



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

---

# Inhoudsopgave

<b>TER INLEIDING</b>	<b>2</b>
Mijlpalen 2023	3
Voorwoord Algemene directie	5
<b>HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM</b>	<b>7</b>
Profiel van het Havenbedrijf Rotterdam	8
Hoe wij waarde creëren	11
<b>BELEID EN RESULTATEN</b>	<b>19</b>
Veiligheid	20
Ondermijnende criminaliteit	22
Cybersecurity	23
Ruimte voor transitie	24
Kwaliteit haveninfrastructuur	24
Onze eigen ambities op CO <sub>2</sub> -reductie	30
Voortvarend werken aan de energietransitie	34
Klimaatadaptatie en waterveiligheid	41
Gezonde omgeving	44
Natuur in de haven	47
Medewerkers en organisatie	50
Diversiteit en inclusiviteit	52
Arbeidsveiligheid	53
Mensenrechten en arbeidsrechten	56
Draagvlak haven	59
Bestuursstructuur en governance	63
Risicomanagement	67
Financiële resultaten en overslag	70
Balans	75
Winst- en verliesrekening	76
Kerncijfers	76
<b>OVERIGE INFORMATIE</b>	<b>77</b>
Toelichting op het jaarverslag	78
Colofon	81



## TER INLEIDING

---

# Mijlpalen 2023



## **Porthos gaat door**

Porthos heeft de definitieve investeringsbeslissing genomen. In 2024 start in Rotterdam de bouw van het eerste grote systeem voor CO<sub>2</sub>-transport en -opslag in Nederland. Porthos slaat CO<sub>2</sub> 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](https://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 KLIMAATACHT



### **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.



## 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 CO<sub>2</sub>-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

---



# 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 CO<sub>2</sub>-reductiedoelstelling van 55% in 2030 ten opzichte van 1990. Met een breed portfolio aan energietransitieprojecten zijn we op weg naar CO<sub>2</sub>-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	<b>12.470 ha</b>	Waterdiepte NAP (max.)	<b>24,6 m</b>
Oppervlakte land	<b>8.103 ha</b>	Kademuren	<b>76,4 km</b>
Oppervlakte water	<b>4.367 ha</b>	Zee- en binnenvaartsteigers	<b>126</b>
Totale lengte Rotterdams havengebied	<b>42 km</b>	Oevers (glooiingen)	<b>174,7 km</b>

# 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.

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

CO<sub>2</sub>-uitstoot HIC (Mton): 22,6 Mton (2022)

AANTREKKELIJKE &  
GEZONDE OMGEVING

Slijkstofdioxide (NO<sub>2</sub>): 23,4 (µg/m<sup>3</sup>)(2022)  
Zwavel dioxide (SO<sub>2</sub>): 1,4 (µg/m<sup>3</sup>)(2022)  
Fijnstof (PM10): 18,6 (µg/m<sup>3</sup>)(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)  
CO<sub>2</sub> 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 milieuruimte zijn beperkt; we maken zorgvuldige afwegingen bij het invullen van de ruimte.

## Dialoog 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 milieuruimte, 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 betekent dat wij gedegen afwegingen moeten maken. Daarnaast zijn onze license to operate en license to grow afhankelijk van de reputatie onder omwonenden en het Nederlands publiek.

#### **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 CO<sub>2</sub>-uitstoot in het Rotterdamse haven- en 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 geluidsruijme 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-uitstoot van 9,3 Mton in het haven- en industriecomplex. Onze doelstelling voor 2022 (cijfer loopt een jaar achter) was een CO<sub>2</sub>-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.

## 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).

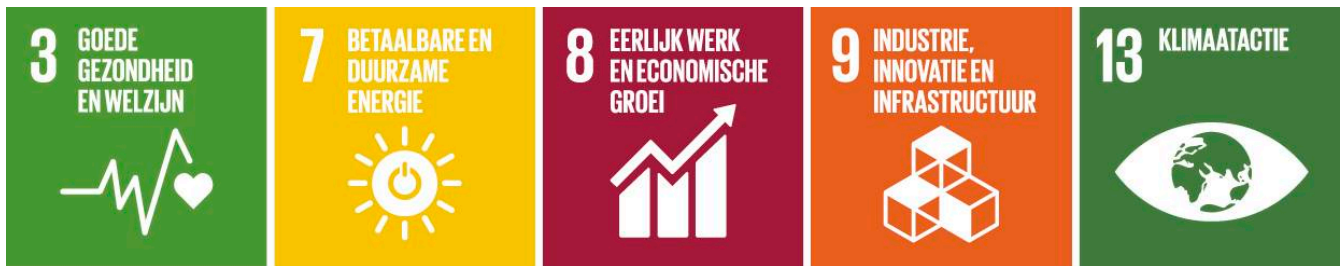
Ons risicobeheersings- en controlesysteem is ingericht om de grootste risico's voor het Havenbedrijf Rotterdam en haar stakeholders te beperken.

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 (NO<sub>2</sub>): **23,4**  
> zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>): **1,4**  
> fijnstof (PM<sub>10</sub>): **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



CO<sub>2</sub>-uitstoot HIC:  
**22,6 Mton** (2022)

CO<sub>2</sub>-uitstoot HbR: **1.908,1  
Kton**



## BELEID EN RESULTATEN

---

# 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 Siemons: *'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.'*

## Ongevallen

- 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. 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.

### **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

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.

## Onze inspanningen

De verschillende vormen van drugsmokkel 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.

# 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

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 cybercrisisoefening 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 Cybernavitics 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.

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.

## 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.'*

### 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 CO<sub>2</sub>-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.

### **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.

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 CO<sub>2</sub>-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.

### **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.

### **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 crucialer voor distributiegericht vrachtverkeer. De toegankelijkheid over de weg is ook van groot belang voor zowel de werknemers als de dienstverleners in de haven.

### **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 Brienoordcorridor 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.

### **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.

### **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.

### **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 CO<sub>2</sub>-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.

### **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.

### **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 CO<sub>2</sub>-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.

# Onze eigen ambities op CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-reductiedoelen na.'*

## Onze CO<sub>2</sub>-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
<b>Emissiebronnen Havenbedrijf</b>	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)
<b>Verantwoordelijkheid</b>	'Control' Resultaatsverplichting	'Influence' Inspanningsverplichting	'Influence' Inspanningsverplichting
<b>Emissiedoelstelling 2030 (t.o.v. 2019)</b>	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 CO<sub>2</sub>-footprint

Onze CO<sub>2</sub>-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 CO <sub>2</sub> eq	2023	2022	2021	2020	2019	Realisatie Δ 2019-2023	Science based target Δ 2019-2030
Scope 1 - Vaartuigen, voertuigen, vastgoed <sup>1</sup>	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%	
<b>Scope 1 + 2</b>	<b>1,52</b>	<b>2,65</b>	<b>2,70</b>	<b>3,05</b>	<b>3,31</b>	<b>-54%</b>	<b>-90%</b>
Scope 3i - Zakelijke reizen (vlieguren <sup>2</sup> , woon-werkverkeer <sup>3</sup> )	1,43	1,39	0,90	1,38	3,12	-54%	-60%
Scope 3ii - Opdrachten aannemers (brandstoffen) <sup>4</sup>	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%
<b>Scope 3</b>	<b>1906,57</b>	<b>2086,33</b>	<b>1996,35</b>	<b>1998,38</b>	<b>1979,10</b>	<b>-4%</b>	
Emissie-intensiteit scope 1 + 2 (ton CO <sub>2</sub> / € mln omzet)	1,80	3,21	3,50	4,05	4,69	-62%	
Emissie-intensiteit scope 3 (kton CO <sub>2</sub> / € mln omzet)	2,27	2,53	2,58	2,65	2,80	-19%	

Door afronding kan het lijken dat getallen niet optellen

<sup>1</sup> 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

<sup>2</sup> 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

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> De opgenomen waarde voor scope 3iii 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](http://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 CO<sub>2</sub>-equivalenten; andere broeikasgassen, zoals methaan en zwavelhexafluoride, worden hierin meegerekend, herberekend als CO<sub>2</sub>-equivalenten. Wij presenteren de cijfers van andere broeikasgassen niet afzonderlijk omdat de emissies van andere broeikasgassen ten opzichte van CO<sub>2</sub> 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) CO<sub>2</sub>.

**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 CO<sub>2</sub>.

**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 Vliegvluchten:** De emissies uit vliegvluchten berekenen we door de gevlogen kilometers te vermenigvuldigen met een emissiefactor voor lange vluchten of korte vluchten. Het aantal vlieggkilometers 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 CO<sub>2</sub>-uitstoot over de jaren varieert en vooral afhankelijk is van het aantal gebaggerde m<sup>3</sup> 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 CO<sub>2</sub>-reductie te van het scheepvaartverkeer te bewerkstelligen wordt ingezet op efficiency (bijvoorbeeld kortere wachttijden), walstroombaciliteiten 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-uitstoot van het beton met 50%. Dit helpt om onze CO<sub>2</sub>-footprint te verlagen.

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 CO<sub>2</sub>. Onze initiatieven op het gebied van walstroom verminderen die uitstoot door schepen te voorzien van een schone energiebron.

# 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 CO<sub>2</sub> (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.

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.

## CO<sub>2</sub>-uitstoot in ons haven-en industriecomplex

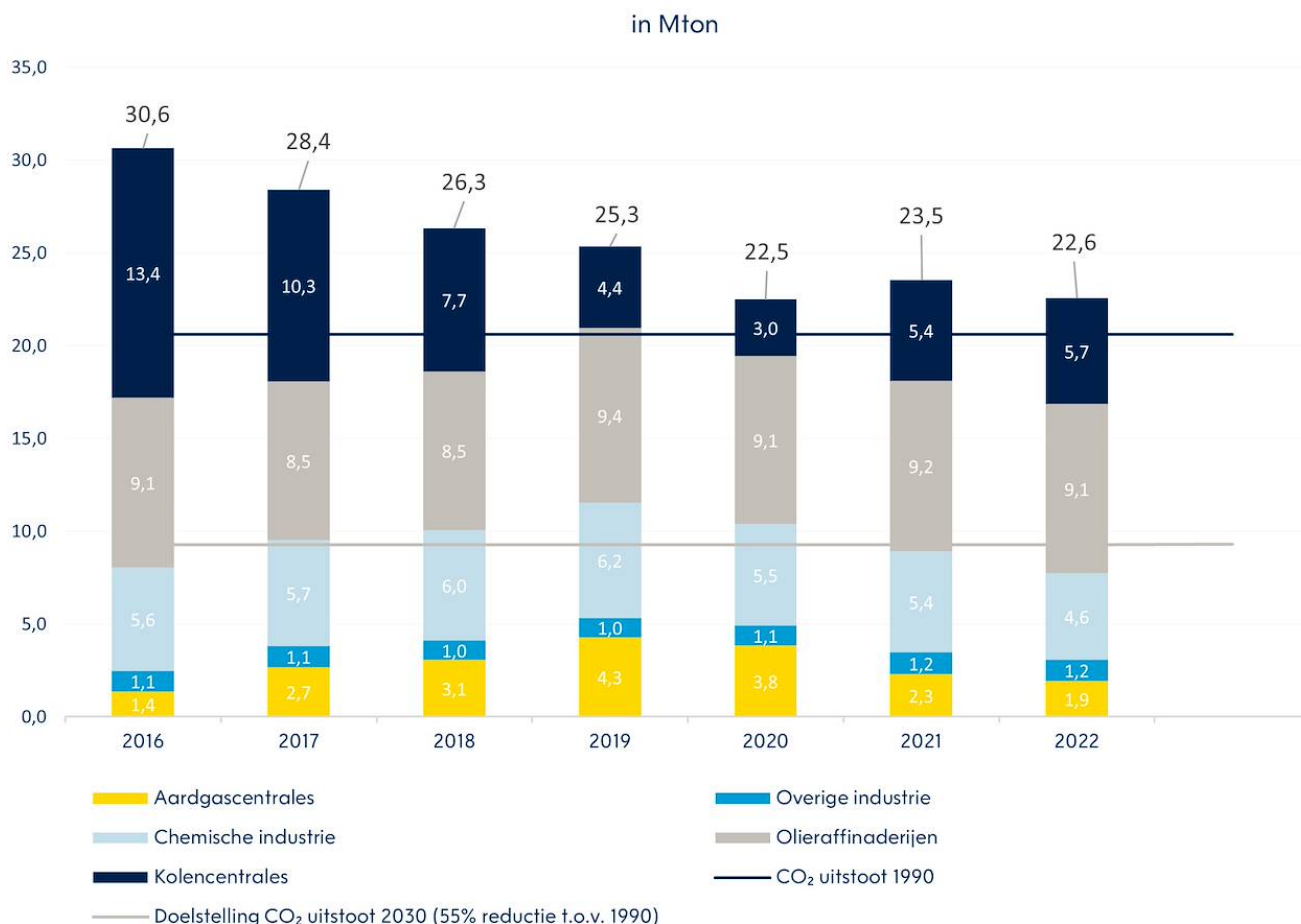
Het gerapporteerde cijfer loopt een jaar achter. De uitstootgegevens afkomstig van onze bronnen zijn pas na het eerste kwartaal beschikbaar. In 2023 rapporteren we daarom het cijfer over 2022:

- De doelstelling voor 2022 van de absolute CO<sub>2</sub>-uitstoot in het haven- en industriecomplex bedroeg 22,8 Mton.
- De gerealiseerde CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 (pijler 2 en 4), maar ook een grondstof (pijler 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 (pijler 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. CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>-opslag in Nederland.'*

Het systeem voor afvang, vervoer en opslag van CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> in het systeem te laten brengen. Vanaf het compressorstation verlaat de CO<sub>2</sub>-leiding het havengebied met een hoge druk richting de bodem van de Noordzee. Dankzij Porthos wordt straks 2,5 miljoen ton CO<sub>2</sub> per jaar afgevangen en permanent opgeslagen. CO<sub>2</sub>-opslag is daarmee een wezenlijke maatregel voor de industrie om bij te dragen aan de Nederlandse klimaatdoelstellingen.

### **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, CO<sub>2</sub>, (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.

### **Verzwaren elektriciteitsnet absoluut noodzakelijk**

Om in de toenemende vraag naar elektriciteit te voorzien en om de CO<sub>2</sub>-reductiedoelstelling van 2030 te halen, is verzwaring 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.



## **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.

## **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 CO<sub>2</sub>. 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 CO<sub>2</sub> uitstoot significant lager dan wanneer gemengd kunststofafval wordt verbrand.

### **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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub> 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 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.

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 CO<sub>2</sub>, stik- als fijnstof. Bovendien neemt het nestgeluid van de cruiseschepen aanzienlijk af.

### **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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-uitstoot binnen Routescanner volgens het GLEC framework; LRQA (Lloyds Register Quality Assurance) verifieerde de CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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.

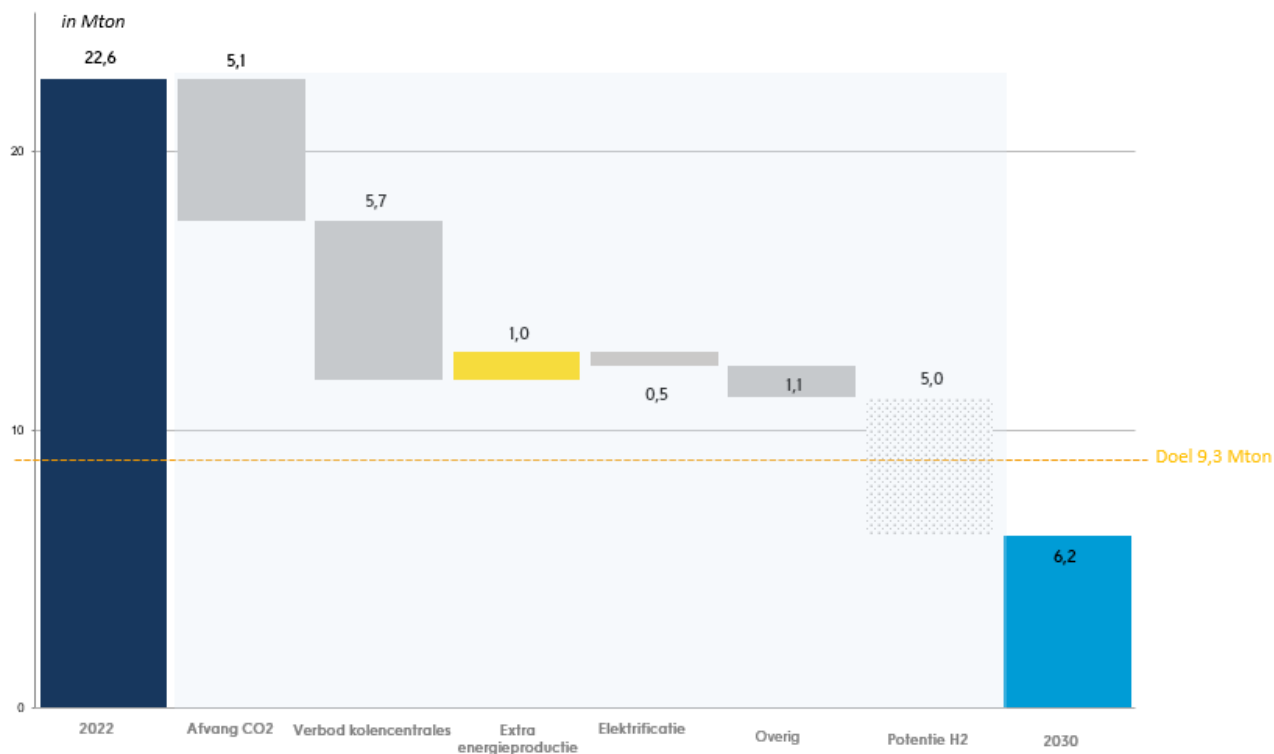
### **Data Safe House zorgt voor inzicht**

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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>-uitstoot buiten de haven, maar binnen het complex leidt het tot meer CO<sub>2</sub>-uitstoot. Afvang van CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 (beschermde) 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:

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

### **Waterveiligheid**

Een belangrijk klimatarisico 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. Havenreinen 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.

# 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.

## 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/m<sup>3</sup> bedroeg, ten opzichte van 23,1 µg/m<sup>3</sup> 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 CO<sub>2</sub>. Daarom voeren de gemeente en het Havenbedrijf Rotterdam een gezamenlijke strategie en ontwikkelprogramma om walstroom voor zeeschepen te versnellen en op te schalen.

## 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.

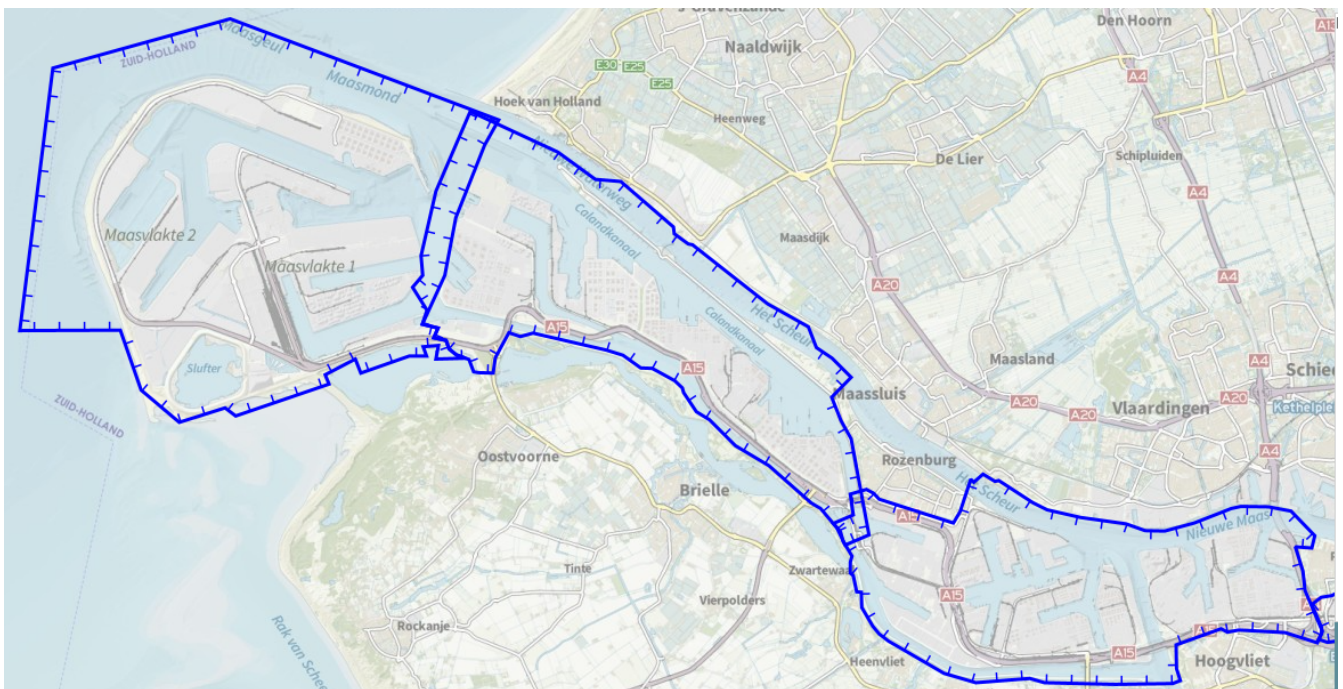
Het zogenoemde nestgeluid van afgemeerde schepen is daarbij een belangrijk onderwerp. Om de periode tot het thematisch omgevingsplan te overbruggen, stelden we met de regiopartijen in 2023 de interim werkwijze nestgeluid op. We actualiseerden ook de (proces)afspraken met de regiogemeenten over de woningbouwprogramma's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



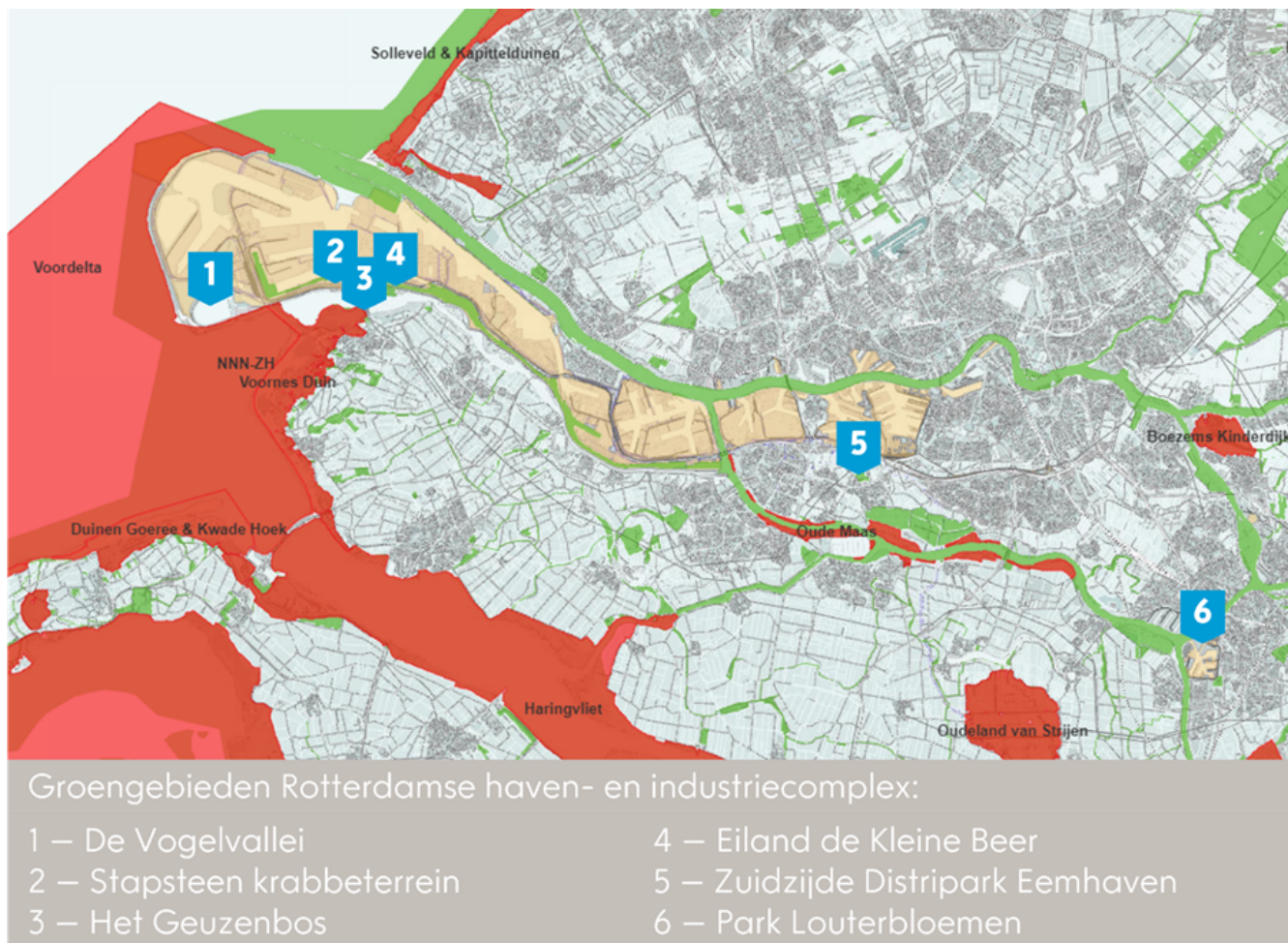
De veiligheidscontouren voor de Maasvlakte, Europoort en Botlek-Vondelingenplaat. De Waal- en Eemhaven en het havengebied Dordrecht hebben ook veiligheidscontouren.

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.

# 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.

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.

# 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.'*



### 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.

# 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%).

## 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.



# 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 CO<sub>2</sub>-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.

## 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).

## Klantwaardering

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 de 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.

# 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.

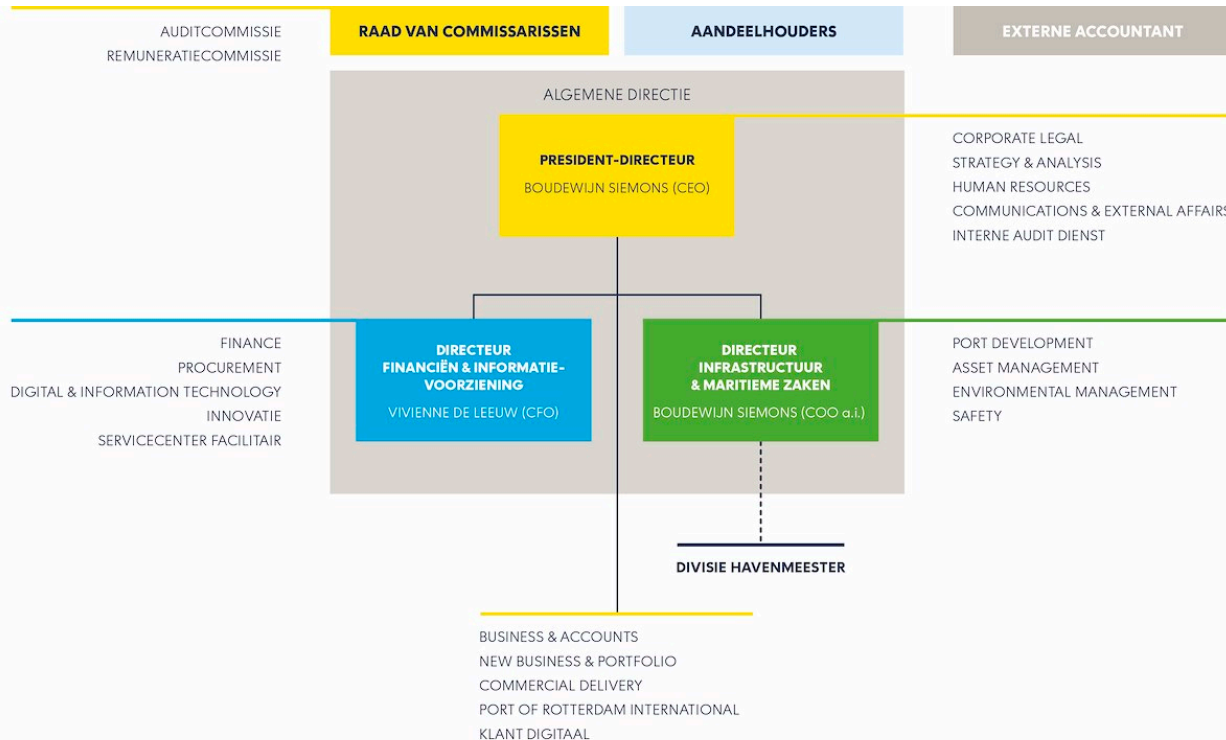
De bevoegdheden van de Raad van Commissarissen en de Algemene Vergadering van Aandeelhouders zijn onder meer vastgelegd in de wet en de statuten (zie [hier](#)). De aandeelhouders hebben gezamenlijke zeggenschap over belangrijke beslissingen. Zo vergen investeringen boven de 50 miljoen euro en een wijziging 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 uitgiffes 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
<b>Bestuur</b>	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	
<b>Commissaris</b>	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

## 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.

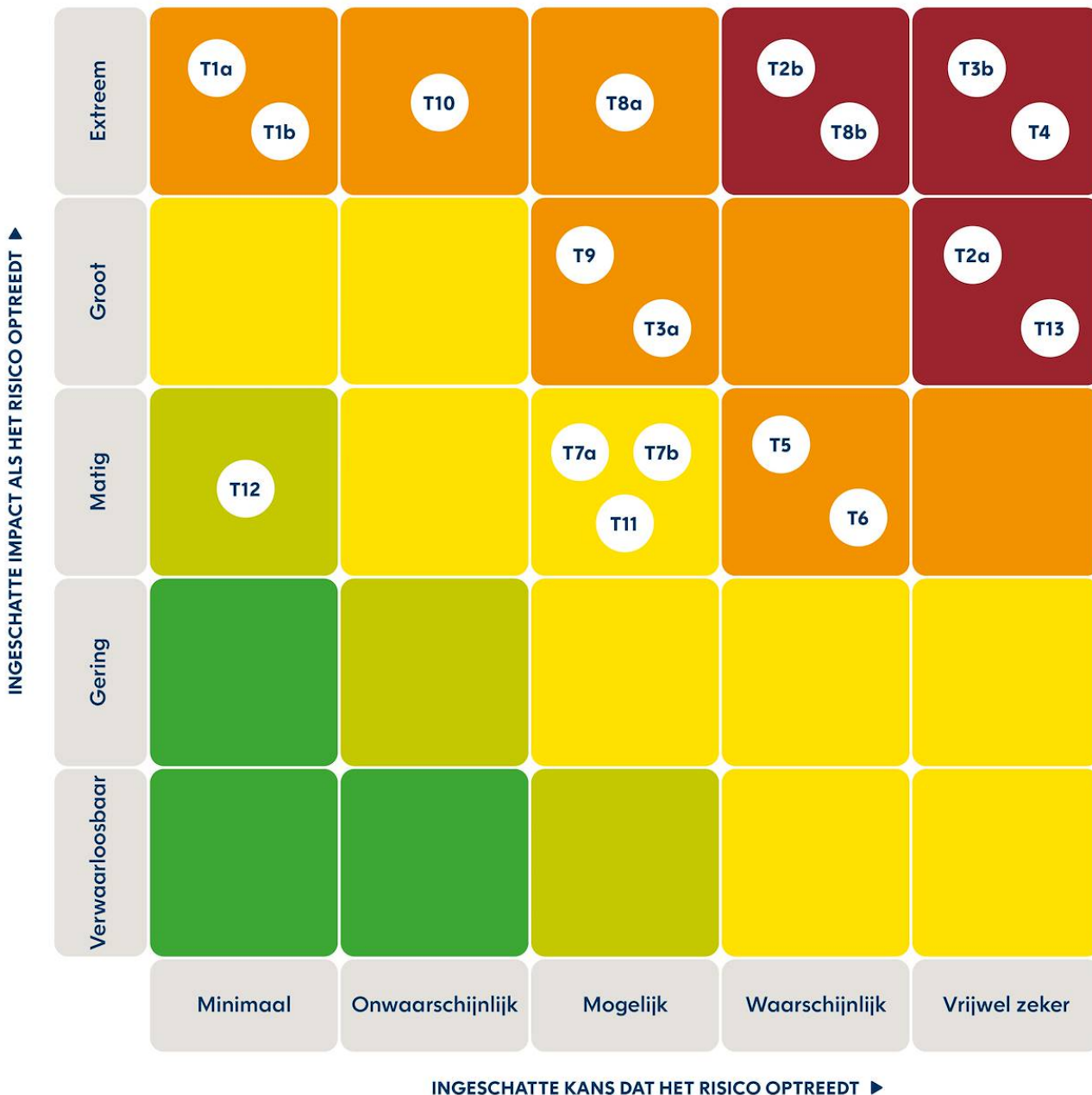
Het risicobeheersings- en controlesysteem start op de werkvloer. Afdelingen en projectteams zijn zelf verantwoordelijk voor de risico-identificatie, -beoordeling, -beheersing en -rapportage. Risicomanagementadviseurs en controllers zorgen voor ondersteuning. Zij komen als Risk & Control community regulier 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.

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 top risico'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. Verder vinden op het gebied van klimaat specifieke thema 's onderzoeken en verdiepingen plaats.

Ieder top risico 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 top risico's twee keer per jaar. Onze top risico'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'.



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

**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.

## 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 kademuuren 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.

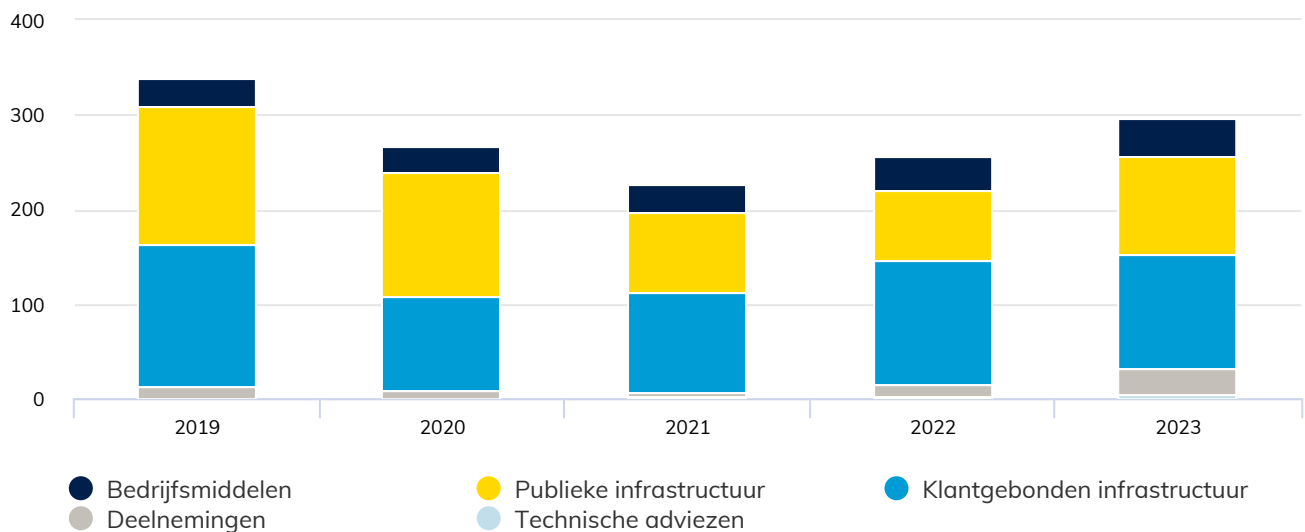
Onze operationele lasten namen toe met 3,8% (292,9 miljoen euro) in vergelijking met 2022. Deze stijging komt doordat de loonkosten toenamen door de reguliere cao-stijging en de exploitatielasten over de gehele breedte toenamen door indexatie van tarieven. Dit is met name zichtbaar in de ingekochte diensten,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

### Investeringen

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.



<b>(Brutogewicht x 1.000 metrische tonnen)</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>	<b>Vershil (aantal)</b>	<b>Vershil (%)</b>
Droog massagoed	70.642	80.064	-9.422	-11,8%
Nat massagoed	205.627	212.771	-7.144	-3,4%
<b>Totaal massagoed</b>	<b>276.269</b>	<b>292.835</b>	<b>-16.566</b>	<b>-5,7%</b>
Containers	130.162	139.657	-9.495	-6,8%
Breakbulk	32.371	34.889	-2.518	-7,2%
<b>Totaal stukgoed</b>	<b>162.533</b>	<b>174.546</b>	<b>-12.013</b>	<b>-6,9%</b>
<b>Totaal overslag</b>	<b>438.802</b>	<b>467.381</b>	<b>-28.579</b>	<b>-6,1%</b>
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 kraancapaciteit dragen bij aan de efficiëntie.



Containerterminals RWG en APMT

# Balans

(voor resultaatbestemming, bedragen x € 1.000)	Ref.	31 december 2023	31 december 2022
<b>Activa</b>			
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
		<b>5.689.361</b>	<b>5.714.334</b>
Vlottende activa			
Vorraden		652	907
Vorderingen	4	229.595	208.391
Liquide middelen	5	290.811	177.819
		<b>521.058</b>	<b>387.117</b>
<b>Totaal activa</b>		<b>6.210.419</b>	<b>6.101.451</b>
<b>Passiva</b>			
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
		<b>4.553.017</b>	<b>4.450.328</b>
Voorzieningen	7	<b>49.498</b>	<b>46.967</b>
Langlopende schulden	8	<b>1.364.146</b>	<b>1.358.175</b>
Kortlopende schulden	9	<b>243.758</b>	<b>245.981</b>
<b>Totaal passiva</b>		<b>6.210.419</b>	<b>6.101.451</b>

# Winst- en verliesrekening

(bedragen x € 1.000)	Ref.	2023	2022
Netto-omzet	12	806.562	782.748
Overige bedrijfsopbrengsten	12	34.947	42.916
<b>Som der bedrijfsopbrengsten</b>		<b>841.509</b>	<b>825.664</b>
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
<b>Som der bedrijfslasten</b>		<b>-480.154</b>	<b>-459.936</b>
<b>Bedrijfsresultaat</b>		<b>361.355</b>	<b>365.728</b>
Financiële baten en lasten	16	-52.296	-47.359
<b>Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen</b>		<b>309.059</b>	<b>318.369</b>
Belastingen	17	-75.703	-80.698
Resultaat deelnemingen	18	163	9.572
<b>Resultaat na belastingen</b>		<b>233.519</b>	<b>247.243</b>

## Kerncijfers

	Eenheid	2023	2022	2021	2020
Toegevoegde waarde	Mld €	-	30,6	24,4	23,8
Werkgelegenheid	Banen	-	193.427	183.004	174.057
Overslag totaal	Mln ton	438,8	467,4	468,7	436,8
Overslag containers	Mln TEU	13,4	14,5	15,3	14,3
Scheepsbezoeken (zeescheepvaart)	Aantal	27.886	29.029	28.876	28.170
Scheepsbewegingen	Aantal	79.045	76.769	77.869	75.679
Zeer ernstige nautische ongevallen	Aantal	0	1	0	0
Nautische Safety Index	Score	7,51	6,39	7,46	7,99
Reputatie haven onder omwonenden	Score	80,3	79,0	83,2	-
CO2-emissies HIC	Mton	22,6	23,5	22,5	25,3
CO2-footprint HbR (scope 1 & 2)	Kton	1,52	2,65	2,70	3,05
Aandeel vrouwen (totaal)	%	29,4%	28,5%	27,2%	28,0%
Aandeel vrouwen (management)	%	29,3%	31,8%	29,4%	31,4%



## OVERIGE INFORMATIE

---

# 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:

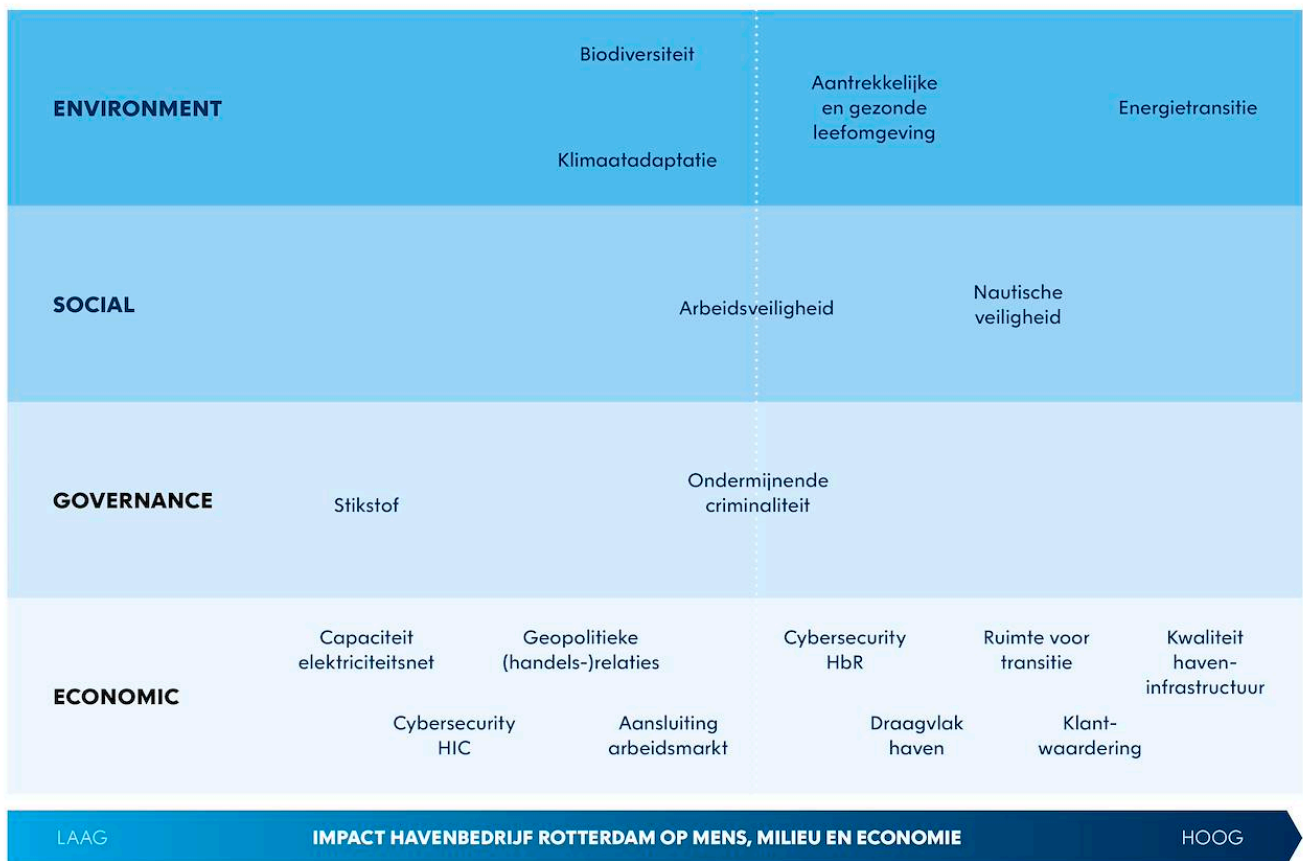
	Negatief	Positief
Reële impact	Ernst (schaal, reikwijdte, herstelbaarheid)	Schaal, reikwijdte
Potentiële impact	Ernst (schaal, reikwijdte, herstelbaarheid) + kans van optreden	Schaal, reikwijdte + kans van optreden

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).

# Colofon

## **Uitgave**

Havenbedrijf Rotterdam N.V.

## **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](http://www.portofrotterdam.com)