chief Executive Officer. Algemeen directeur
CEO a.i.	Chief Executive Officer ad interim. Tijdelijk Algemeen Directeur
CER	Container Exchange Route
CES	Cluster Energie Strategie
CFO	Chief Financial Officer. Financieel directeur
CO ₂	Koolstofdioxide
CO ₂ Footprint	Zie Footprint CO ₂
CO ₂ -afvang en -opslag	CO ₂ die ontstaat in een fabriek of energiecentrale wordt afgevangen. Vervolgens gaat de CO ₂ , meestal vloeibaar gemaakt, per schip of via pijpleidingen naar opslagplaatsen. In Nederland ligt een CO ₂ -leidingennetwerk, dat is bedoeld voor gebruik van CO ₂ in de gewassenteelt: het loopt van het Rotterdamse havengebied naar tuinders en kassen in het Westland
Congestie	Opstopping van containerbinnenvaart met vertraging in de afhandeling van containers als gevolg
COO	Chief Operating Officer. Operationeel directeur
CoPP	Community of Practice Plastic

Corporate Governance Code	Aanduiding van de manier waarop een bedrijf zijn organisatie stuurt. Van moderne (veelal beursgenoteerde) bedrijven wordt verwacht dat zij een duidelijke 'corporate governance code' geïmplementeerd hebben
COSO	Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission
CSR	Corporate Social Responsibility
CSRD	Corporate Sustainability Reporting Directive
CTO	Chief Transition Officer
D D&I	Diversiteit en inclusie
DCF	Discounted Cash Flow
DCMR Milieudienst Rijnmond	Milieudienst van en voor de Rijnmondgemeenten en de provincie Zuid-Holland. Werkt in opdracht van de provincie Zuid-Holland en de gemeenten uit de regio Rijnmond
DDoS	(Distributed) Denial-of-Service-aanval
Deltalinq	Belangenvereniging van ondernemers in de haven van Rotterdam
DFDS	Det Forenede Dampskibs-Selskab
DHMR	De Divisie Havenmeester
DNSH	Do no significant harm
Droge bulk- of massagoederen	Vaste goederen die in bulk worden vervoerd zoals ertsen, steenkool en granen
E EBIT	Earnings Before Interest and Tax. Maatstaf voor operationele inkomsten vóór aftrek van rente en belasting
EBITDA	Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization. Operationele kasstroom
EBN	Energie Beheer Nederland
EHBO	Ongeval zonder verzuim
EIB	Europese Investeringsbank
EM	Environmental Management
eNPS	Employee Net Promotor Score
ESG	Environment, Social, Governance.
ESRS	European Sustainability Reporting Standards
F FEED	Front-end Engineering Design
Feeder	Transportdienst die lokaal wordt gebruikt voor het aanleveren en afhalen van goederen
FERM	Initiatief gericht op het delen van kennis en best practices tussen bedrijven op het gebied van cybersecurity
FIOD	Fiscale inlichtingen- en opsporingsdienst
Footprint CO ₂	Een milieumaat voor het bedrijfsleven. Bedrijven die hiermee bezig zijn maken op deze wijze inzichtelijk hoeveel CO ₂ hun bedrijf uitstoot. Door deze footprint is eenvoudig te zien waar CO ₂ -uitstoot kan worden gereduceerd
FPS	Future Proof Shipping
FTE	Fulltime-equivalent
G GAAP	Generally Accepted Accounting Principles
GHG	Greenhouse Gas protocol
GRI	Global Reporting Initiative. Niet-gouvernementele organisatie die wereldwijd standaarden ontwikkelt voor maatschappelijke jaarverslaggeving
GWW	Grond Water Weg
H Hamburg-Le Havre range	Gebied in West-Europa waar veel havens liggen. De grootste havens binnen deze range zijn Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam, Hamburg en Le Havre. De totale markt waar wij ons marktaandeel op baseren bestaat uit de havens binnen deze reeks

HaMIS	Havenmeester Management Informatie Systeem. Een informatiesysteem voor scheepvaartbegeleiding
HbR	Havenbedrijf Rotterdam
HCCE	Human Capital Coalitie Energietransitie
HEC	Havenervaringscentrum
HESP	Haven Emissie Service Platform
HIC	Haven- en industriecomplex
HMNG	Harbour Master Next Generation
HR	Human Resources
HRDD	Human Rights Due Dilligence
Hub	Mainport, middelpunt
I IAPH	International Association of Ports and Harbors
IBJ	International Bulk Journal
ICC	International Chamber of Commerce
ICR	Interest Coverage Rate
IMO	International Maritime Organization
International Bill of Human Rights	Bestaat uit de 'Universele Verklaring van de Rechten van de Mens', het 'Internationaal Verdrag inzake Economische, Sociale en Culturele rechten' en het 'Internationaal Verdrag inzake Burgerrechten en Politieke rechten'
IRP	Incident Responspan
ISAE	International Standard on Assurance Engagements
ISO 14001	Internationale standaard met eisen voor een milieumanagementsysteem
ISO 14064	Internationale eisen en richtlijnen voor monitoring en verificatie van de uitstoot van broeikasgassen
ISO 55001	Internationale norm die de eisen voor het ontwikkelen, implementeren, onderhouden en verbeteren van een management systeem voor assetmanagement specificceert
ISPS	International Ship and Port facility Security code
IVM	Integrale Veiligheidsmonitor
J JIT	Just-In-Time
Joint venture	Samenwerking tussen 2 of meer ondernemingen
JTF	Just Transition Fund
K KPI	Kritieke prestatie-indicator
KRVE	Koninklijke Roeiers Vereeniging Eendracht
KTO	Klanttevredenheidonderzoek
Kton	Duizend ton (1 miljoen kilogram) = Kiloton
KvK	Kamer van Koophandel
L License to operate	Mandaat van de omgeving (stakeholders) om te kunnen blijven opereren
LNG	Liquified Natural Gas. Aardgas in vloeibare vorm
LNV	Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
LOB	Loopbaanoriëntatie- en begeleidingprogramma
LRR	Loodswezen Rotterdam-Rijnmond
LTI	Ongeval met verzuim > 1 dag
LTIFR	Lost Time Injury Frequency Rate
M M4H	Merwe-Vierhavens

MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, een onderdeel van de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
MKI	Milieukostenindicator
MO	Medewerkersonderzoek
MOB	Mobalisation for the Environment
Modal shift	Verschuiving van vervoer over weg naar de schonere modaliteiten water en spoor
MoU	Memorandum van overeenstemming
MSC	Mediterranean Shipping Company
MTC	Ongeval met verzuim < 1 dag
Mton	Miljoen ton = Megaton
MultiCore	Joint venture tussen Havenbedrijf Rotterdam en Vopak Chemicals Logistics. Exploitatie pijpleidingen
MVO	Maatschappelijk verantwoord ondernemen
MW	Megawatt
N Nat massagoed	Vloeibare bulkgoederen, zoals ruwe olie, vloeibaar aardgas
Nautisch ongeval	Een ongewilde gebeurtenis die een schip tijdens de vaart overkomt. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen nautische ongevallen, significante nautische ongevallen en zogenaemde bijnaaanvaringen (near-miss situations)
NCTV	Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid
NFRD	Non-Financial Reporting Directive
NGD	Nautische gegarandeerde diepgang
NGO's	Niet- of non-gouvernementele organisatie
NNN	Natuurnetwerk Nederland
NO ₂	Stikstofdioxide
NOVI	Nationale Omgevingsvisie
NOx	Nitric Oxide
NSI	Nautische Safety Index
O OC	Onderdeelcommissie
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development. Organisatie voor economische samenwerking en ontwikkeling
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
Offshore	Activiteiten die op enige afstand van de kust plaatsvinden, meestal gericht op exploratie en winning van olie, wind en gas
OOB	Organisatie van openbaar belang
OpEx	Operationele uitgaven
OPS	Onshore Power Supply-systemen
OR	Ondernemingsraad
P PCS	Port Community System
PKB	Persoonlijke Keuzebudget
PM10	Fijnstof
PPE	Property, Plant and Equipment
PRA	Port Referentie Architectuur
PwC	PricewaterhouseCoopers
PZI	Platform Zero Incidents
R RAK	Regionaal afsprakenkader

RDM	Rotterdamsche Droogdok Maatschappij
RDW	Rijksdienst voor het Wegverkeer
RIE	Risico Inventarisatie- en Evaluatiemethode
RPF	Rotterdam Port Fund
RvB	Raad van Bestuur
RvC	Raad van Commissarissen
RWC	Ongeval met aangepast werk
RWG	Rotterdam World Gateway
RWS	Rijkswaterstaat
S SBTi	Science Based Targets initiative
Scheepsbezoek	Een scheepsbezoek is de fysieke binnenkomst van een aangemeld zeeschip in de Rotterdamse haven
Scope 1-emissie	Directe CO ₂ -emissie van Havenbedrijf Rotterdam zelf
Scope 2-emissie	Indirecte CO ₂ -emissie uit de productie van energie die Havenbedrijf Rotterdam zelf verbruikt
Scope 3-emissie	Overige indirecte CO ₂ -emissie
SDG's	Sustainable Development Goals
SEB	Safety Evaluation Board
SEC	Super EcoCombi. Een nieuwe vrachtwagencombinatie
Segment (goederen-)	Groep goederensoorten met overeenkomende eigenschappen. Een voorbeeld van een goederensegment is droog massagoed
SEI	Safety and Environmental Index. Index waarmee de (Rijks)Havenmeester meet in welke mate aan boord van de (zee)scheepvaart regels op het gebied van veiligheid en milieu worden nageleefd
Shortsea	Vervoer van goederen over een traject dat voor een deel uit zee of oceaan bestaat, maar waarbij de oceaan niet wordt gekruist
SO	Stakeholderonderzoek
SO ₂	Zwavel dioxide
SOM	Strategisch Omgevingsmanagement
STC	Scheepvaart en Transport College
Stukgoed	Goederen waarvan de hoeveelheid niet naar maat of gewicht maar per stuk wordt opgegeven. Dit in tegenstelling tot stortgoed of bulkgoed. Stukgoederen worden los vervoerd of in kisten, kratten, vaten of balen
Supplychain	Logistieke keten
T TCFD	Task Force on Climate-related Financial Disclosures
TEU of Twenty-foot Equivalent Unit	Eenheid voor het meten van de capaciteit van een containerschip of containerterminal. 1 TEU komt overeen met een lading van een container van 20 voet (= 6,096 meter)
TIZ	Programma Toekomst In Zicht
TLN	Transport en Logistiek Nederland
TNO	Toegepast-Natuurwetenschappelijk Onderzoek
TTW	Tank to Wheel. Emissies voor scope 1, 2 en 3e
U ULCV	Ultra Large Container Vessel
UNGC	United Nations Global Compact
UNGP	United Nations Guiding Principles for Business and Human Rights
V VBS	Verkeer begeleidend systeem
VCA	Veiligheid, Gezondheid en Milieu Checklist Aannemers

Verlader	Partij die een lading wenst te laten vervoeren
VGM	Veiligheid, Gezondheid en Milieu Commissie
VOG	Verklaring Omtrent Gedrag
VPB	Vennootschapsbelasting
VPC	Virtuele PortShuttle Concept
VRR	Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond
W Waakvlamprogramma	Bij het Waakvlamprogramma wordt het contact met stakeholders geïntensiveerd op het moment dat er urgente issues spelen
WACC	Gewogen gemiddelde kosten van het vermogen
WBCSD	World Business Council for Sustainable Development
Wbni	Wet bescherming netwerk en infrastructuur
WHO	World Health Organization. Wereldgezondheidsorganisatie
Wnb	Wet natuurbescherming
WOR	Wet op Ondernemingsraden
WPCAP	World Ports Climate Action Program
WTW	Well to Weel. Emissies voor scope 3 (uitgezonderd 3e)
X XR	Extinction Rebellion
Z ZES	Zero Emission Services. Bedrijf dat verwisselbare batterijcontainers verhuurt aan binnenvaartschepen

5.10 Colofon

Uitgave

Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Redactie en bewaking consistentie

Communications & External Affairs, Finance, Bureau Tekstschrijvers, 2bHonest

Controle op juistheid, volledigheid en relevantie

Internal Audit

Vormgeving en realisatie online- en PDF publicatie

Communications & External Affairs, Service Center Facilitair en Vormgeving

Technische realisatie en hosting

F19 digital Reporting

AV producties

Thiemo van Dam, IJsbreker TV

Fotografie

Danny Cornelissen, Jan Peter Hemminga (Maters en Hermsen), Wild Port of Europe, Martens Multimedia, Marc Nolte, Anne Reitsma, Clint Steegeman (iStock by Getty Images), Ries van Wendel de Joode, Jouke van Gorsel (iStock by Getty Images), IJsbreker TV, Jerry Lampen, iStock bij Getty Images, Ernst Bode, Rob Altena, Kees Torn, Rene Reizennaarjewerk.nl, Van Hattum en Blankevoort, Taskforce Clean Sweep Rotterdam, Floor van Kleeff

Feedback

Graag horen wij wat u van ons jaarverslag vindt. U kunt reageren via de [contactpagina](#).

Contact

Bezoekadres

Havenbedrijf Rotterdam N.V.

World Port Center (WPC)

Wilhelminakade 909

3072 AP Rotterdam

Havennummer 1247

Postadres

Postbus 6622

3002 AP Rotterdam

T: 010-2521010

W: www.portofrotterdam.com