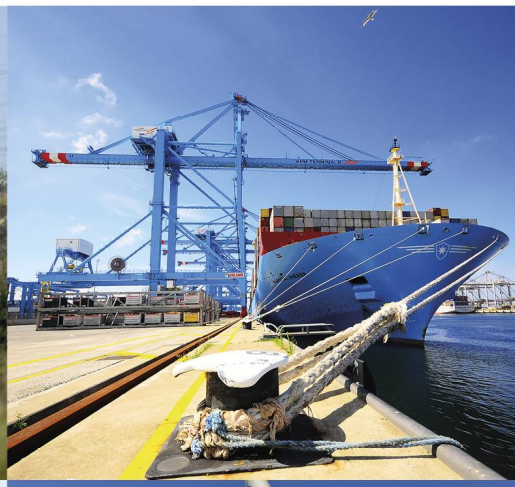
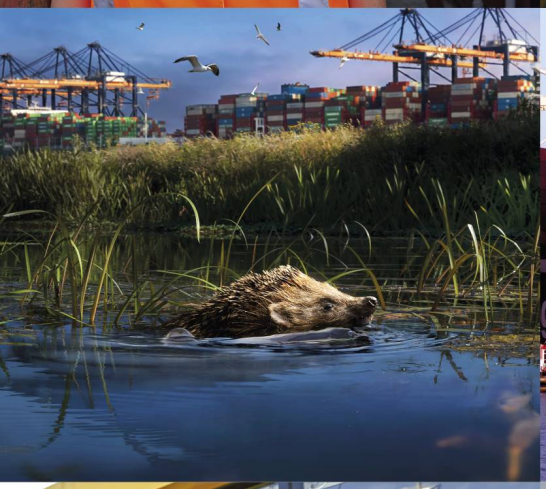
Port of Rotterdam

















RUIMTE GEVEN AAN TRANSITIE.
MAKE IT HAPPEN.







Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Inhoudsopgave

TER INLEIDING	**3**
1.1 Voorwoord Algemene directie	4
1.2 In het kort	7
1.3 Mijlpalen 2022	8
HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM	**10**
2.1 Missie, visie, kerntaken en strategie	11
2.2 Hoe wij waarde creëren	13
2.3 Onze rol in de keten	23
2.4 Trends en toekomst	28
BELEID EN RESULTATEN	**32**
3.1 De basis	33
3.2 Versneller duurzaamheid in de haven	62
3.3 Slimme partner voor onze klanten	86
3.4 Ondernemende en slagvaardige organisatie	103
CORPORATE GOVERNANCE	**113**
4.1 Corporate governance	114
4.2 Bericht van de Raad van Commissarissen	120
4.3 Personalia	126
4.4 Risicomanagement	129
4.5 Fiscaal beleid	140
4.6 Managementverklaring	142
4.7 EU Taxonomy – Eligibility	143
4.8 Taskforce on Climate-related Financial Disclosures (TCFD)	148
JAARREKENING	**150**
5.1 Balans	151
5.2 Winst-en-verliesrekening	152

5.3 Kasstroomoverzicht 153
5.4 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling 154
5.5 Grondslagen voor waardering van activa en passiva 157
5.6 Grondslagen voor de bepaling van het resultaat 165
5.7 Grondslagen voor het kasstroomoverzicht 169
5.8 Toelichting op de balans 170
5.9 Toelichting op de winst-en-verliesrekening 187
5.10 Overige gegevens 202

OVERIGE INFORMATIE 211

6.1 Stakeholderdialoog 212
6.2 Toelichting op het jaarverslag 217
6.3 Assurancerapport met beperkte mate van zekerheid van de onafhankelijke accountant 241
6.4 Kerncijfers 245
6.5 Natuur in de haven 263
6.6 Global Reporting Initiative (GRI) content index 268
6.7 Afkortingen en begrippen 281
6.8 Colofon 286



TER INLEIDING



1.1 Voorwoord Algemene directie

Ruimte geven aan transitie

Naast het gaande houden en verder ontwikkelen van de Rotterdamse haven in tijden van digitalisering en energietransitie, werden we in 2022 geconfronteerd met de zeer ingrijpende oorlog in Oekraïne. We zagen vreselijke beelden. De oorlog had directe gevolgen voor onze haven. Ladingstromen vielen weg, andere ladingen kwamen ervoor in de plaats, sanctiepakketten zorgden ervoor dat de partijen in de logistieke keten alle zeilen moesten bijzetten en de oorlog raakte ook de bedrijven in de haven. Moeilijke omstandigheden met nieuwe vragen. In nauwe samenwerking met onze klanten en stakeholders werkten we aan oplossingen.

Sustainable Development Goals vormen de kern van ons handelen

Onze opdracht is het creëren van economische en maatschappelijke waarde. Als onderneming stellen wij ons ten doel de duurzaamheid in de haven te versnellen en een slimme partner te zijn in logistieke ketens. We zijn ons bewust van onze verantwoordelijkheid om bij te dragen aan de 17 Sustainable Development Goals van de Verenigde Naties. We zijn tevreden met de impact van onze projecten op de geformuleerde doelstellingen. We constateren ook dat we op het gebied van maatschappelijk verantwoord ondernemen steeds voortgang boeken. Zo zijn we actief bezig met ons diversiteits- en inclusiviteitsbeleid, wat ervoor zorgt dat we meer diverse medewerkers aantrekken, die de kwaliteit van het werk, de wendbaarheid binnen de organisatie en onze besluitvorming verder zullen verhogen. Tegelijkertijd blijven we investeren in het draagvlak voor de Rotterdamse haven omdat dit niet vanzelfsprekend is, ondanks de economische welvaart van industrie en logistiek die het Rotterdam en Nederland brengt.

Aandacht voor veiligheid

We zijn er trots op dat de haven ondanks moeilijke omstandigheden goed heeft doorgedraaid. Het zorgen voor veiligheid op alle gebieden heeft daarbij altijd onze hoogste prioriteit. In april 2022 vond er helaas een zeer ernstig scheepsongeval plaats met een binnenvaartschip. Hierbij viel een dode te betreuren. In juli botsten een watertaxi en een rondvaartboot op elkaar. Er vielen gelukkig geen slachtoffers. Het verminderen van drugsgerelateerde, ondermijnende criminaliteit is ons streven. We werken samen met bedrijfsleven, brancheorganisaties, de gemeente Rotterdam en opsporingsautoriteiten aan het tegengaan ervan. In 2022 startte bijvoorbeeld het project 'Virtueel Hek', waarmee opsporingsautoriteiten scherper toezicht kunnen houden.

Resultaten blijven op peil

In ons werk staan onze klanten centraal. Het veilig begeleiden van schepen, zorgen voor een moderne haveninfrastructuur en het ontwikkelen van commerciële en duurzame waardeketens is ons dagelijks werk. In de praktijk is dat bijvoorbeeld zichtbaar door het bouwen van de kademuren in de Amaliahaven en door het opspuiten van 55 hectare nieuw land op Maasvlakte 2, waarmee we ruimte maken voor bedrijven die de verduurzaming versnellen. Voor de financiële ruimte om te investeren zorgen wij zelf. Het resultaat na belastingen kwam uit op 247,2 miljoen euro (2021: 247,2 miljoen euro).

We investeren in de toekomst

Met de financiële resultaten over 2022 kunnen wij onze bijzondere rol als investeerder in de ontwikkeling van de haven voluit blijven uitvoeren. In 2022 investeerden we 257,0 miljoen euro (2021: 226,3 miljoen euro). Daarbij richten we ons niet alleen op de infrastructuur, maar ook op het stimuleren van het gebruik van duurzame energiebronnen, zoals waterstof, CO_2-reductie, schonere lucht, werkgelegenheid, veiligheid, gezondheid en welzijn. Daarmee geven we direct invulling aan onze belangrijke maatschappelijke rol en creëren we ruimte voor de transitie van een in alle opzichten duurzame haven.

We willen het verschil maken

Ruimte geven aan transitie heeft betrekking op diverse actuele, urgente zaken. We willen het verschil maken bij het verduurzamen van de haven en daarmee een belangrijke bijdrage leveren aan de (inter)nationale klimaatdoelstellingen. Belangrijke voorwaarden voor de duurzame ontwikkeling van de haven zijn onder meer ruimte op het gebied van gebruik, ontwikkeling, geluid en groei van de haven. We zien dat de druk op de beschikbare fysieke ruimte en milieugebruiksruimte toeneemt. Daarom zoeken we naar een goede balans tussen beide voor de ontwikkeling van het haven- en industriecomplex, goede bereikbaarheid, ruimte voor een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving en voor een groeiend stedelijk gebied. Onze inspanningen op deze terreinen komen terug in de speerpunten uit onze strategie.

Versneller van duurzaamheid in de haven

In september 2022 valideerde het Science Based Targets initiative (SBTi) onze doelstellingen om uitstoot van broeikasgassen in 2030 te verminderen. We werken samen met partners aan concrete projecten waarmee we de industrie en het goederentransport verduurzamen. De effecten van energietransitieprojecten binnen het haven- en industriecomplex dragen bij aan een reductie op de nationale klimaatdoelstellingen van bijna 20% in 2030. Als we ook kijken naar de effecten buiten het haven- en industriecomplex, zal dit percentage verder oplopen. Dit bereiken we onder meer door vergevorderde projecten, zoals het afvangen en opslaan van CO_2 met Porthos, de import, productie en distributie van groene waterstof en het verduurzamen van

de scheep- en binnenvaart. Onze initiatieven staan volop in de aandacht en leiden steeds vaker tot op duurzaamheid gerichte (inter)nationale allianties. De initiatieven om de langste groene corridor ter wereld met Singapore te creëren, is een goed voorbeeld en baanbrekend in de wereld. We hebben ook te maken met tegenwind, bijvoorbeeld op het gebied van stikstofruimte. Dat belemmert de energietransitie, terwijl de betreffende projecten vaak niet alleen tot minder CO_2-uitstoot leiden, maar ook tot minder uitstoot van stikstof en andere emissies.

Slimme partner in logistieke ketens

Wij stellen ons een haven voor waar bestaande en nieuwe technologieën, zoals slimme sensoren, kunstmatige intelligentie en blockchaintechnologie zorgen voor besparingen op het gebied van tijd, geld en uitstoot. Samen met partners zetten we stappen en bouwen we aan onze ambitie om de slimste haven van de wereld waar te maken. Routescanner bijvoorbeeld, is hard op weg om uit te groeien tot de wereldwijde, neutrale plek om optimale containerroutes te plannen en via Portbase ontsluiten we laagdrempelig logistieke data voor onze klanten. Daarmee geven we onder andere just-in-time-varen meer inhoud; belangrijk voor onze klanten en goed voor het milieu door minder uitstoot van schadelijke emissies.

Ondernemende en slagvaardige organisatie

Binnen onze organisatie werken we steeds vaker in multidisciplinaire teams aan het toevoegen van waarde aan de ketens waarin wij werken. Op die manier voeren we de snelheid op en realiseren we meer impact voor onze klanten. Het stelt ons in staat om duurzaam economische en maatschappelijke waarde voor Nederland te creëren. We zijn onze medewerkers, klanten en stakeholders dank verschuldigd voor de gezamenlijke inspanningen en de daaruit voortvloeiende toekomstgerichte resultaten.

De Algemene directie
Allard Castelein, Vivienne de Leeuw, Boudewijn Siemons

1.2 In het kort

2022 in cijfers

Veiligheid

1

major incident (2021: 0)

In 2022 kapseisde er een binnenvaartschip in onze haven met één dodelijk ongeval als gevolg.

Energietransitie

23,5 Mton

CO_2-uitstoot (2020: 22,4 mton)

De CO_2-emissies in de haven stegen voor het eerst sinds 2016, met name door de twee kolencentrales op de Maasvlakte. In 2021 lag de uitstoot ongeveer 1 Mton hoger dan in 2020, een stijging van 4,9% (Bron: EU transaction log). Ten opzichte van 1990 lag de uitstoot in 2021 2,9 Mton hoger. *Cijfers lopen een jaar achter.*

Werkgelegenheid

183.004

banen (2020: 174.057)

De zeehavenregio Rotterdam-Rijnmond bood in 2021 (cijfer loopt één jaar achter) direct en indirect werk aan 183.004 mensen (Bron: Havenmonitor 2022).

Toegevoegde waarde

2,8%

van het bruto binnenlands product (2020: 3,0%)

De toegevoegde waarde van de zeehavenregio Rotterdam-Rijnmond bedroeg in 2021 (laatst bekende cijfer) 24,4 miljard euro (Bron: Havenmonitor 2022).

Goederenoverslag

467,4

miljoen ton (2021: 468,7 ton)

In 2022 was onze overslag 0,3% lager dan in 2021. Onderling waren er grote verschillen, vooral als gevolg van de oorlog in Oekraïne, de sancties tegen Rusland en de veranderingen in de mondiale energiestromen.

Omzet

825,7

miljoen euro (2021: 772,7)

In 2022 nam onze omzet toe met 6,9% ten opzichte van 2021.

Bruto investeringen

257,0

miljoen euro (2021: 226,3)

De belangrijkste investeringen in 2022 waren de aanleg van kademuren in de Amaliahaven (79,3 miljoen euro) en de landaanwinning op Maasvlakte 2 (24,8 miljoen euro).

Ondernemende en slagvaardige organisatie

24

employee Net Promotor Score (eNPS)

Sinds 2022 meten we de eNPS (hoe waarschijnlijk is het dat je als werknemer het Havenbedrijf Rotterdam zou aanbevelen als werkgever aan anderen). Onze score van 24 is een goede score, landelijk ligt het cijfer op 12. Een heel groot deel van onze mensen is trots om voor het Havenbedrijf Rotterdam te werken.

1.3 Mijlpalen 2022



Aansluiting Charter Diversiteit in Bedrijf
Op 10 februari tekende CEO Allard Castelein het Charter Diversiteit in Bedrijf. Met deze ondertekening geeft het Havenbedrijf Rotterdam aan diversiteit en inclusie belangrijk te vinden en stappen te willen zetten om dit in het bedrijf te verbeteren. Met de ondertekening zijn we ook trotse partner geworden van 010 Inclusief.



Shell start bouw Europa's grootste groene waterstoffabriek
Op Maasvlakte 2 komt Europa's grootste 200 megawatt groene waterstoffabriek. Shell heeft hiervoor de definitieve investeringsbeslissing genomen. De futuristische fabriek krijgt de naam Holland Hydrogen I en is naar verwachting in 2025 operationeel.



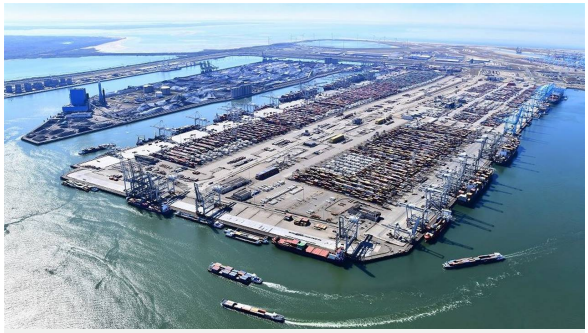
Neste investeert in bioraffinaderij
Neste heeft de definitieve investeringsbeslissing genomen om ongeveer 1,9 miljard euro te investeren in nieuwe productiecapaciteit voor duurzame producten in Rotterdam. Op de Maasvlakte gaat het bedrijf een nieuwe bioraffinaderij bouwen, vlakbij de bestaande fabriek. Hierdoor verdubbelt de productie van biobrandstoffen door Neste in Rotterdam.



Walstroom steeds belangrijker
In april 2022 zijn officieel de handtekeningen gezet onder de overeenkomst die walstroom voor cruiseschepen in 2024 mogelijk gaat maken. Dit gebeurt in samenwerking met Cruise Port Rotterdam en de gemeente Rotterdam. Dit past in onze ambitie om schepen die walstroom kunnen gebruiken en Rotterdam aandoen, op walstroom aan te sluiten.



Lancering langste Groene en Digitale Corridor ter wereld
In augustus ondertekenden de Maritime and Port Authority of Singapore en het Havenbedrijf Rotterdam een memorandum van overeenstemming voor de langste Groene en Digitale Corridor ter wereld. Voor beide partijen was dit een belangrijke mijlpaal. Het doel is om in 2027 de eerste duurzame scheepvaart op deze route te realiseren.



Gezamenlijke ontwikkeling containerterminal
Rederij Mediterranean Shipping Company (MSC) wil een eigen terminal op de Maasvlakte met uiteindelijk een capaciteit van zes tot zeven miljoen teu (twenty foot equivalent) per jaar. Het dochterbedrijf van MSC, Terminal Investment Limited (TIL), bereikte hierover een principe akkoord met Hutchison Ports en het Havenbedrijf Rotterdam.



Tussenuitspraak Raad van State leidt tot vertraging van het Porthos-project
De tussenuitspraak van de Raad van State, die in november plaatsvond, zorgde ervoor dat het Porthos-project vertraging oploopt. Mobilisation for the Environment (MOB) heeft de tijd gekregen om op de ecologische beoordeling van het Porthos-project te reageren. Door intensieve samenwerking met aandeelhouders, klanten en stakeholders creëerde het project een mogelijkheid om cruciale items te bestellen met een lange levertijd. Dit verkleint de kans op verdere vertraging.



Wild Port of Europe
De film die op 4 oktober 2022 in première ging, laat zien hoe de dieren leven en overleven in de havens van Rotterdam en Moerdijk. Wild Port of Europe is een ode aan de bijzondere flora en fauna in havens en op industrieterreinen. De film werd beloond met een kristallen film, omdat de documentaire meer dan 10.000 bezoekers trok.



HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM

2.1 Missie, visie, kerntaken en strategie

We omarmen alle 17 Sustainable Development Goals van de Verenigde Naties, maar we leveren de grootste bijdrage aan SDG 3 (goede gezondheid en welzijn), SDG 7 (betaalbare en duurzame energie), SDG 8 (eerlijk werk en economische groei), SDG 9 (industrie, innovatie en infrastructuur) en SDG 13 (klimaatactie). Onze doelen zijn een veilige haven, het versnellen van de duurzaamheid in de haven en het zijn van een slimme partner in de logistieke ketens.



Missie

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

Visie

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

Kernactiviteiten

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

In onze ondernemingsstrategie richten we ons op drie speerpunten. Centraal staat het genereren van maatschappelijke en economische impact die verder gaat dan alleen volume vergroten. Het gaat ook om kwaliteit en impact. Met onze activiteiten stellen wij onze klanten in staat succesvol te kunnen ondernemen.

Slimme partner in logistieke ketens

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

Versneller van duurzaamheid in de haven

Als versneller van duurzaamheid in de haven werken we mee aan de Nederlandse CO_2-reductiedoelstelling van 55% in 2030 ten opzichte van 1990. Met een breed portfolio aan energietransitie-projecten zijn we op weg naar CO_2-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.

2.2 Hoe wij waarde creëren

Wij willen economische en maatschappelijke waarde creëren door samen met klanten en stakeholders duurzame groei te realiseren in de haven van wereldklasse. Dat doen we met onze kerntaken, onze investeringen in de haven en door te innoveren in de haven. Onderstaand waardecreatiemodel laat zien hoe wij onze middelen benutten om zo onze strategische doelstellingen te realiseren en daarmee waarde te creëren.

Waardecreatiemodel

In onderstaande paragrafen worden beschrijvingen gegeven rondom de impact van onze processen op zowel de korte als de lange termijn. In de samenhangtabel koppelen we de materiële onderwerpen aan de middelen, zoals weergegeven in het waardecreatiemodel.

Onze middelen	Wat is onze rol en welke keuzes maken we?	Wat zijn de resultaten?	Wat zijn de maatschappelijke effecten op de lange termijn en aan welke SDG dragen we bij?
ONZE MENSEN FINANCIËN INFRASTRUCTUUR DIALOOG MET STAKEHOLDERS	**MISSIE** Port of Rotterdam Wij creëren economische en maatschappelijke waarde door samen met klanten en stakeholders duurzame groei te realiseren in de haven van wereldklasse. **STRATEGIE** Wij zijn de ontwikkelaar van een toonaangevende, veilige, efficiënte en duurzame haven waar onze klanten succesvol kunnen ondernemen Slimme partner in logistieke ketens Versneller duurzaamheid in de haven Ondernemende en slagvaardige organisatie	**VEILIGHEID** Major incidents: 1 Nautische safety index: 6,39 Geen incidenten op vitale systemen: 0 Lost time injury frequency rate (LTIFR): 0,43 **EFFICIËNTE SCHEEPVAART-AFHANDELING** Safety & environmental index: 7,33 **KWALITEIT HAVENINFRASTRUCTUUR** Kwaliteit haveninfrastructuur 8,8 **VERSNELLER ENERGIETRANSITIE** CO_2-uitstoot HIC 23,5 Mton (2021) **TOEKOMSTBESTENDIG PORTFOLIO** EBITDA: € 543,5 mln Investeringen: € 257,0 mln **SLIMME PARTNER IN LOGISTIEKE KETENS** Informatiebeschikbaarheid in de logistieke ketens: 24% **BEREIKBAARHEID** Aantal bestemmingen waarop spoordiensten vanuit Rotterdam worden aangeboden: 63 Reistijdverschil tussen Rotterdam en Antwerpen van en naar Noord-Brabant: 11 min 30 sec	**VEILIGE EN GEZONDE OMGEVING** Nul major incidents in de haven **KLIMAAT & ENERGIE** CO_2 uitstoot HIC is afgenomen met 55% in 2030 Logistieke efficiëntie neemt toe (30% in 2024) **MENS & WERK** Bijdrage aan werkgelegenheid in NL Ontwikkeling van onze mensen Economische toegevoegde waarde

Het waardecreatiemodel geeft weer hoe wij vanuit onze missie, strategie en kerntaken waarde creëren door inzet van vier middelen. Onze resultaten en uiteindelijk positieve en negatieve impact op de maatschappij beschrijven we aan de hand van onze materiële thema's, onze CSR-thema's en gekoppelde Sustainable Development Goals (SDG's).

Onze middelen

Vier kapitalen dienen als input 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).

Ons Portfolio Management biedt ondersteuning bij het behalen van de doelstellingen uit onze ondernemingsstrategie. Doen we de juiste dingen, doen we genoeg om onze doelen te halen en doen we dingen op de juiste manier? Die drie vragen staan centraal in ons Portfolio Management en ondersteunen ons in het prioriteren en aanbrengen van focus in het totale investeringsportfolio aan opportunity's en projecten.

Door de schaarste aan terrein, stikstofdepositie en voldoende arbeidspotentieel is er een maximum aan de projecten die we kunnen realiseren. Dit vraagt om duidelijke en uniforme sturing op ons portfolio.

Onze mensen

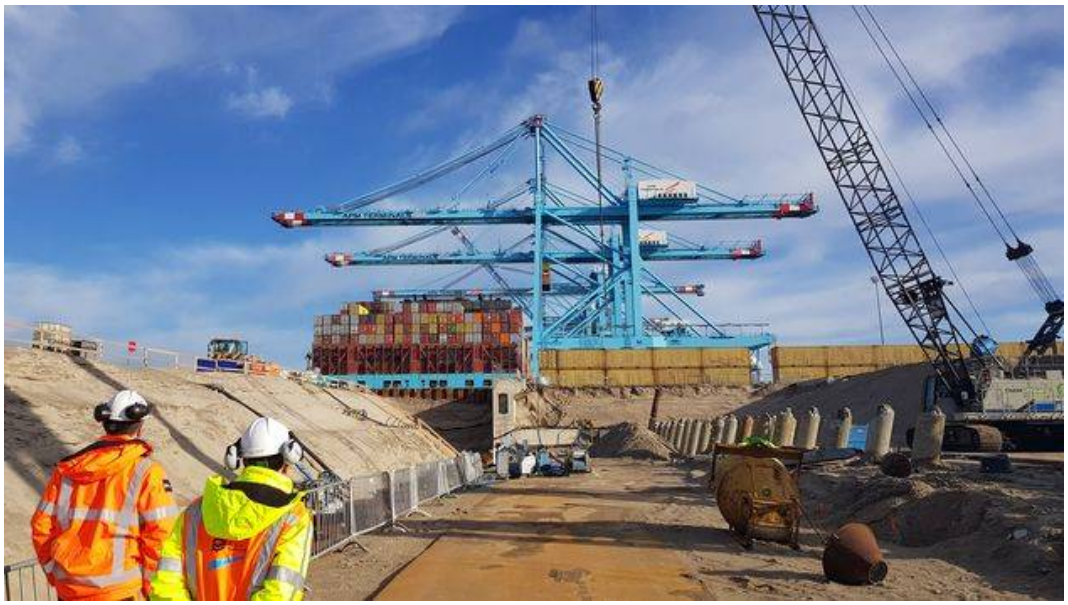
Onze medewerkers (1.298), hun ervaring en competenties hebben een grote invloed op de kwaliteit van de haven. In 2022 hebben we 150 medewerkers aangenomen (man: 83, vrouw: 67). We meten de medewerkerstevredenheid middels de employee Net Promotor Score (eNPS). Onze score van +24 is hoog in vergelijking met het landelijk gemiddelde van +12. We zijn trots op dit resultaat. Het onderzoek is in 2022 één keer uitgevoerd door een extern bureau. Door middel van opleidingen en ontwikkeling neemt het kennisniveau van onze medewerkers toe. We hebben in 2022 1,7 miljoen euro aan opleidingen en trainingen voor onze medewerkers uitgegeven. We trekken jong talent aan met ons traineeprogramma en door het aanbieden van stageplekken. In 2022 startten negen trainees en 86 stagiaires. Met de hierboven beschreven resultaten en acties dragen we bij aan de realisatie van een haven die klaar is voor de toekomst.

Financiën

Ons eigen vermogen (4,5 miljard euro) en vreemd vermogen (1,6 miljard euro) vormen een solide basis om onze kerntaken en transitie van de haven uit te kunnen voeren. De EBITDA, 543,5 miljoen euro in 2022, is voor ons de motor van de investeringsmachine. Een groot deel van de operationele winst investeren we in het haven- en industriecomplex. We verwachten in de komende jaren enkele honderden miljoenen euro's te investeren. Door dit blijvend te doen, zorgen we voor het relevant houden van onze haven en het verstevigen van onze concurrentiepositie.

Infrastructuur

Met onze infrastructuur zorgen we voor een goede bereikbaarheid, zodat we onze klanten optimaal kunnen bedienen. In 2022 had het haven- en industriecomplex de beschikking over 6.230 hectaren terrein, hiervan was 79 hectaren nog vrij. Het Havenbedrijf Rotterdam beschikt over assets, zoals kademuren, vastgoed, steigers, boeien, wegen en spoor. Het beschikbaar en bereikbaar houden van onze infrastructuur is van groot belang om zo de scheepvaartafhandeling veilig en efficiënt te laten verlopen.



Kademuur Amaliahaven

Dialoog met stakeholders

In samenwerking met onze stakeholders en partners bouwen wij aan een duurzame en slimme haven. Het aangaan van duurzame relaties met omgevingspartijen is breed verankerd binnen het Havenbedrijf Rotterdam.

Om deze speerpunten tot een succes te maken, kunnen we niet zonder een goed functionerend stakeholdermanagement en Portfolio Management. Wij identificeren verschillende groepen stakeholders: klanten, strategische stakeholders, medewerkers, omwonenden, publiek en leveranciers. Voor het contact met onze strategische stakeholders werken we onder andere met Strategisch Omgevingsmanagement (SOM). Door onze vroegtijdige interesse in de belangen van stakeholders en het zoeken naar zoveel mogelijk wederzijdse winst is het SOM erop gericht problemen te voorkomen en ze, wanneer ze er zijn, effectief op te lossen. Wij spreken met onze stakeholders over onze langetermijnstrategie, ons beleid, onze doelen en prioriteiten. Onze bijdrage aan de Sustainable Development Goals (SDG's) is direct verbonden met onze speerpunten en materiële thema's. De bijdrage van het Havenbedrijf Rotterdam is inzichtelijk en zichtbaar gemaakt in het verslag in de toelichting op alle materiele thema's. Zoals we in het hoofdstuk stakeholderdialoog toelichten, spreken we met strategische stakeholders over deze onderwerpen. Hiermee verbinden we de SDG's met de dialoog die wij voeren met onze stakeholders.

De dialoog aangaan, waarbij er oprechte interesse is voor de belangen van stakeholders en waarbij het de inzet is om tot een win-winsituatie te komen, staat hierbij centraal. Uit het laatstgehouden stakeholderonderzoek (2021) blijkt dat onze stakeholders ons waarderen met een 7,2 (van de 10). Zij waarderen de invulling van onze kerntaken. Door in dialoog te blijven, weten we wat onze stakeholders drijft en wat we moeten doen om onze 'license to operate' te behouden.

Wat is onze rol?
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 omarmen de 17 Sustainable Development Goals (SDG's), maar we leveren de grootste bijdrage aan SDG's 3, 7, 8, 9 en 13. Daarmee maken we ons sterk voor een veilige, gezonde en aantrekkelijke haven en omgeving. We willen klimaatverandering tegengaan en er tegelijkertijd voor zorgen dat het havengebied een grote bijdrage blijft leveren aan de Nederlandse welvaart en werkgelegenheid.

In 2022 werkten we samen met onze stakeholders aan doelen die zijn verbonden aan de drie speerpunten uit onze strategie. Enkele voorbeelden:

Klimaat en energie:

- Energietransitie/walstroom internationale havens: We zijn initiatiefnemer van WPCAP (World Ports Climate Action Program) om samen met andere havenautoriteiten gezamenlijk te werken aan het terugbrengen van de CO_2-uitstoot van scheepvaart en havenactiviteiten en daarmee ook aan verbetering van luchtkwaliteit. Zo werken we actief mee aan de realisatie van het klimaatverdrag van Parijs.
- Samen met Deltalinqs hebben we Data Safe House opgericht. Door de uitwisseling van data via dit platform kunnen bedrijven actuele en betrouwbare data delen met netbeheerders, met als doel het verduurzamen van hun activiteiten.
- Samen met vele publieke en private partijen binnen het Nationaal Waterstof Programma, heeft het Havenbedrijf Rotterdam de Routekaart Waterstof aan minister Jetten van Klimaat en Energie aangeboden. In de routekaart staat hoe Nederland vooruitgang kan boeken bij de ontwikkeling van de waterstofmarkt. De Routekaart stelt doelen voor hernieuwbare waterstof in 2030 en beschrijft welke acties nodig zijn om die doelen te behalen.
- Het Havenbedrijf Rotterdam en de Maritime and Port Authority of Singapore ondertekenden in 2022 een memorandum van overeenstemming (MoU) voor de langste Groene en Digitale Corridor ter wereld. Doel is in 2027 de eerste duurzame scheepvaart op deze route te realiseren. Voor beide organisaties was dit een mijlpaal. Met het havenbedrijf van Göteborg tekenden we ook een overeenkomst om duurzame scheepvaart tussen de beide havens te ondersteunen.

Veilige en gezonde omgeving:

- Het Havenbedrijf Rotterdam stimuleert geluidsmeting bij afgemeerde schepen. Onder de naam ESI Noise gaan we de scheepvaart een financiële korting geven als inzichtelijk is gemaakt hoeveel geluid het schip produceert op het moment dat het afgemeerd ligt. Naast deze stimuleringsregeling starten we samen met de gemeente Rotterdam, provincie Zuid-Holland en DCMR Milieudienst Rijnmond een regionaal meetprogramma naar het geluid van afgemeerde schepen.
- Het Havenbedrijf Rotterdam, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, gemeente Den Haag, gemeente Rotterdam en ProRail bundelen de krachten om samen aan de bereikbaarheid van Zuid-Holland te werken in Zuid-Holland Bereikbaar.
- De gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam ontwikkelen het gebied Merwe-Vierhavens (M4H) tot een innovatief woon-werkgebied. Optimaal ingericht voor de innovatieve maakindustrie en met een mix van werken wonen, cultuur, horeca, sport en onderwijs.

- Het recreatiegebied Oostvoornse Meer is een aantrekkelijk gebied voor ontspanning. Het gebied ging open in 2022. De Kwaliteitsimpuls Oostvoornse Meer is mede mogelijk gemaakt door financiële bijdragen van de provincie Zuid-Holland en het Havenbedrijf Rotterdam. Tijdens de kwaliteitsimpuls is samengewerkt met diverse partijen zoals natuur- en beheerorganisaties, ondernemers en vrijwilligers.
- Het Port Cyber Resilience Programma FERM is een zelfstandige organisatie. Doel van de organisatie is het stimuleren van samenwerking tussen bedrijven in de Rotterdamse haven en het verhogen van het bewustzijn met betrekking tot cyberrisico's om zo de best digitaal beveiligde haven van de wereld te worden. Het Havenbedrijf Rotterdam is een van de oprichters van FERM.
- Ondermijning is in toenemende mate een probleem voor de Rotterdamse haven. We werken samen met autoriteiten om deze smokkel en bijbehorende bedreigingen en logistieke verstoring tegen te gaan. Dat is onze maatschappelijke verantwoordelijkheid en het is in het belang van de integriteit.

Mens en werk:

- Binnen de Human Capital Coalitie Energietransitie (HCCE) hebben we met diverse partners in de regio voorbereidingen getroffen voor het creëren van een arbeidsmarkt met gekwalificeerd personeel die beter aansluit op de vragen die de transities met zich meebrengen.
- Samen met meer dan 60 andere partijen uit het bedrijfsleven, onderwijs en overheid werkt het Havenbedrijf Rotterdam in het Human Capital Akkoord Zuid-Holland aan een arbeidsmarkt die het talent van mensen optimaal benut. In 2022 introduceerde dit samenwerkingsverband de Human Capital Agenda 2.0.
- Bridge to Possible is een IT-skills project waarin Randstad, Cisco, het Havenbedrijf Rotterdam, Deltalinqs, IT Campus en de gemeente Rotterdam samenwerken om werknemers en werkgevers de juiste digitale vaardigheden aan te leren om mee te kunnen in de digitale transitie.
- Samen met Deltalinqs en de gemeente Rotterdam zet het Havenbedrijf Rotterdam zich in om kinderen van 8 tot 16 jaar in wijken met sociaaleconomische problematiek aan een goede start op de arbeidsmarkt te helpen.
- Maritime Match Day is een dag dat derde- en vierdejaars studenten Maritieme Techniek aan de TU Delft kunnen speeddaten met bedrijven in de Rotterdamse haven.
- In 2022 introduceerden we een nieuw plan van aanpak op het gebied van diversiteit en inclusiviteit binnen de eigen organisatie. Het nieuwe Diversiteit & Inclusie plan focust op meer doelgroepen. De activiteiten die plaatsvinden zijn gericht op: gender, leeftijd, culturele achtergrond, mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt, mensen met een beperking en mensen uit de LHBT+ gemeenschap. Met het nieuwe plan willen we beter communiceren over wat we doen om de diversiteit en inclusiviteit in de organisatie te verbeteren. Een van de activiteiten in 2022 was het vieren van de diversiteitsweek waarin medewerkers diverse workshops konden bijwonen.

Onze maatschappelijke impact

Onze maatschappelijke impact en maatschappelijke waarde zijn vastgelegd in het Corporate Social Responsibility-statement (CSR-statement). Wij willen samen met klanten en stakeholders duurzame groei realiseren en met ons werk dragen we bij aan de Sustainable Development Goals, de duurzame ontwikkelingsdoelstellingen van de Verenigde Naties. Hiermee streven we naar duurzame langetermijn waardecreatie en houden we rekening met de effecten op klimaat & energie, een gezonde & veilige leefomgeving en mens & werk, zoals ook de herziene Corporate

Governance code van ons verwacht. De Rotterdamse haven is als logistiek knooppunt en industrieel cluster van strategisch en economisch belang voor de regionale, nationale en Europese economie. De manier waarop we verantwoordelijkheid nemen voor onze maatschappelijke impact is in het CSR-statement samengevat. Hierbij wordt aangegeven aan welke Sustainable Development Goals dit bijdraagt. Wij leveren de grootste bijdrage aan:



Positieve impact

Klimaat en energie

Energie- en CO_2-infrastructuur is een onmisbaar instrument om de Rotterdamse haven versneld te verduurzamen en de toekomstige relevantie van het haven- en industriecomplex te borgen. Wij zijn vastberaden om onze bijdrage aan de verduurzaming te leveren en streven naar een vermindering van de uitstoot van de haven van tenminste 55% in 2030 ten opzichte van 1990. Het Havenbedrijf Rotterdam treedt op als initiator voor de ontwikkeling van de uitbreiding van energie-infrastructuur voor waterstof, warmte en CO_2. Wij verbinden partners, zorgen voor vestigingsruimte en nemen waar nodig het initiatief om te investeren. Daarnaast werken we samen met partners aan het uitbouwen van onze positie als productielocatie in de waardeketen van toekomstbestendige, duurzame activiteiten.

Het Havenbedrijf Rotterdam zet zich in om CO_2-uitstoot te reduceren in het haven- en industriecomplex. We versnellen dit door te investeren in duurzame oplossingen in de haven, zoals bijvoorbeeld Porthos en waterstofprojecten en door het faciliteren van de dialoog met en tussen stakeholders. Zo ontwikkelden we samen met Zuid-Hollandse partners de regionale waterstofstrategie en voeren we de stakeholderdialoog rond Cluster Energie Strategie. Bij het Havenbedrijf Rotterdam werken mensen die betrokken en gedreven zijn om de verduurzaming van de haven en de energietransitie te realiseren. U leest hier meer over in ons hoofdstuk Energietransitie.

Hiermee dragen we bij aan SDG 7: 'Verzeker toegang tot betaalbare, betrouwbare, duurzame en moderne energie voor iedereen'. Tegelijkertijd heeft het thema betrekking op SDG 9: 'Bouw veerkrachtige infrastructuur, bevorder inclusieve en duurzame industrialisering en stimuleer innovatie'. Wij bieden immers ruimte aan toekomstbestendige bedrijvigheid door te investeren in fysieke en digitale infrastructuur.

Mens en werk

Een vitale haven is een inclusieve haven die direct en indirect werkgelegenheid biedt aan alle lagen van de bevolking. Daarmee dragen we bij aan SDG 8 en 9. De economische betekenis van het Rotterdamse haven- en industriecomplex is groot. De toegevoegde waarde van de zeehavenregio Rotterdam-Rijnmond, inclusief indirecte achterwaartse effecten, werd in 2021 geschat op 24,4 miljard euro. Dit is 2,8% van het Nederlandse bruto binnenlands product (bbp) en er waren naar schatting 183.004 FTE banen verbonden aan de zeehavenregio Rotterdam-Rijnmond (bron: Havenmonitor 2022).

Uit het in 2022 gepubliceerde onderzoek 'Economische betekenis zeehavengebieden' blijkt de toegevoegde waarde van de havens in het Rijn- en Maasmondgebied (inclusief Moerdijk en Drechtsteden): 63 miljard euro en de totale werkgelegenheid 563.800 FTE. De totale toegevoegde waarde is volgens datzelfde onderzoek 8,2% van het bruto binnenlands product.

Veilige en gezonde omgeving

De economische en maatschappelijke waarde van de haven is nauw verbonden met de kwaliteit van de leefomgeving. Deze kwaliteit wordt onder meer bepaald door de aanwezige natuur en biodiversiteit, de geluidbelasting, de veiligheid en lokale luchtkwaliteit.



Natuur in de haven gaat goed samen met de havenactiviteiten. We hebben te maken met stakeholders die kritisch kijken naar de staat van de natuur in de haven en hoe wij hier mee omgaan. Over het algemeen waarderen de stakeholders onze voortdurende inzet. Daarmee dragen we bij aan SDG 3 en 13. Zo zien we dat veel vogelsoorten een (broed)plek in de haven vinden, zoals meeuwen, maar bijvoorbeeld ook veel roofvogels. Zij profiteren van de rust en de ruimte. De rugstreeppad is een beschermde soort die massaal in het westelijk havengebied voorkomt. Ook de luchtkwaliteit laat de afgelopen jaren een verbetering zien. In 2021 was het jaargemiddelde van stikstofdioxide 23,1 µg/m^3. Dit is bijna gelijk aan het jaargemiddelde van 2020 (22,9 µg/m^3), lager dan 2019 (26,2 µg/m^3) en ruim binnen de wettelijke normen.

Het zorgen voor veiligheid in het haven- en industriecomplex is belangrijk voor het Havenbedrijf Rotterdam. Dit doen we voor de scheepvaart, maar ook voor omwonenden, werknemers in de haven, bedrijven en recreatieve gebruikers van het havengebied. We streven naar nul major nautische incidents in ons haven- en industriecomplex. Dat is in 2022 niet gelukt. We betreurden één major nautisch incident.

Negatieve impact

Alhoewel we de negatieve impact van onze activiteiten zo veel mogelijk proberen te beperken, heeft het haven- en industriecomplex wel impact op de lokale leefomgeving. Ook blijven er veiligheidsrisico's bestaan. Zo was er in 2022 een dodelijk ongeval met een binnenvaartschip te betreuren. Lees hier meer over in het hoofdstuk Veiligheid. Maar ook het gevaar van een cyberaanval die de haven kan laten stilvallen, blijft een reële bedreiging.

De geluidruimte voor industrielawaai is schaars en zorgvuldig beheer van deze geluidruimte is cruciaal. We zoeken naar een balans, zodat haven, werken, recreëren en wonen naast elkaar kunnen bestaan. In 2022 kwamen er bij DCMR Milieudienst Rijnmond 6.417 klachten binnen over geluidshinder in Rotterdam.

We werken volop om het haven- en industriecomplex te verduurzamen. Ondanks de vele initiatieven, gaat dit nog niet zo snel als we graag zouden willen. We zien dat de CO_2-uitstoot daalt, maar nog niet voldoende. In 2021 (cijfer loopt een jaar achter) was de CO_2-uitstoot 23,5 Mton in het haven- en industriecomplex, de doelstelling was 22,8 Mton. U leest hier meer over in het hoofdstuk Energietransitie.

De arbeidsmarkt staat onder druk, waardoor vacatures lastig worden ingevuld. Dit kan vertraging opleveren in de omschakeling naar een duurzaam haven- en industriecomplex.

Dilemma: Ruimte geven voor transitie
Ruimte in de haven is een schaars goed. Voor zowel fysieke ruimte als stikstof- en geluidsruimte zijn er grenzen aan wat mogelijk is. Deze ruimte zetten we in om te werken aan een nog veiligere, efficiëntere en meer duurzame haven. Om deze ambities te kunnen waarborgen, is ook financiële continuïteit van het Havenbedrijf Rotterdam van belang. Alleen op die manier kunnen we blijven opereren als een investeringsmachine. Dit maakt de keuze over hoe we onze schaarse fysieke- en milieugebruiksruimte inzetten een bijzonder vraagstuk. Geven we de ruimte aan de activiteiten die morgen (financiële) waarde opleveren en zo onze financiële continuïteit waarborgen? Of geven we de ruimte aan activiteiten die juist de toekomstige maatschappelijke waarde vertegenwoordigen en niet 'morgen' al een financiële waarde opleveren?

Wat vinden de stakeholders?
Het behalen van de landelijk gestelde klimaatdoelstellingen is onderdeel van maatschappelijk verantwoord ondernemen. Onze aandeelhouders verwachten van ons een voorbeeldrol in het maatschappelijk verantwoord ondernemen en in de belangrijke energietransitie. Ook bij marktpartijen staat dit onderwerp hoog op de agenda en wij kunnen hen faciliteren om maatschappelijk gewenste transitieprojecten te realiseren door hen van de benodigde ruimte te voorzien of door tijdig de benodigde infrastructuur te ontwikkelen. Onze stakeholders mogen van ons verwachten dat we de juiste investeringen doen om de activiteiten die ondersteunend zijn aan het publiek belang naar behoren te kunnen uitvoeren en tegelijkertijd de financiële continuïteit waarborgen om ook op de lange termijn waarde te kunnen creëren. Bij het realiseren van transitieprojecten hebben we uiteraard ook te maken met de rol en de beslissingen van overheden.

Wat vindt het Havenbedrijf Rotterdam?
Waar investeren in de energietransitie financieel aantrekkelijk kan zijn, wordt het soms ook gekenmerkt door lange terugverdientijden en relatief hoge risico's; vooral vergeleken met investeringen in andere activiteiten. Om onze klimaatdoelstellingen te halen, is het van belang om ruimte te geven aan transitie in de haven. Het kwantificeren van niet-financiële waarde helpt om de onderliggende businesscase van een investering om te zetten naar een value-case. Eén waar in de toekomst ook andere effecten van de investering op mens, milieu en maatschappij in beeld kunnen worden gebracht. Uiteindelijk is het van belang dat we over het geheel bezien in de financiële continuïteit

blijven voorzien. Dit geeft ruimte om op het niveau van een individuele investering het maatschappelijk belang doorslaggevend te laten zijn. Deze balans tussen het behalen van financiële en niet-financiële waarde en doelstellingen is een continue uitdaging in het toewijzen van onze schaarse ruimte. Hierover blijven we voortdurend in dialoog met onze stakeholders.

2.3 Onze rol in de keten

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) op het gebied van mensenrechten en arbeidsomstandigheden, milieu en anticorruptie. De bedrijfscode is van toepassing op iedereen die werkt bij het Havenbedrijf Rotterdam, dus ook voor bijvoorbeeld uitzendkrachten en stagiaires. In de bedrijfscode is in detail toegelicht hoe de implementatie en monitoring van resultaten is geborgd en hoe het Havenbedrijf Rotterdam omgaat met stakeholders; inclusief de wijze van informeren over genomen maatregelen en resultaten. Tenslotte geeft de bedrijfscode inzicht in hoe het Havenbedrijf Rotterdam bijdraagt aan herstelprocedures wanneer sprake is van misstanden.

Vanuit onze rol hebben wij invloed op meerdere niveaus in de voor ons relevante (waarde)ketens. Wij hebben invloed binnen onze eigen organisatie, inclusief (internationale) samenwerkingen, als opdrachtverlener en in relatie met onze (logistieke) klanten. Onze eigen werkzaamheden, in de vorm van investeringen en investeringsprojecten, vinden grotendeels plaats in Nederland. Daarnaast hebben wij deelnemingen en internationale samenwerkingen in onder andere Brazilië en Oman.



In samenwerking met opdrachtnemers en leveranciers bouwt het Havenbedrijf Rotterdam het haven- en industriecomplex uit tot een aantrekkelijke locatie voor bedrijven om zich te vestigen en logistieke partijen om te verladen. Deze bedrijven en logistieke partijen ontwikkelen de haven op hun beurt verder. Samen met enerzijds opdrachtnemers en leveranciers en anderzijds klanten ontwikkelen we de haven zo tot duurzame, moderne en slimme haven.

Bij onze aanbestedingspartners (opdrachtnemers en leveranciers) geldt dat onze invloed groter is bij de directe relaties, en kleiner bij de leveranciers van hun benodigdheden. Richting onze klanten is onze invloed op directe klanten eveneens groter dan bij de klanten van onze klanten.

De Rotterdamse haven is een belangrijke spil in wereldwijde logistieke transportketens. Onze klanten - gevestigde bedrijven en zeevaart - maken deel uit van deze logistieke transportketens. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft als havenbeheerder in beperkte mate 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 van mindere kwaliteit zijn. Het Havenbedrijf Rotterdam wordt daar in toenemende mate op aangesproken. We kijken kritisch naar onze interne regelgeving en zetten praktische stappen die aansluiten bij de 'Ten Principles' van United Nations Global Compact (UNGC).

Mensenrechten en arbeidsomstandigheden

Wij ondersteunen en respecteren mensenrechten en wij willen er zeker van zijn dat we geen aandeel hebben in het schaden van mensenrechten. In onze bedrijfscode onderschrijven wij de 'International Bill of Human Rights' ('Universele Verklaring van de Rechten van de Mens', 'Internationaal Verdrag inzake Economische, Sociale en Culturele rechten' en 'Internationaal Verdrag inzake Burgerrechten en Politieke rechten'), 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'. Wij hebben sinds afgelopen jaar een mensenrechtenbeleid. Hierin zijn onze opvallende mensenrechtenrisico's ('salient issues') uiteengezet en beschrijven wij de governance, acties en remedies.

Voor onze (internationale) havenactiviteiten en ons inkoopproces is een verdiepend mensenrechtenonderzoek gedaan, waarin rekening is gehouden met risico's op schendingen in bepaalde geografische gebieden. Dit leverde een voor ons relevante lijst van risico's op mensenrechtenkwesties op. De onderwerpen op deze lijst plaatsten we in een risicoregister. Hierin beoordelen we de ernst en waarschijnlijkheid van de risico's.

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

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

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

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

Opvolgende acties moeten de risico's beperken. Een kwestie die fundamenteel raakt aan de strategie heeft voorrang, net als een zaak waarop we directe invloed hebben. Op basis van de activiteiten in 2022 hebben we een Human Rights Due Diligence (HRDD) uitgevoerd, zullen we een jaarlijkse herbeoordeling uitvoeren op de ernst en waarschijnlijkheid van de risico's en zullen we waar nodig bijsturen. Dit is in lijn met ons risicobeheersings- en controlesysteem, dat is gebaseerd op de internationaal geaccepteerde standaarden van de Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO).

Verschillende processen in onze organisatie borgen 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 en diversiteits- en inclusiviteitsbeleid. Bij selectie van aannemers verwachten wij eenzelfde houding ten opzichte van arbeidsrechten en vragen wij naar een VCA (Veiligheid, Gezondheid en Milieu Checklist Aannemers). Wij behouden ons het recht voor op controle bij onze leveranciers. Dit doen wij bijvoorbeeld door het uitvoeren van safety walks.



In onze (waarde)ketens kunnen zich mensenrechtenkwesties voordoen. Het gaat bijvoorbeeld om gedwongen arbeid, kinderarbeid en eerbiediging van inheemse volkeren. Daarom nemen we risicobeperkende maatregelen bij onze afdelingen die zich bezighouden met inkoop en internationale activiteiten, inclusief monitoring en rapportages. Vanaf 2023 zullen we de verantwoordelijkheden voor de uitvoering van het beleid bepalen en de HRDD-processen verankeren binnen de werkprocessen. Zo zullen onze internationaal opererende afdelingen een standaard mensenrechten-stappenplan uitvoeren en werkt de afdeling Inkoop aan een gedragscode voor leveranciers en additionele mitigerende maatregelen.

Bij het vermoeden van een misstand, ongewenst gedrag of niet integer handelen, kunnen medewerkers en derden hiervan op diverse manieren melding maken. Zie onze klokkenluidersregeling. Bij eventuele inbreuken op mensenrechten ondernemen we actie die passend is bij de situatie en mate van betrokkenheid. We kunnen zelf actie ondernemen om schendingen te herstellen, of onze invloed gebruiken om bij te dragen aan het herstellen van de situatie. In 2022 hebben we geen meldingen ontvangen die betrekking hadden op het Havenbedrijf Rotterdam of op onze medewerkers.

Milieu

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

Met het omarmen van de Green Deal Duurzaam GWW (Grond-, Weg- en Waterbouw) zoeken we als opdrachtgever in de voorbereiding en uitvoering van projecten actief naar kansen voor duurzaamheidsaspecten zoals CO_2-reductie, circulariteit en verbetering van luchtkwaliteit. Deze worden door de aannemer meegenomen in de uitvoering. In onze samenwerking met onze aanbestedingspartners vragen wij om de volgende zaken:

- Milieukostenindicator (MKI) en CO_2-waarde van het project;
- Plan van aanpak voor een duurzame bouwplaats;
- ISO 14001 (milieuzorg).

De CO_2-uitstoot als gevolg onze investeringsprojecten in openbare- en klantgebonden infrastructuur vallen vanaf 2022 binnen Scope 3 van de CO_2-footprint van het Havenbedrijf Rotterdam. Voor het gebruik van brandstoffen is onze emissiereductiedoelstelling -45% in 2030 (ten opzichte van 2019) en voor materialen -25%.

Partijen die zich onvoldoende aan onze verwachtingen houden, sluiten wij uit.
Daarnaast kunnen zich als gevolg van veranderende wet- en regelgeving en vraag van de consument transitierisico's voordoen bij onze klanten in de haven en daarmee ook voor het Rotterdamse haven- en industriecomplex. Het Havenbedrijf Rotterdam hanteert meerdere initiatieven om het haven- en industriecomplex en de scheepvaart te verduurzamen en hiermee deze risico's te beperken:

- Met klanten hebben wij langjarige contracten. Uiteraard respecteren wij deze contracten. Bij verlenging bespreken wij met de klant hoe verduurzaming onderdeel kan zijn van de afspraken.
- Wij bieden korting op havengeld aan schepen die meer dan een bepaald aantal punten scoren op de Environmental Ship Index of voor tankers die beschikken over een Green Award.
- Wij verzorgen walstroominfrastructuur voor afgemeerde binnenvaartschepen aan de kade, waarbij uitstoot van stikstof, fijnstof en CO_2 en geluidsoverlast wordt geminimaliseerd.
- Wij stimuleren de 'Modal Shift': het verplaatsen van containertransport van de weg naar het water en spoor.
- We werken samen met carbon footprinting expert en platformbouwer BigMile aan het ontwikkelen van het Haven Emissie Service Platform (HESP). Hierdoor kunnen we bijvoorbeeld onze klanten helpen bij hun CO_2-reductieopgave.

- In 2022 ondertekenden de Maritime and Port Authority of Singapore en het Havenbedrijf Rotterdam een memorandum van overeenstemming voor de langste Groene en Digitale Corridor ter wereld. Het doel is om in 2027 de eerste duurzame scheepvaart op deze route te realiseren.
- Het Havenbedrijf Rotterdam en GoodShipping voeren samen campagne om bedrijven (een deel van) hun zeevracht met duurzame brandstof te laten vervoeren.
- Routescanner biedt ladingeigenaren een wereldwijd en daarmee completer inzicht in deur-tot-deur-verbindingen voor containers via zeehavens, binnenhavens, spoor- en wegverbindingen. Gebruikers kunnen mede op basis van emissies hun vervoerskeuze bepalen. U leest er hier meer over.

Anticorruptie

Wij wijzen alle vormen van corruptie af en verwachten van onze medewerkers dat zij fraude en corruptie voorkomen. We hebben procedures, (inkoop-)richtlijnen, (financial control-)raamwerken en screenings, gericht op het voorkomen en of detecteren van ongewenst gedrag. Via verschillende trainingsprogramma's creëren wij bewustwording bij onze medewerkers. Wij hanteren bij aanbestedingen het Uniform Europees Aanbestedingsdocument.

Onze medewerkers kunnen ongewild in aanraking komen met drugscriminaliteit. Als onderdeel van een pakket beheersmaatregelen van integriteits- en veiligheidsrisico's die onze medewerkers moeten beschermen, hebben wij in 2022 ons screeningsbeleid aangescherpt. Waar het Havenbedrijf Rotterdam voorheen slechts 'pre-employment screening' kende bij indiensttreding, behouden wij nu het recht op 'in-employment screening' voor functies vanaf een hoog risicoprofiel. Ook de pre-employment screening wordt uitgebreid. Dit is in lijn met de AVG-richtlijnen.

Op het gebied van integriteitsrisico's hebben wij structuurmaatregelen (regels, procedures, systemen en controles) en cultuurmaatregelen (bewustwording, communicatie en dialoog). Al onze medewerkers kunnen digitaal integriteits- en weerbaarheidstrainingen volgen, waarin herkenning, bewustzijn en voorkomen van misstanden aan bod komen. Ook volgden onze medewerkers weerbaarheidstrainingen in de trainingscontainer van het Programma Integere Haven (u leest er hier meer over).

2.4 Trends en toekomst

Belangrijke trends en ontwikkelingen hebben invloed op de wereld om ons heen en daarmee op de toekomst van het Rotterdamse haven- en industriecomplex. In de Strategy Update kijken we naar diverse trends, kansen en bedreigingen voor het Havenbedrijf Rotterdam en het effect op de Ondernemingsstrategie.

Economie en geopolitiek

Het algemene niveau van handelsbelemmeringen is nog steeds hoog door het grote aantal maatregelen dat de afgelopen jaren is genomen. Toekomstige ontwikkelingen zullen voornamelijk afhankelijk zijn van de situatie in Oekraïne en de geopolitieke spanningen tussen de Verenigde Staten, de Europese Unie en China. In dat laatste land heeft COVID-19 ook nog steeds veel invloed. We zien de gevolgen van de recente spanningen vooral aan grote tekorten van veel natuurlijke grondstoffen. De sterk gestegen energieprijzen in 2022 zijn hiervan het meest in het oog springende voorbeeld. Natuurlijk is er ook sprake van andere tekorten. Zo kampt de logistieke sector met een tekort aan chauffeurs en de bouwsector met een tekort aan materialen en sterk gestegen prijzen.

Digitalisering en technologie

De mondiale ontwikkelingen in de maritieme logistiek ontwikkelen zich richting de platformeconomie. Ketenpartijen zoeken naar planningsdata voor scheepvaart en transport. Disrupties in de supplychain geven een versnelling in data delen met bijbehorende mogelijkheden. Voor de port call kan Just-In-Time (JIT) de nieuwe standaard worden. Hierbij gaat het ook om vragen van rederijen over bijvoorbeeld diepgang en weerscondities op het moment van aanloop. Deze data zijn te combineren met de wens van de divisie Havenmeester om standaardvragen te automatiseren. Grenzen aan gebruiks- en milieuruimte vragen ook om grotere toepasbaarheid van data. Bijvoorbeeld voor de nieuwe langetermijnscenario's met doorvertaling naar milieu en bereikbaarheid.

Duurzaamheid en omgeving

Het aandeel van hernieuwbare energie in Nederland is klein, maar de snelle groei van energie die wordt opgewekt uit wind, zon, en biobrandstoffen verandert het beeld voor de toekomst. De transitie naar duurzame energie vraagt om grote investeringen van bedrijven. Door havenklanten te verbinden met duurzame energie-infrastructuur kan de energietransitie binnen de haven worden versneld en kan de haven een substantiële bijdrage leveren aan het 'Fit for 55 plan'. Elektrificatie wordt steeds belangrijker en het gebruik van waterstof kan in een stroomversnelling komen als energiedrager van de 21e eeuw. Dit heeft een grote ruimtelijke impact.

Samenleving

De recente pandemie heeft de ongelijkheid tussen, maar ook binnen landen vergroot. Lagere inkomensgroepen werden het hardst getroffen. De arbeidsmarkt is krapper dan ooit. Veel werkgevers hebben moeite om personeel te vinden of te behouden. Door de hoge inflatie neemt de roep om hogere lonen toe. Voor de arbeidsmarkt worden duurzame en flexibele inzetbaarheid, nieuwe vaardigheden, intersectorale samenwerking, talentontwikkeling en instroom van (inter)nationaal talent belangrijker. Binnen de samenleving is ook een toenemende trend richting duurzaam gedrag zichtbaar.

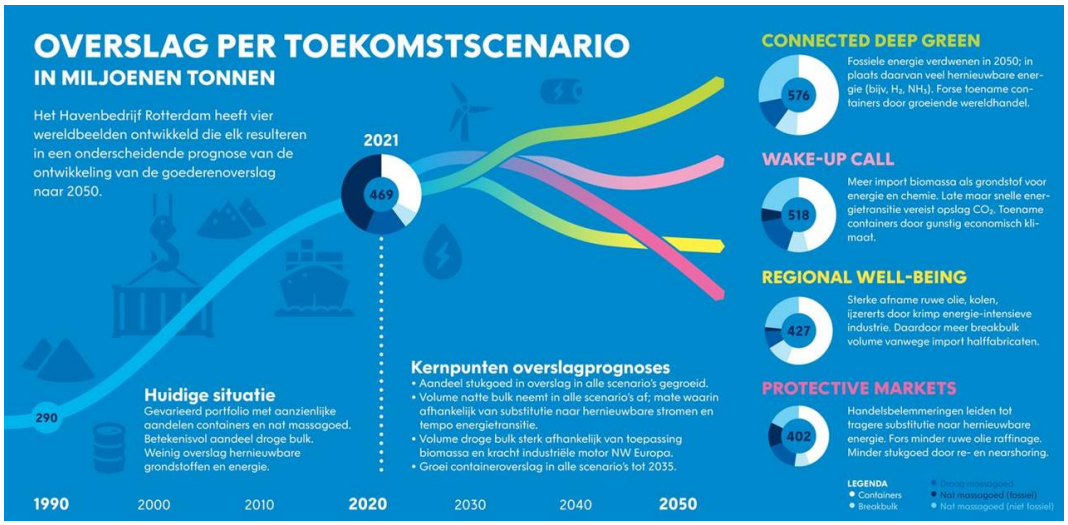
De optredende trends hebben invloed op de keuzes die wij maken. Met behulp van langetermijnscenario's geven we richting aan strategische besluitvorming. We werkten vier uiteenlopende wereldbeelden uit, die resulteren in een onderscheidende prognose van de ontwikkeling van de goederenoverslag naar 2050.

Scenario's geven richting

Met het ontwikkelen van langetermijnscenario's geeft het Havenbedrijf Rotterdam invulling aan de mogelijke wereldbeelden voor 2050. Centraal in deze analyses staat de vraag hoe veranderingen in geopolitiek, economie, maatschappij en technologie van invloed zijn op het haven- en industriecomplex en de omvang en samenstelling van goederenstromen door Noordwest-Europa. Gaat de wereld vol voor ambitieuze klimaatmaatregelen of stokt de energietransitie? Richten machtsblokken handelsbarrières op ter bescherming van de eigen industrie of mag vrijhandel floreren? Verkiezen consumenten kwaliteit boven prijs of juist het tegenovergestelde? Elk scenario voor 2050 geeft het haven- en industriecomplex een andere vingerafdruk dan nu. In samenwerking met Oxford Economics ontwikkelden we overslagprognoses voor de verschillende (nieuwe) goederenstromen door Rotterdam, op basis van de vier toekomstscenario's voor 2050.

- **Connected deep green**: Mondiale samenwerking met versnelling op digitale transparantie in de logistieke ketens en inzet op wereldwijde doelstellingen tegen klimaatverandering, zou moeten resulteren in een wereldwijde CO_2-neutraliteit in 2050, hoge economische groei en een maximale temperatuurstijging van 1,5 graad deze eeuw.
- **Regional well-being**: Vanuit een gezamenlijk streven naar transitie ontstaat begin 2030 door het ontbreken van voldoende mondiaal vertrouwen, een kanteling naar een regionale focus op een schone en gezonde leefomgeving, privacy en welzijn. Dit resulteert in een verslechterend vestigingsklimaat voor de basisindustrie in Noordwest-Europa en een gematigde economische groei. Dit zou moeten resulteren in een wereldwijde CO_2-neutraliteit in 2070.
- **Wake-up call**: Na een decennium met een stabiele mondiale geopolitieke situatie en de focus op efficiëntie en financiële welvaart, ontstaan toenemende zorgen over de extreme negatieve effecten van klimaatverandering. Dit zorgt voor een wake-up call met een snelle en late transitie naar duurzame energie, een strategisch sterk EU-beleid en een gematigde economische groei. Dit zou moeten resulteren in een wereldwijde CO_2-neutraliteit in 2070.
- **Protective markets**: Een wereld met wantrouwen tussen machtsblokken, wereldwijd geopolitieke spanningen en suboptimale integratie in logistieke ketens. Er zijn concurrerende economische belangen in een gefragmenteerde wereld met focus op zelfvoorziening, financiële welvaart, veerkracht en verdediging. Geen wereldwijde CO_2-neutraliteit voor 2100 en lage economische groei.

Welke impact elk scenario heeft op de overslag in de haven van Rotterdam, staat samenvattend geïllustreerd in onderstaande infographic:



Transitierisico's en -kansen

Transitierisico's, als gevolg van de overgang naar een emissie-arme economie, kunnen de omstandigheden van de haven (license to operate) bepalen en kunnen een effect hebben op emissie-intensieve activiteiten in de haven. Maatregelen om globale temperatuurstijging tegen te gaan, verkleinen de kans op fysieke risico's (u leest er meer over in het hoofdstuk Veiligheid), maar vergroten de transitierisico's.

We identificeren het niet slagen van de energietransitie als toprisico. In lijn met EU-gestelde targets hanteert het Havenbedrijf Rotterdam twee termijnen: voor- en na 2030. In de paragraaf 'Risicomanagement' bespreken we de geïdentificeerde risico's voor deze termijnen, net als hoe we de risico's identificeren en prioriteren. Risico's die samenhangen met de energietransitie brengen we ook in kaart als onderdeel van de reguliere bedrijfsvoering; te denken valt aan de veiligheidsrisico's die gepaard gaan met waterstof.

Via de lobbymonitor monitoren we allerlei wet- en regelgeving. De uitkomsten hiervan delen we periodiek met de Algemene directie.

De overgang naar een nieuwe, duurzamere economie zorgt voor nieuwe grondstoffen, brandstoffen en energiedragers, inclusief nieuwe ladingstromen. We onderzoeken deze ontwikkelingen en werken internationaal samen om nieuwe ladingstromen naar Rotterdam te halen. Het Havenbedrijf Rotterdam wil de haven in lijn brengen met de doelstellingen van het Klimaatakkoord van Parijs. Dit doen wij door de energietransitie vorm te geven in onze rollen als projectontwikkelaar en investeerder, verbinder van partners en door het realiseren van benodigde ruimte. Voor onze eigen activiteiten ambiëren wij klimaatneutraliteit in 2030 (scope 1 en 2). In samenwerking met het 'Science Based Targetting initiative' (SBTi) ontwikkelden we in 2022 concrete CO_2-reductiedoelstellingen voor 2030 voor scope 1, 2 en 3 activiteiten. Initiatieven die de eigen emissies of van de bedrijven in de haven verminderen, bespreken we in de paragraaf 'Versneller duurzaamheid in de haven'. Hiermee kan de haven zijn positie als energiehub van Noordwest-Europa bestendigen en blijvend relevant zijn voor Nederland.

Tenslotte is het onderwerp energietransitie onderdeel van ons Portfolio Management, waarmee wij de juiste projecten selecteren, snelheid maken en scherpe projectopdrachten formuleren. Binnen de portfolioboards besluiten we over de intake van nieuwe kansen, prioriteitstelling binnen het opportunity portfolio en het toewijzen van benodigde mensen en middelen. Portfolio-overstijgend bewaakt de Algemene directie dat we onze ondernemingsstrategie realiseren en toekomstbestendige keuzes maken. De projectboards en onze projectmanagement-aanpak borgen verder dat we de geselecteerde projecten volgens plan uitvoeren.

De jaarlijks gerapporteerde KPI voor energietransitie is 'Reductie CO_2 in het haven- en industriecomplex', en is onderdeel van de Ondernemingsstrategie 2020-2024. We kijken naar Scope 1 emissies in het haven- en industriecomplex, inclusief Dordrecht en exclusief Moerdijk. Daarnaast monitort en rapporteert DCMR Milieudienst Rijnmond jaarlijks de luchtkwaliteit en de CO_2-uitstoot in de regio Rotterdam.

Om zicht te hebben op de emissiereductie van het Havenbedrijf Rotterdam monitoren en rapporteren we jaarlijks onze eigen CO_2-footprint, onder andere in dit verslag. De footprint is gebaseerd op de ISO 14064-standaard van Scope 1, 2 en 3 CO_2-emissies. We hanteren een interne CO_2-prijs van €100 per ton CO_2 voor investeringen in onze bedrijfsmiddelen. Deze prijs wordt door een brede set aan Nederlandse bedrijven gehanteerd en is in lijn met de externe CO_2-prijs die bedrijven betalen. De interne CO_2-prijs maakt inzichtelijk wat de financiële gevolgen van klimaatimpact zijn. De gehanteerde CO_2-prijs is onderdeel van het beoordelingskader bij grote investeringen. Ook wegen we de MKI-waarde ('milieukostenindicator') mee in aanbestedingen, te gebruiken voor ontwerp, project of product. De MKI berekent de impact op elf milieueffecten over de gehele levenscyclus, waaronder CO_2.



BELEID EN RESULTATEN



3.1 De basis

Onze financiële resultaten stellen ons in staat om te blijven investeren in de haven van de toekomst, in een veilige haven, in de transitie naar schonere energie en in goede bereikbaarheid. Op die manier helpen we onze klanten om meerwaarde in Rotterdam te ontwikkelen. Het is onze overtuiging dat onze investeringen aanzienlijke impact hebben op werkgelegenheid, duurzaamheid en maatschappij. Ons werk doen we met passie voor de haven en als zorgvuldige en betrouwbare partner. We werken graag samen om gezamenlijke ambities te behalen en verbeteren door te leren en voortdurend grenzen te verleggen. Voorbeelden van onze inspanningen op weg naar een duurzame haven vindt u hier:

- Veiligheid
- Gezonde omgeving
- Energietransitie
- Toekomstbestendig portfolio
- Strategisch omgevingsmanagement (SOM)
- Werken en leren

Veiligheid

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

MATERIEEL THEMA	KPI	DOEL 2022	REALISATIE 2022	REALISATIE 2021	REALISATIE 2020	BIJDRAGE AAN SDG
Veiligheid	Aantal major incidents nautisch	0	1	0	0	8 EERLIJK WERK EN ECONOMISCHE GROEI
	Geen incidenten op vitale systemen	0	0	0	0	
	Lost time injury frequency rate (LTIFR)	< 1	0,43	0,42	2,2	3 GOEDE GEZONDHEID EN WELZIJN
	Nautische safety index (NSI)	> 7,00	6,39	7,46	7,99	

DE IMPACT VAN HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM	SELECTIE RELEVANTE KAPITALEN	BELANGRIJKE RISICO'S
KT: Veiligheid is een topprioriteit in de haven en wij monitoren en verbeteren dit continu. Het HIC is een veilige plek voor gebruikers, werknemers en de omgeving. Dit komt ten goede aan de vestigingsvoorwaarde voor bedrijven en het vertrouwen van de omgeving, bestuurders en andere stakeholders. LT: Het HIC is een integraal veilige haven. Het gebruik van data en nieuwe technologieën verbetert dit.	- Onze mensen - Financiën - Dialoog met stakeholders	T1a - Incident water T1b - Incident land T3a - Cyberaanval HbR T3b - Cyberaanval haven T10 - Terroristische aanval in de haven T13 - Ondermijnende criminaliteit in de haven

Het grote belang van veiligheid

De zorg voor veiligheid in het haven- en industriecomplex is een van onze belangrijke prioriteiten. Dit doen we voor de scheepvaart, maar ook voor omwonenden, werknemers in de haven, bedrijven en (recreatieve) gebruikers van het havengebied. Naast nautische veiligheid gaat het om veiligheid op projecten, scheeps- en milieuveiligheid, waterveiligheid, ondermijnende criminaliteit, veiligheid binnen de organisatie en cybersecurity. We monitoren voortdurend het 'veiligheidslandschap' en delen onze kennis en kunde over de verschillende onderwerpen.

Bij een major incident kan er sprake zijn van een grote milieuschade of een dodelijk ongeluk. Bij een cyberaanval kan er economische schade ontstaan, omdat bijvoorbeeld terminals niet meer werken.

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. Door dit zo efficiënt en veilig mogelijk te doen, draagt DHMR bij aan het bevorderen van onze concurrentiepositie. Dit kan alleen door nauw samen te werken met loodsen, sleepdiensten, roeiers, terminals, rederijen en andere partners in de haven. Bij het uitvoeren van de taken maken de medewerkers gebruik van innovatieve oplossingen. Taken kunnen door het slim gebruiken van beschikbare data steeds beter worden uitgevoerd. In 2022 startte een uitgebreide proef naar de inzet van drones. We onderzoeken ook wat er nodig is om het luchtruim veilig te houden bij toenemende aantallen dronevluchten en wat hierin onze rol is.

Ongevallen

De veiligheid van het scheepvaartverkeer rapporteren we aan de hand van de Nautische Safety Index (NSI). Dit is een rapportcijfer waarbij we de ernst van ongevallen meewegen. In 2022 kwam de NSI met een score van 6,39 onder de norm van 7,0 uit. In april kapseisde het binnenvaartschip Mar Grethe op de Nieuwe Waterweg, waarbij een dodelijk slachtoffer te betreuren was. Verder botsten op 21 juli 2022 bij de Erasmusbrug een watertaxi en een rondvaartboot op elkaar. De watertaxi verdween daarbij volledig onder water. Alle zes opvarenden uit de watertaxi zijn uit het water gered. De Onderzoeksraad voor Veiligheid onderzoekt het ongeval.

Daar waar beroepsvaart en recreatievaart samenkomen, is er een verhoogd risico, met name ingegeven door de kwetsbaarheid van de recreanten. Dit is een blijvende zorg.

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 7,5. In 2022 kwam dit cijfer uit op 7,33 en haalden we de norm niet. Dit komt, omdat er meer risico gestuurd geïnspecteerd wordt. Er werd alleen geïnspecteerd waar het aantreffen van een niet-naleving aannemelijk was.

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 (bijvoorbeeld niet uitvoeren van een Prewash).

Slimme partner in de logistieke ketens.

MATERIEEL THEMA	KPI	DOEL 2022	REALISATIE 2022	REALISATIE 2021	REALISATIE 2020	BIJDRAGE AAN SDG
Efficiënte scheepvaart-afhandeling	Safety & environmental index (SEI)	> 7,50	7,33	7,36	7,78	

DE IMPACT VAN HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM	SELECTIE RELEVANTE KAPITALEN	BELANGRIJKE RISICO'S
KT: Wij zorgen voor veilige en efficiënte scheepvaart, wat bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van het HIC voor rederijen, en daarmee de vestigingsvoorwaarde voor bedrijven. LT: Een aantrekkelijk HIC met veel scheepsbezoeken en bedrijven draagt op zijn beurt bij aan het Nederlandse BBP en de werkgelegenheid.	- Onze mensen - Financiën - Dialoog met stakeholders	T5 - Congesties in en rond haven T6 - Gebrek aan digitalisering logistieke keten

Naleving Havenbeveiligingswet en internationale ISPS Code

Als Port Security Officer is de (Rijks)Havenmeester ook 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.

Wekelijkse dronevluchten voor de Havenmeester

Sinds september 2022 vliegen dagelijks drones boven de Maasvlakte en Europoort. Een proef van vijf maanden moet uitwijzen of een drone geschikt is om inspecteurs en scheepvaartmeesters te ondersteunen in hun werk. Het gaat om zee- en binnenvaartinspecties, zoals bijvoorbeeld bij bunkeren, waterverontreiniging, boord-boord-overslag, zonering/gevaarlijke stoffen, wal-boord-overslag, luchtverontreiniging (rook/roet) en reparaties aan boord van schepen. Laat een drone bijvoorbeeld een open tankdeksel zien, dan zou dat mogelijk kunnen wijzen op illegaal ontgassen door schepen en kan de divisie Havenmeester poolshoogte nemen.

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. Dit gebeurt in combinatie met een verdere digitalisering, de inzet van kunstmatige intelligentie en het gebruik van drones. De pilot cameratoezicht heeft bewezen dat dit van toegevoegde waarde is. 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.

Ondermijnende criminaliteit

Ondermijning, vermenging van onder- en bovenwereld (vaak drugsgerelateerd), is in toenemende mate een probleem voor de Rotterdamse haven. De aanpak van ondermijnende criminaliteit is een maatschappelijke opgave die formeel buiten de verantwoordelijk van het Havenbedrijf Rotterdam valt. De ondermijnende criminaliteit staat echter hoog op onze agenda; we willen dit niet in onze haven. We zijn trots op de uitstekende faciliteiten en natuurlijke voordelen van onze haven. Helaas maken ook criminelen hier gebruik van. Met name voor de doorvoer van drugs is de haven een logistiek knooppunt. We werken samen met autoriteiten om deze smokkel en bijbehorende bedreigingen en logistieke verstoring tegen te gaan. Dat is onze maatschappelijke verantwoordelijkheid en het is in het belang van de integriteit.



Wij ondersteunen het bedrijfsleven, brancheorganisaties, de gemeente Rotterdam en opsporingsautoriteiten, zoals politie, douane en FIOD in het tegengaan van ondermijnende criminaliteit. Zo toetsen we het klantontwerp van nog in te richten bedrijfsterreinen op fysieke veiligheid en pakken we ongewenste aanwezigheid aan met behulp van slimme technologie.

Op de Maasvlakte startte in 2022 het project 'Virtueel Hek'. Bij de kwetsbare toegangen tot de Maasvlakte kan een virtueel slot bijdragen aan scherper toezicht. Door een intelligente laag op camerawaarnemingen toe te passen, kunnen we illegale patronen vroegtijdig herkennen en de centralist in de meldkamer optimaal ondersteunen.

Binnen het project 'Ken je Klant' werken we nauw samen met de Zeehavenpolitie en de gemeente Rotterdam om de integriteit van nieuwe en/of potentiële klanten beter te beoordelen en/of te monitoren.

In 2021 is de trainingstour van het Programma Integere Haven officieel in gang gezet. Het Havenbedrijf Rotterdam is een van de initiatiefnemers van dit programma. De trainingen vinden plaats in een speciaal hiervoor ingerichte trainingscontainer om de weerbaarheid van werknemers in de haven tegen drugsronselaars te vergroten. Ook onze medewerkers nemen deel aan deze training.

Een veilige haven: wie doet wat?

Het Rotterdamse haven- en industriecomplex beslaat ruim 12.500 hectare. Een veilige haven lukt alleen door goede samenwerking. Daarom ontwikkelen de zeehavenpolitie, Douane, haventerminals en het Havenbedrijf Rotterdam gezamenlijke initiatieven om de haven te beveiligen en (drugs)criminaliteit tegen te gaan. Zoals het ophangen van camera's in de haven (Cameraplatform Rotterdam), terminalbeveiliging, Programma Integere Haven (gericht op integer gedrag en het weerbaar maken van havenpersoneel) en FERM (samenwerking om de digitale veiligheid en weerbaarheid te vergroten).



POLITIE

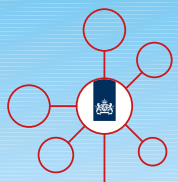
De zeehavenpolitie is verantwoordelijk voor nautisch toezicht, milieuhandhaving, bestrijding van criminaliteit en grensbewaking. Speelt een rol bij incidenten op het water.

HAVENBEDRIJF ROTTERDAM

De divisie Havenmeester is onderdeel van het Havenbedrijf Rotterdam en is verantwoordelijk voor een veilige en vlotte scheepvaart, havenbeveiliging en nautisch toezicht. De Havenmeester zorgt voor planning en toelating van schepen en is ook verantwoordelijk voor inspecties en handhaving op het gebied van milieu en veiligheid.

DOUANE

De Douane houdt toezicht op de in- en uitvoer en het vervoer van goederen. Daartoe voert deze dienst een groot aantal controlerende, signalerende en opsporingstaken uit. Van de 7,5 miljoen containers die jaarlijks de haven passeren, worden er 40.000 gescand en 6.500 opengemaakt. Controles vinden plaats op basis van risicoprofielen.



HARC-TEAM

Een samenwerkingsverband tussen Douane, zeehavenpolitie, FIOD (opsporingsdienst van de Belastingdienst) en Openbaar Ministerie. Gespecialiseerd in onderzoek naar drugssmokkel en criminele netwerken.



HAVENTERMINALS

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

Deze infographic is een weergave van de situatie in 2021

Arbeidsveiligheid

Het Havenbedrijf Rotterdam streeft naar een werkomgeving waar iedereen veilig is en zich veilig voelt. Van onze medewerkers en iedereen die voor ons werkt accepteren wij alleen veilig en respectvol gedrag. Open communicatie gericht op verbeteringen is hierbij van essentieel belang. 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

In februari 2022 startte de afdeling Safety. De afdeling heeft als doelstelling om de ambitie van het Havenbedrijf Rotterdam '*iedereen gezond en veilig naar huis*', te vertalen in concrete veiligheidsprogramma's en één visie op het gebied van arbeidsveiligheid (beleid en strategie). De Arbobeleidsverklaring is in 2022 herzien door de directie. 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 2022 waren gericht op:

- Vormgeven van een centraal veiligheidsmanagementsysteem, waarin we instructies en procedures uit verschillende afdelingen samenbrengen en borgen.
- Ontwikkeling van een incident-management-tool 'SafetyNow', waar meldingen en opvolging op consistente wijze kunnen bijdragen aan verbeterplannen. Hierin worden meldingen van medewerkers en aanbestedingspartners over letselongevallen, bijna-ongevallen, onveilige situaties of onveilig gedrag en positieve observaties geregistreerd en geanalyseerd.
- Herzien van de Risico Inventarisatie- en Evaluatiemethode (RIE) voor werklocaties en het introduceren van een standaardmethode '5xJA' voor 'Laatste Minuut Risico Analyse'. De uitrol hiervan binnen de operationele afdelingen wordt in 2023 voortgezet. De methode benadrukt het beleid dat medewerkers het recht en de plicht hebben om onveilige situaties te stoppen en de werkzaamheden aan te passen, zodat de werkzaamheden veilig voortgezet kunnen worden.

Gezondheid en welzijn

Het Havenbedrijf Rotterdam maakt gebruik van de diensten van de Arbo Unie op het gebied van vitaliteit en gezondheid. 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 medewerkers geïdentificeerd en gekoppeld aan de daarbij passende beheersmaatregelen.

De afdeling Human Resources biedt verschillende mogelijkheden om medewerkers te motiveren aan hun eigen gezondheid en vitaliteit te werken. Dit varieert van ergocoaches tot bedrijfsfitness en van mindfulness tot sportieve evenementen. U leest er hier meer over.

Bij vermoeden van een misstand, ongewenst gedrag of niet integer handelen, kunnen medewerkers of derden een melding maken via de klokkenluidersregeling.

De bedrijfsarts heeft in 2022 twaalf keer een beroepsziekte bij een medewerker geconstateerd vallend onder de criteria gesteld door het Nederlands Centrum voor Beroepsziekten.

Veilig werken van onze medewerkers op projecten

De medewerkers van het Havenbedrijf Rotterdam vallen onder specifieke veiligheidsprocedures en -instructies. Voor werken die in opdracht van het Havenbedrijf Rotterdam worden uitgevoerd, gelden de wettelijke regelingen voor het Bouwproces uit het Arbobesluit. Als opdrachtgever moeten we er zeker van zijn dat opdrachtnemers in staat zijn arborisico's in ontwerp en uitvoering te voorkomen en/of te mitigeren. Bij het vaststellen van preventieve maatregelen houden we een arbeidshygiënische strategie aan.

Bij de uitvoering van projecten staan twee aspecten van arbeidsveiligheid centraal:

- Veiligheid in ontwerp;
- Veiligheid in uitvoering.

Bij veiligheid in ontwerp is er aandacht om al in een vroeg stadium van een project risico's te identificeren en waar mogelijk in het ontwerp te elimineren. De daaruit volgende bouwkundige, technische en organisatorische keuzes (BTO-keuzes) worden meegenomen in de lifecycle van het te realiseren object. De actieve communicatie tussen het Havenbedrijf Rotterdam en haar opdrachtnemers over de restrisico's bij de overdracht naar ontwerp en uitvoering ervaren alle partijen als waardevol.

Voordat de uitvoering aanvangt worden de veiligheidsaspecten van de bouw vastgelegd in Veiligheids- en Gezondheidsplannen. Door middel van safety walks en inspecties loopt het Havenbedrijf Rotterdam samen met de opdrachtnemer systematisch de veiligheidsafspraken na en er is een praktische en proactieve dialoog over veiligheid opgezet.

Medewerkersparticipatie

Als onderdeel van de Ondernemingsraad van het Havenbedrijf Rotterdam bestaat een VGWM-commissie (Veiligheid, Gezondheid, Welzijn en Milieu) die een controlerende en adviserende rol heeft met betrekking tot het arbobeleid. De commissie overlegt op kwartaalbasis met de afdelingen Human Resources en Safety over de verschillende arbo aspecten die bij deze twee afdelingen zijn belegd.

Via de zogenoemde 'safety minute' als vast onderdeel van teamoverleg wordt de communicatie over veiligheid gestimuleerd en worden medewerkers actief betrokken bij actuele veiligheidsonderwerpen of -dilemma's.

Veiligheidsbewustzijn

In ons cultuurprogramma 'Neem de Tijd voor Veiligheid' trainen we onze mensen in veiligheidsleiderschap en wat het betekent om ook letterlijk de tijd te nemen om het werk goed voor te bereiden. Alle medewerkers krijgen een algemene veiligheidstraining als ze in dienst komen. Afhankelijk van de functie worden medewerkers aanvullend gekeurd en getraind.

In 2022 ontwikkelden we verder een aantal inhouse trainingen om het veiligheidsbewustzijn van medewerkers te verhogen, waaronder de 5xJA training voor risicoherkenning en een training rondom onze 'Life Saving Rules'. Dit zijn regels over de werkgerelateerde gevaren met het hoogste risico op ernstige ongevallen.

Veiligheidsprestatie

We meten de veiligheid van onze werknemers middels de Lost Time Injury Frequency Rate (LTIFR). Deze rapporteren we ieder kwartaal aan de Algemene directie en de Raad van Commissarissen. Er was in 2022 één ongeval met vier dagen verzuim. Voor de LTIFR hanteren wij een norm van maximaal 1. Met 0,43 is dit opnieuw (2021: 0,42) behaald.

Ook rapporteren we per kwartaal de ongevallen die zijn gebeurd bij opdrachtnemers op onze projecten. Op een van de projecten zagen we een aantal bijna-ongevallen met potentie van ernstig letsel. Op directieniveau zijn er in deze casus afspraken gemaakt met de aannemerscombinatie. Er zijn 'safety standdowns' uitgevoerd en er is veiligheidscapaciteit toegevoegd. Dit leidde tot een aantal initiatieven op de bouwplaats, waardoor er beter proactief kan worden gestuurd. Het aantal ongevallen daalde daarna significant.

Veiligheid op projecten

Bij de uitvoering van projecten staat centraal dat iedereen aan het einde van de dag weer veilig thuis moet kunnen komen. Gedurende het project wordt veiligheid integraal bekeken vanaf de start van het project tot en met de overdracht. Het is daarmee een onderdeel van onze planvorming, projectmanagement methodiek en onze projectorganisatie.

Veiligheid in ontwerp

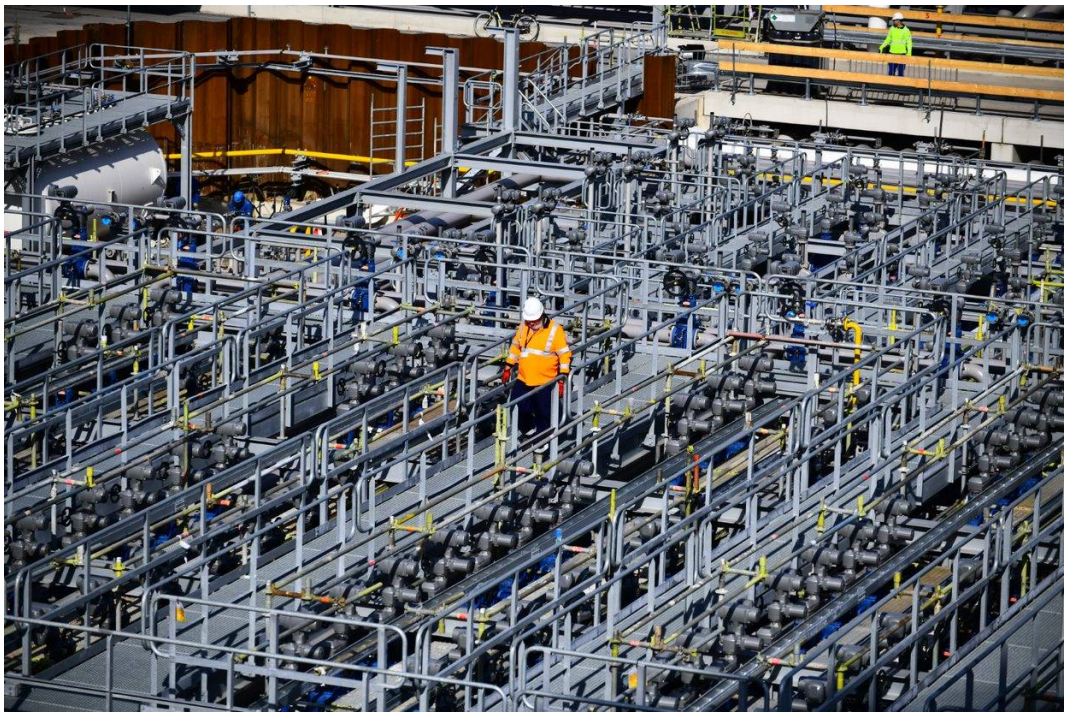
Aandacht om al in een vroeg stadium van een project, in gezamenlijkheid met een veiligheidskundige, risico's te identificeren en waar mogelijk in het ontwerp te elimineren. Tijdens de aanbesteding worden randvoorwaarden meegegeven die cruciaal zijn om veilig de realisatie te kunnen voltooien. De actieve communicatie tussen het Havenbedrijf Rotterdam en zijn opdrachtnemers over deze risico's bij de overdracht van ontwerp naar uitvoering ervaren alle partijen als waardevol.

Veiligheid op de bouwplaats

De veiligheidsafspraken op de bouwplaats worden systematisch nageleefd door de projectorganisatie en zijn onderdeel van de sturingsinformatie voor de projectboard. De afspraken worden vertaald in veiligheidsplannen en in werkwijzen die in de uitvoering van de projecten worden verankerd. Het projectteam en de veiligheidskundigen werken hierbij nauw samen met de aannemers.

Door middel van Safety Walks loopt het Havenbedrijf Rotterdam samen met de opdrachtnemer systematisch de veiligheidsafspraken na en er is een praktische en proactieve dialoog over veiligheid opgezet. Onze grootse zorg waren de bijna-ongevallen die tot ernstig letsel hadden kunnen leiden. Met een actieve opvolging en een gezamenlijke aanpak is het aantal daadwerkelijke letselgevallen niet significant toegenomen.

Binnen het Platform Veiligheid overleggen we twee keer per jaar met Bouwend Nederland en de Vereniging van Waterbouwers over de praktische invulling van het verbeteren van veiligheid op de bouwplaatsen.



Klimaatadaptatie en waterveiligheid

Als we de uitstoot van broeikasgassen wereldwijd niet verminderen, stijgt in 2100 volgens de meest recente onderzoeken, de globale temperatuur mogelijk met meer dan 2,0°C (sinds het pre-industriële tijdperk). We lijken wereldwijd nu al de eerste gevolgen van klimaatverandering te ondervinden. In Rotterdam zien we dit in de zomerperiode door lage waterstanden en langdurige droogte.

Klimaatverandering brengt verschillende risico's met zich mee, te groeperen in fysieke risico's en transitierisico's. In onze rollen als havenautoriteit en havenbeheerder nemen wij beide typen risico's mee in onze activiteiten. Transitierisico's worden besproken in het hoofdstuk Trends en toekomst. 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 te waarborgen. Ook kunnen fysieke risico's de leefomgeving van (beschermde) dier- en plantsoorten in de haven bedreigen. Daarnaast kunnen fysieke risico's de ladingstromen en de bereikbaarheid van de haven beïnvloeden.

Een multidisciplinair team van het Havenbedrijf Rotterdam komt jaarlijks bijeen om potentiële korte-, middellange- en langetermijn gevolgen van klimaatverandering te beoordelen, de mogelijke effecten in kaart te brengen en te prioriteren. Hierbij kijken we naar de impact op transportstromen en het vestigingsklimaat van het havengebied en naar de impact op de uitvoering van onze kerntaken. De verschillende onderwerpen koppelen we aan 'ambassadeurs' en indien relevant zetten we vervolgacties uit. De bevindingen van deze groep communiceren we jaarlijks. Als het nodig is, houden we de Algemene directie op de hoogte van ontwikkelingen rondom een bepaald klimaatgerelateerd risico.

Prioritering van deze gevolgen gaat op basis van de impact op het vestigingsklimaat van de Rotterdamse haven of op de activiteiten van het Havenbedrijf Rotterdam en is afhankelijk van de termijn en de kans op optreden. De volgende korte-, middellange- en langetermijn klimaatonderwerpen zijn geprioriteerd voor het Havenbedrijf Rotterdam en krijgen aandacht:

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

Waterveiligheid

Het meest urgente klimaatrisico voor het Havenbedrijf Rotterdam is zeespiegelstijging. De meest recente klimaatscenario's ('KNMI Klimaatsignaal '21') houden rekening met een zeespiegelstijging van 30 tot 120 centimeter in 2100. De zeespiegelstijging kan op de lange termijn in toenemende mate effect hebben op de waterveiligheid in de haven.

Uniek aan de Rotterdamse haven is dat het buitendijks ligt en meerdere open verbindingen heeft met de zee. Haventerreinen, zoals Maasvlakte 2, zijn relatief hoog boven zeeniveau aangelegd en worden deels beschermd door stormvloedkeringen. Alleen bij uiterst extreme weersomstandigheden zal een aantal bedrijven te maken krijgen met wateroverlast. Toch werken we aan het voorkomen van incidenten op land en water. Vanuit het 'Programma Waterveiligheid' is het Havenbedrijf Rotterdam direct betrokken bij het 'Deltaprogramma Rijnmond-Drechtsteden' en het 'Kennisprogramma Zeespiegelstijging'.

Het Havenbedrijf Rotterdam is als ontwikkelaar en beheerder 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 informatie krijgen. In 2022 hebben we bedrijven bewust gemaakt van deze risico's en hun eigen verantwoordelijkheid hierin en in gezamenlijkheid een palet van adaptatiestrategieën ontwikkeld.

Met de gemeente Rotterdam zijn wij overeengekomen dat we in de tijd diverse maatregelen nemen om de haven en havenprocessen weerbaar te houden tegen hoogwater. Onze projecten, onderhoud van assets en contracten (verleningen) zijn hiervoor geschikte momenten. Het 'Kernteam Waterveiligheid' volgt de ontwikkelingen en formuleert en implementeert het beleid.

Voor alle havengebieden stelden we adaptatiestrategieën op. Het is bekend wanneer een risico kan optreden en wat de voorkeursmaatregelen zijn. Dit vertaalden we naar een uitvoeringsprogramma voor onze klanten en onszelf. De ontwikkelde strategieën zijn intern beschikbaar voor onze medewerkers en worden gepresenteerd in ons online kaartensysteem 'PortMaps'. Hier is ook inzichtelijk in welke mate zeespiegelstijging effect heeft op een gebied, wanneer dit optreedt en welke maategel het meest effectief is. Voor externen maakten we in 2022 een informatieproduct en zijn op de website van het Havenbedrijf Rotterdam alle

adaptatiestrategieën voor de specifieke gebieden te vinden, inclusief de overstromingskansen. De site bevat ook een overzicht van ongeveer 50 maatregelen die bedrijven en asset-eigenaren kunnen nemen om de waterveiligheidssituatie te verbeteren. Wij hanteren drie maatregelen die ervoor zorgen dat we meegroeien met klimaatverandering: preventieve maatregelen, ruimtelijke adaptatie en crisisbeheersing.

Waterveiligheid borgen we in projectadviezen, in projectmanagement en binnen onderhoudsprogramma's. Bij alle projecten doen wij een toets op waterveiligheid. Als blijkt dat waterveiligheid een raakvlak heeft met het project, onderzoekt het projectteam hoe groot het effect is, wanneer dit optreedt en welke maatregelen het meest effectief zijn. Als het nodig is, adviseert het 'Adviesteam Waterveiligheid' over concrete toepassing van maatregelen bij projecten. Daarnaast borgen we waterveiligheid in uitgifte van nieuwe klantcontracten en bij verhuurcontracten van commercieel vastgoed.



Binnendijkse en buitendijkse gebieden in het Rotterdamse haven- en industriecomplex. Bron: Gisweb gemeente Rotterdam

Andere acties op fysieke klimaatrisico's

Voor de andere geprioriteerde klimaatrisico's ondernemen we verschillende acties. Te denken valt aan het opzetten van programma's naar voorbeeld van het 'Programma Waterveiligheid', het doen van extra onderzoeken of het zoeken naar samenwerkingen.

We monitoren de klimaatscenario's (uitgevoerd door het KNMI) met de zichtjaren 2050 en 2100. De strategieën kunnen adaptief en flexibel meegroeien met nieuwe inzichten in de gevolgen van klimaatverandering, zoals versnelde zeespiegelstijging. Wanneer klimaatscenario's wijzen op snellere overstromingsrisico's, nemen we dit mee bij het treffen van maatregelen.

Het Havenbedrijf Rotterdam monitort klimaatgerelateerde risico's rondom de kwaliteit van de haveninfrastructuur en eventuele risicovergroting van land- of waterincidenten, onder andere als onderdeel van de KPI 'Kwaliteit Haveninfrastructuur'.

Cybersecurity in het haven- en industriecomplex

Cybersecurity is een randvoorwaarde voor het goed functioneren van de nautische en logistieke processen en de verdere digitalisering van de haven. In 2022 gaven de Nederlandse veiligheidsdiensten aan dat georganiseerde cybercriminaliteit verder toeneemt. Als onderdeel van de vitale infrastructuur houdt het Havenbedrijf Rotterdam ook rekening met verstorende en ontwrichtende cyberacties. Ontwikkelingen in de wereld, zoals de oorlog in Oekraïne, zorgen voor toenemende bedreiging van onze haven. Als reactie op de toenemende dreiging hebben we de beveiliging van de ICT- en OT- (Operationele Techniek) systemen afgestemd op het huidige dreigingsniveau en op het niveau dat past bij een wereldhaven als Rotterdam.

In 2022 hebben we ons samen met partners (politie, Deltalinqs, de gemeente Rotterdam, Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, DCMR Milieudienst Rijnmond en de provincie Zuid-Holland) ingezet om meer bedrijven in het haven- en industriecomplex te bereiken en te bewegen zich aan te sluiten bij FERM (Port Cyber Resilience Programma). Dit alles om de weerbaarheid met betrekking tot cybercriminaliteit binnen en rondom het haven- en industriecomplex toe te laten nemen en de impact bij een incident te verminderen.

Vergroten intern bewustzijn

In 2022 zette het Havenbedrijf Rotterdam in op het vergroten van de bewustwording van de medewerkers en op het testen van de ingerichte maatregelen met een hacksimulatie. Deze simulatie gaf inzicht in de werking van de processen en de reacties van medewerkers bij een cybersecurity-incident.

Evelien Bras: 'Ik wil graag dat alle bedrijven op het gewenste cyberweerbaarheidsniveau komen'

Evelien Bras is directeur van de Stichting FERM. FERM is onderdeel van het Port Cyber Resilience Programma. Doel van de stichting is het stimuleren van samenwerking tussen bedrijven in de Rotterdamse haven en het verhogen van het bewustzijn van cyberrisico's om zo de beste digitaal beveiligde haven van de wereld te worden. 'Onze weerbaarheid groeit, maar de bedreigingen groeien nog harder.'

Hoe gaat het met de digitale weerbaarheid in de haven?

'In 2022 was de mate van bescherming in de Rotterdamse haven iets beter dan het nationaal gemiddelde. Dit blijkt uit ons 'Jaarlijkse cyberbeeld'. Ik constateer dat onze weerbaarheid groeit, maar de bedreigingen groeien helaas nog harder. Beschermen alleen is niet voldoende; we moeten ook in staat zijn om te herstellen als er daadwerkelijk iets gebeurt. De dreigingen en manieren waarop worden steeds doortrapter. We hebben veel last van onder andere digitale fraude, bijvoorbeeld in de vorm van het al veel langer bestaande storage spoofing. Dat is een verzamelterm voor alle vormen van verkoop van niet-bestaande opslagcapaciteiten en voorraden van grondstoffen en materialen in terminals in het Rotterdamse havengebied. De doelwitten zijn vooral potentiële kopers van de aangeboden goederen die in de praktijk niet blijken te bestaan. Deze vorm van cyberfraude dreigt de reputatie van in de Rotterdamse haven gevestigde bedrijven te beschadigen. In oktober 2022 pakte de politie drie verdachten op in een casus waarmee 150 miljoen euro was gemoeid.'

Wat kan FERM doen in de bestrijding van cyberfraude en het vergroten van de weerbaarheid?
'Voor storage spoofing hebben we een blacklist waar 700 websites van bedrijven op staan die niet in de haak zijn. Die websites laten we indien mogelijk offline halen. We publiceren ook een whitelist met domeinnamen die wel valide zijn. Bij weerbaarheid in overige scenario's gaat het vooral om samen op kunnen treden en snel leren van elkaar. Van de inval van Rusland in Oekraïne heb ik wakker gelegen. Vooral omdat de Russen de Rotterdamse haven als aanvalsdoel aanmerkten. Gelukkig sluiten steeds meer bedrijven in de Rotterdamse haven zich aan bij FERM en staat cyberweerbaarheid ook hoger op de politieke agenda. FERM deelt veel waardevolle informatie op allerlei manieren. We hebben informatie van de rijksoverheid, maar ook van de vrijwillige hackers. We faciliteren bedrijven met een havenbreed incident-response-plan, samen met cybernautics oefenen we in de Rotterdamse haven de crisisorganisatie op het gebied van cyber en de participanten genieten veel voordelen als ze deelnemen aan FERM. Zij krijgen bijvoorbeeld een derde van hun fee terug in de vorm een waardebon waarmee ze gezamenlijk diensten van leveranciers op het gebied van cyberweerbaarheid kunnen inkopen.'

Wat is de rol van het Havenbedrijf Rotterdam bij het vergroten van de cyberweerbaarheid?
'Het Havenbedrijf Rotterdam is een van onze oprichters en heel actief bij het vergroten van cyberweerbaarheid. Ook het feit dat Havenmeester René de Vries als Cyber Resilience Officer voortdurend benadrukt om samen sterk te staan, helpt in de bewustwording. Vraag blijft wel hoe we gezamenlijk de individuele bedrijven nog meer in actie kunnen laten komen. Daarmee bedoel ik dat ze zich aansluiten bij FERM, maar ook daarbinnen actief aan hun weerbaarheid werken. Ik wil graag dat alle bedrijven op het gewenste cyberweerbaarheidsniveau komen. Die noodzaak moeten we — ook het Havenbedrijf Rotterdam — nog krachtiger uitdragen. Door samen op te trekken kun je de noodzakelijke investeringen in cyberweerbaarheid makkelijker op een acceptabel niveau houden. Dat maakt ons niet alleen in de gehele keten sterker, maar biedt ook schaalvoordelen die deze onvermijdelijke investeringen draagbaar maken.'

Overslag en toekomstbestendig portfolio

Het havengebied

De haven van Rotterdam is door de geografische ligging de toegang tot het Europese achterland en een belangrijk knooppunt in de internationale goederenstromen. Onze haven is de grootste van Europa. Met een maximale waterdiepte van 24 meter is het toegankelijk voor de meest diepstekende schepen. In de haven komen zeevaart, binnenvaart, spoor, weg en pijpleiding samen. In 2022 ontvingen we 29.029 zeeschepen en 97.459 binnenvaartschepen.



Totale oppervlakte haven	**12.464 ha**	Waterdiepte NAP (max.)	**24 m**
Oppervlakte land	**7.966 ha**	Kademuren	**79,5 km**
Oppervlakte water	**4.498 ha**	Zee- en binnenvaartsteigers	**131**
Totale lengte Rotterdams havengebied	**42 km**	Oevers (glooiingen)	**176 km**

Ontwikkelingen goederenoverslag

De aanhoudende oorlog in Oekraïne, de inflatie en het uitdagende economische klimaat maakten de macro-economische vooruitzichten in 2022 minder rooskleurig. In de Rotterdamse haven was in 2021 ongeveer 71 miljoen ton van de bijna 470 miljoen ton overslag Rusland-georiënteerd. In een eerdere analyse spraken we over 62 miljoen ton. Via de haven van Rotterdam werden veel energiedragers uit Rusland geïmporteerd. Ongeveer 33% van de ruwe olie en 30% van de kolen was Rusland georiënteerd, 25% van het LNG en 21% van de olieproducten. Rusland exporteerde ook producten als staal, koper, aluminium en nikkel via Rotterdam.

Het Havenbedrijf Rotterdam voert geen zelfstandig beleid naar aanleiding van de inval van Rusland in Oekraïne. We hebben ook niet de bevoegdheid om bijvoorbeeld beperkingen op te leggen aan bedrijven. We steunen het beleid van de Nederlandse en Europese autoriteiten en de uitvoering ervan vindt plaats in nauw overleg met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

De overslag in de haven van Rotterdam bedroeg 467,4 miljoen ton, een lichte daling van 0,3% ten opzichte van 2021. Een resultaat waar we gezien de lastige omstandigheden trots op zijn. Bij veel goederensegmenten zorgde de oorlog in Oekraïne voor forse veranderingen. Zo steeg de aanvoer van zowel LNG als kolen sterk, vooral als alternatief voor de Europese import van Russisch gas per pijpleiding. De overslag van ruwe olie nam toe, terwijl die van olieproducten daalde. De overslag van ijzererts, agribulk en containers daalde ten opzichte van 2021. Gelet op de uitdagende omstandigheden in vrijwel alle sectoren is dit een goede prestatie van het Rotterdamse havenbedrijfsleven.

Bas Janssen: 'In 2022 zagen we steeds meer energie-intensieve bedrijven hun productie afschalen of stilleggen'

Bas Janssen is directeur van Deltalinqs. Deze ondernemersvereniging behartigt de gezamenlijke belangen van meer dan 95% van alle logistieke, haven- en industriële bedrijven in de mainport Rotterdam. Bij de organisatie zijn ruim 700 bedrijven aangesloten uit veertien verschillende sectoren. Veel van deze bedrijven kregen direct te maken met gevolgen van de inval van Rusland in Oekraïne in februari 2022. 'Gelukkig kwamen alle betrokkenen snel in actie.'

Wat betekende de inval van Rusland in Oekraïne voor de Rotterdamse haven?

'Eerst wat belangrijke feiten. Ongeveer 71 miljoen ton van de bijna 470 miljoen ton overslag in de Rotterdamse haven is Rusland-georiënteerd. Via de haven van Rotterdam werden veel energiedragers uit Rusland geïmporteerd. Voor de inval kwam dit grofweg neer op 33% van de ruwe olie, 25% van het LNG en 21% van de olieproducten en 30% van de kolen. Daarnaast exporteerde Rusland producten als staal, koper, aluminium en nikkel via Rotterdam. Feiten en cijfers die illustreren dat de inval van Rusland in Oekraïne belangrijke gevolgen had voor de Rotterdamse haven. Dat was direct zichtbaar op 25 februari 2022 met de eerste sanctiepakketten. Die waren erop gericht de exportladingen richting Rusland zoveel mogelijk te minimaliseren. Het ging vooral om luxegoederen. Omdat alles snel ging, was niet altijd duidelijk wat wel en niet mocht. Gelukkig kwamen alle betrokkenen snel in actie.'

Welke aanpak kozen de betrokkenen in de haven?

'We hadden behoorlijk wat crisiservaring opgedaan tijdens de COVID-pandemie. Dezelfde systematiek werkte weer heel snel. Het Havenbedrijf Rotterdam nam het initiatief en bracht de belangrijkste sectoren uit de haven bij elkaar. Het was de eerste maanden hectisch. We zochten voortdurend naar de juiste informatie om dat vervolgens via onder meer de corporate site van het Havenbedrijf Rotterdam met de totale keten te delen. De latere sanctiepakketten waren gericht op de import van steenkool en alle olieproducten. Gelukkig was er meer tijd om die te effectueren. Dit leidde tot een herpositionering, omdat de genoemde producten niet meer uit Rusland kwamen, maar uit andere delen van de wereld. Een vervelend neveneffect waren natuurlijk de hogere energieprijzen. Die baarden mij grote zorgen.'

Welke gevolgen hadden en hebben de hogere energieprijzen voor de bedrijven in de haven?
'De gevolgen zijn het grootst voor de energie-intensieve industrie. We hebben bijvoorbeeld in de basischemie gezien dat de productie van delen van het fabricageproces zijn gestopt. Goede voorbeelden zijn de chloorketen om pvc, harsen en schuimen te maken en de productie van PET voor de petflesjes. In 2022 zagen we steeds meer energie-intensieve bedrijven hun productie afschalen of stilleggen. De industrie krijgt in tegenstelling tot de landen om ons heen niet of nauwelijks overheidssteun. Hierdoor lopen we een groot risico dat voor onze economie belangrijke productiebedrijven ten onder gaan en we de halffabricaten moeten gaan importeren. Dat is een gevaarlijke situatie, die om een doortastende en toekomstgerichte aanpak vraagt. Het is belangrijk dat we in Nederland een groene industriepolitiek volgen en voortvarend verduurzamen. Als dat tot duurdere producten voor de consument leidt, moet dat zo zijn. Het gaat om economische zelfstandigheid én de houdbaarheid en leefbaarheid van onze planeet. Daarmee kunnen we de welvaart voor toekomstige generaties veiligstellen.'

Ons marktaandeel in de Hamburg – Le Havre range in 2022 (tot en met het derde kwartaal) is 37,3%. Een kleine daling ten opzichte van 2021 (37,4% - tot en met het derde kwartaal). Bekijk hier de marktaandelen per segment.

(Brutogewicht x 1.000 metrische tonnen)	2022	2021	Verschil (aantal)	Verschil (%)
Droog massagoed	80.064	78.707	1.357	1,7%
Nat massagoed	212.771	204.589	8.182	4,0%
Totaal massagoed	**292.835**	**283.296**	**9.539**	**3,4%**
Containers	139.657	154.485	-14.828	-9,6%
Breakbulk	34.889	30.928	3.961	12,8%
Totaal stukgoed	**174.546**	**185.413**	**-10.867**	**-5,9%**
Totaal overslag	**467.381**	**468.709**	**-1.328**	**-0,3%**
Totaal in aantallen containers	8.315.417	8.896.425	-581.008	-6,5%
Totaal in aantallen TEU	14.456.313	15.299.970	-843.657	-5,5%

De tabel met daarin de overslag per goederensoort vindt u hier.

Droog massagoed
De overslag van droog massagoed bedroeg 80,1 miljoen ton, een toename van 1,7% ten opzichte van 2021. De overslag van agribulk daalde met 6,1%. De argibulk-verwerkende industrie leed onder de hoge energiekosten. Duitse hoogovens kampten ook met hoge energiekosten, oplopende inflatie en een onzeker investeringsklimaat. Dit leidde tot een dalende vraag naar staal met als gevolg daarvan tot 15,5% minder aanvoer van ijzererts. De overslag van kolen steeg met 17,9% ten opzichte van 2021; vanwege het aardgastekort nam het aandeel van kolencentrales in de stroomproductie toe. Overig droog massagoed nam toe met 14,2%. De belangrijkste reden voor deze toename was de switch van lading terug van containers naar bulk, onder andere in parcelcarriers.

Nat massagoed

In 2022 is 4,0% meer nat massagoed overgeslagen. De overslag van ruwe olie nam toe met 5,9%, onder andere als gevolg van boord-boord-overslag van (Russische) ruwe olie tot 5 december. De structurele afname van de aanvoer en wederuitvoer van stookolie leidde tot een daling van de overslag van olieproducten met 10,8%. LNG kende een toename van 63,9%. Er is een grote vraag naar LNG in Europa als alternatief voor aardgas dat vanuit Rusland per pijpleiding naar Europa komt. De toename van overig nat massagoed van 15,3% laat zich verklaren door onder meer extra voorraadvorming vanwege problemen in de (container)logistiek.

Een aantal sectoren is dit jaar getroffen door de impact van zeer hoge gasprijzen in Europa, in het bijzonder de chemiesector. Het Havenbedrijf Rotterdam maakt zich zorgen over de internationale concurrentiepositie van deze sectoren en daarmee het behoud van deze industrie en werkgelegenheid voor de haven van Rotterdam. Samen met Deltalinqs vragen we nadrukkelijk aandacht voor deze onwenselijke situatie.

Containers

2022 kende een afname van het containersegment van 9,6% in gewicht en 5,5% in teu containers (teu: twenty feet equivalent unit) ten opzichte van 2021. Het verschil tussen tonnen en teu's komt doordat verhoudingsgewijs meer lege containers hun weg via Rotterdam vonden vanwege een sterk stijgende import en dalende export naar Azië. De afvlakkende economie speelde een belangrijke rol bij de dalende volumes, net als de sancties tegen Rusland. In 2021 was ongeveer 8% van het containervolume gerelateerd aan Rusland, deze volumes vielen na maart nagenoeg weg. De containerlogistiek ondervond in 2022 nog steeds hinder door verstoringen als gevolg van niet op schema arriverende schepen en een hoge bezettingsgraad van de terminals. De daling van het volume zorgde ervoor dat de problemen in de logistiek langzaam kleiner worden. De tarieven voor transport van containers daalden ook aanzienlijk eind 2022.

Op 12 augustus kwam het (voorlopig) grootste containerschip, Ever Alot aan in onze haven. Het schip heeft een capaciteit van 24.004 TEU. In augustus werd in Shanghai de MSC Tessa met een capaciteit van 24.116 TEU te water gelaten.



Minder CO_2-uitstoot door containerschepen met 'Just-in-Time'-aankomsten
Onderzoek van de Global Industry Alliance to Support Low Carbon Shipping toont aan dat door gebruik te maken van 'Just-in-Time'-aankomsten containerschepen hun brandstofverbruik en de daaruit voortvloeiende uitstoot van kooldioxide kunnen verminderen. Bij gebruik van 'Just-in-Time' over de gehele reis van haven van vertrek naar aankomst is de potentiële brandstofbesparing het grootst, gemiddeld 14%. Dit is het eerste wereldwijde onderzoek naar het effect van 'Just-In-Time'-aankomsten met gebruikmaking van real-time tracking en brandstofverbruiksgegevens van schepen in de vaart. Als aanjager van een duurzame haven werkten wij mee aan dit onderzoek door valideringsgegevens over aankomst- en vertrektijden te verstrekken.

Terminal MSC op de Maasvlakte
Rederij Mediterranean Shipping Company (MSC) heeft de intentie om een eigen terminal op de Maasvlakte te bouwen met uiteindelijk een capaciteit van zes tot zeven miljoen teu (twenty feet equivalent) per jaar. Het dochterbedrijf van MSC, Terminal Investment Limited (TIL), bereikte een principeakkoord met Hutchison Ports en het Havenbedrijf Rotterdam over een stapsgewijze ontwikkeling van een terminal. Een mooie stap waaruit blijkt dat Rotterdam als vooraanstaande containerhaven nog steeds verder groeit. De eerste fase staat gepland voor de tweede helft van 2027. MSC heeft de ambitie om verder te groeien in de Rotterdamse haven. Het Havenbedrijf Rotterdam zal hiervoor de bestaande kademuren herontwikkelen.

Marktaandeel containers
Met een marktaandeel van 31,8% (op basis van TEU - tot en met het derde kwartaal) zijn we marktleider in de Hamburg – Le Havre range. Ten opzichte van 2021 (32,0% tot en met het derde kwartaal) nam ons marktaandeel licht af.

Breakbulk
De totale breakbulkoverslag in 2022 was 34,9 miljoen ton, een toename van 12,8% ten opzichte van het voorgaande jaar. Overig stukgoed nam toe doordat er veel vraag naar non-ferro was om voorraden te bouwen met oog op wegvallen Russische lading. De Roll-on-roll-off overslag nam fors toe met 13,5% als gevolg van verdere doorgroei door het Brexit-effect in 2021.

Dilemma: Russische inval in Oekraïne en aanbod van Russische overslag in de haven
De internationale gemeenschap heeft na de Russische inval van Oekraïne op 24 februari van dit jaar de bestaande wettelijke sancties tegen Rusland fors uitgebreid met nieuwe maatregelen, waaronder een verbod per 5 december 2022 op de Europese invoer van ruwe olie, gevolgd door een Europees verbod op de invoer van olieproducten per 5 februari 2023. Tezamen met een maximumprijs voor de Russische olie was en is het doel de belangrijkste inkomstenbron van 'het Kremlin' aanzienlijk terug te dringen. Vooruitlopend op het effectief worden van de officiële sancties gingen veel grote internationale bedrijven over op 'self-sanctioning' van Russische olie- en olieproducten. Als wettelijke eigenaar van de boeien en palen in de haven onderzocht het Havenbedrijf Rotterdam ook de 'self-sanctioning'-mogelijkheden om op haar eigendom boord-boord-overslag van Russische lading te verbieden. De inkomstenderving was daaraan ondergeschikt.

Wat vinden de stakeholders?
De diverse stakeholders (overheden en marktpartijen) wendden al hun capaciteit aan om als organisaties compliant te zijn met het oog op de complexe wettelijke sancties. De Rotterdamse haven wordt door stakeholders gezien als een haven die een neutraal, (inter-)nationaal) beleid volgt en niet 'eigen' beleid maakt. De afweging moest worden gemaakt of het instellen van bovenwettelijke maatregelen wel gepast was gezien de taak en positie van het Havenbedrijf Rotterdam. Internationaal en zeker in de 'conservatieve' oliewereld wordt sterk gehecht aan voorspelbaarheid en betrouwbaarheid van de haven en haar beheerder. Die reputatie wordt door stakeholders gezien als een grote kracht van de haven.

Wat vindt het Havenbedrijf Rotterdam?
Het Havenbedrijf Rotterdam is in beginsel gerechtigd als eigenaar van de boeien en palen in de haven aan het gebruik ervan voorwaarden te verbinden of dit zelfs te verbieden voor bepaalde goederen of partijen. We hebben overwogen om dit recht in te zetten door vooruitlopend op de wettelijke sancties zogenaamde bovenwettelijke maatregelen te nemen met betrekking tot de behandeling van Russische oliestromen op onze eigendommen. Bij nadere bestudering bleek echter dat het uitoefenen van het recht om (in dit geval) overslag van Russische lading te verbieden, niet goed uitvoerbaar was. Er zou een onduidelijke hybride situatie ontstaan, waarbij Russische oliestromen tot aan de wettelijke sancties nog wel bij de terminals mochten worden gelost en het zou ook niet zonder mogelijk aanmerkelijke risico's zijn. Bij 'self-sanctioning' is er bijvoorbeeld geen wettelijke grondslag om deze lading door ons te verbieden. Wij nemen een standpunt in vanuit onze eigen verantwoordelijkheid en overleggen daarover met stakeholders. Na overleg met de overheid besloten we, mede gebaseerd op Nederlands sanctiebeleid, om niet tot 'self-sanctioning' over te gaan.

Financiële resultaten

Financieel kende het Havenbedrijf Rotterdam een goed jaar. Onze omzet groeide met 6,9% naar 825,7 miljoen euro (2021: 772,7 miljoen euro). De contractopbrengsten uit terreinverhuur stegen met name door nieuwe contracten, vermindering in aanloopreducties, prijs-herzieningen en contractuele indexatie van tarieven. De zeehavengeldopbrengsten namen toe door onder andere een veranderde goederenmix en lagere kortingen bij containers door lagere overslag.

Onze operationele lasten namen toe met 8,3% (21,7 miljoen euro) in vergelijking met 2021. Dit kwam voor een deel door het post-COVID-effect, waardoor activiteiten zoals beurzen weer opgepakt werden en door de overdracht van assets in het stadshavengebied aan de gemeente Rotterdam. Ons resultaat voor belasting bedroeg 318,4 miljoen euro en nam daarmee toe met 16,4% ten opzichte van 2021. Het resultaat na belastingen kwam uit op 247,2 miljoen euro.

In 2022 bedroegen onze totale bruto investeringen 257,0 miljoen euro inclusief kapitaalstortingen in deelnemingen (11,8 miljoen euro). De realisatie kwam boven ons investeringsniveau van 2021 (226,3 miljoen euro) uit. De belangrijkste investeringen in 2022 zijn de aanleg van kademuren in de Amaliahaven (79,3 miljoen euro) en de landaanwinning op Maasvlakte 2 (24,8 miljoen euro).

Ratio's voldoen aan de normwaarden

Het Havenbedrijf Rotterdam stuurt op een robuust financieel beleid waarbij de huidige credit rating gehandhaafd wordt. Op deze manier houdt het Havenbedrijf Rotterdam de sterke kredietwaardigheid om de investeringen te kunnen doen die nodig zijn om de competitieve positie te waarborgen, de energietransitie te versnellen en ook bij onverwachte tegenwind bedrijfsactiviteiten te kunnen blijven uitvoeren. Wij vullen onze financiering in met een mix van leningen en kapitaalmarktproducten. De belangrijkste financiële ratio's die wij volgen zijn: netto schuld ten opzichte van de EBITDA, de solvabiliteit, en de interest coverage ratio. Alle ratio's voldoen ruim aan de normwaarden, zoals opgenomen in de financieringscontracten.

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

Toekomstbestendig portfolio

Het Rotterdamse haven- en industriecomplex is strategisch en economisch van belang voor de regionale, nationale en Noordwest-Europese economie. Het complex is belangrijk voor de groothandel, wederuitvoer, havengerelateerde zakelijke dienstverlening en de maritieme maakindustrie. Wereldwijde ontwikkelingen, zoals de energie- en grondstoffentransitie en digitalisering, vereisen substantiële aanpassingen van het Rotterdamse haven- en industriecomplex. Dit biedt kansen voor onze bestaande en nieuwe klanten en verrijkt ons portfolio. Door het borgen van voldoende investeringsruimte via een gezonde EBITDA en door te investeren in de speerpunten van onze ondernemingsstrategie werken wij aan een toekomstbestendig portfolio van projecten en activiteiten.

Om de toekomstbestendigheid van ons portfolio te kunnen meten, werken we met de volgende indicatoren: EBITDA en investeringen. Een gezond EBITDA-resultaat stelt ons in staat om blijvend te investeren in projecten die voor een duurzaam haven- en industriecomplex zorgen. Met een EBITDA-resultaat van 543,5 miljoen euro haalden we in 2022 ons doel. Dit resultaat stelt ons in staat om het haven- en industriecomplex te verduurzamen. Leer hier meer over onze projecten om de uitstoot van CO_2 terug te brengen.

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

MATERIEEL THEMA	KPI	DOEL 2022	REALISATIE 2022	REALISATIE 2021	REALISATIE 2020	BIJDRAGE AAN SDG
Toekomstbestendig portfolio	EBITDA: Voldoende ruimte voor investeringen	EBITDA > € 509,9 mln	€ 543,5 mln	€ 512,2 mln	€477,5 mln	8 EERLIJK WERK EN ECONOMISCHE GROEI
	Investeringen in de ontwikkeling van de Rotterdamse haven	€ 225,0 mln	€ 257,0 mln	€ 226,3 mln	€ 265,8 mln	

DE IMPACT VAN HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM	SELECTIE RELEVANTE KAPITALEN	BELANGRIJKE RISICO'S
KT: Het HIC is een geschikte locatie om de economische en sociale transitie vorm te geven. Nieuwe markten gericht op energietransitie en circulaire economie kunnen hier groeien. Dit wordt in onze funnelboards meegenomen. LT: Een HIC met een breed scala aan activiteiten resulteert niet alleen in een aantrekkelijke regio waarin bedrijven zich willen vestigen en mensen willen wonen, de bedrijven dragen tevens bij aan de transities.	- Financiën	T2a - Wetgeving/handhaving zorgt voor ongunstig vestigingsklimaat T2b - Stikstofproblematiek zorgt voor ongunstig vestigingsklimaat T11 - Ontbreken voldoende rendabele waarde proposities/ruimte verduurzaming, digitalisering

In 2022 investeerden we 257,0 miljoen euro, waarvan 36,3 miljoen euro in bedrijfsmiddelen, 75,1 miljoen euro in publieke infrastructuur, 130,8 miljoen euro in klantgebonden infrastructuur, 11,8 miljoen euro in deelnemingen en 3,0 miljoen euro in technische adviezen. Ons streven was om minimaal 225 miljoen euro te investeren in het haven- en industriecomplex.

Investeringen voor nieuwe en bestaande klanten leiden tot een direct financieel rendement. Voor investeringen in het publieke domein is dit niet het geval. Door te sturen op de balans van klantinvesteringen en publieke investeringen, bewaken we die balans. Los van investeringen in deelnemingen en bedrijfsmiddelen was de balans in 2022 63,5% klantinvesteringen en 36,5% publieke investeringen.

Portfolio Management

Met behulp van Portfolio Management toetsen wij ons investeringsportfolio in voorbereiding en realisatie aan onze bedrijfsdoelstellingen op CO_2-reductie, overslag en EBITDA per 2024 om zo antwoord te geven op de drie vragen:

- Doen we de juiste dingen?
- Doen we genoeg om onze doelstellingen te halen?
- Doen we de dingen op de juiste manier?

Om zo op een transparante manier te kunnen prioriteren, resources toe te wijzen, (bij) te sturen en knelpunten op te lossen.

De KPI's op onze bedrijfsdoelstellingen zijn leidend voor het in beeld brengen van de impact van individuele projecten. Dit jaar hebben we het beeld van de impact van een individueel project voor het energietransitieportfolio verder verfijnd door de bijdrage aan de 4 pijlers te verbinden.

De belangrijkste conclusies op de realisatie van onze bedrijfsdoelstellingen die wij in 2022 trokken zijn:

- EBITDA: met het effect van de lopende projecten in het portfolio verwachten wij onze doelstelling te realiseren;

- Overslag: het effect van de lopende projecten zal in belangrijke mate na afloop van de huidige strategieperiode zichtbaar worden. In hoeverre wij ons gestelde marktaandeel realiseren, is sterk afhankelijk van de geopolitieke spanning, de energiecrisis en de economische verwachtingen;
- CO_2 HIC: het effect van ons huidige portfolio zien we grotendeels na het einde van de huidige strategieperiode. De impact van projecten op de korte termijn is te klein om het effect van de keuze als gevolg van de geopolitieke spanningen om meer gebruik te maken van kolen te compenseren. Uit onze portfolio-analyse concluderen wij tegelijkertijd goed op weg te zijn om de reductiedoelstelling voor 2030 te realiseren.

Belangrijke knelpunten voor het tijdig realiseren van projecten zijn de beschikbaarheid van stikstof, m2 ruimte en fte-capaciteit. Bij de allocatie van resources aan projecten leggen wij een transparante link met de impact van een project op de genoemde bedrijfsdoelstellingen om zo tot prioritering over te gaan.

Verbinding stad en haven

Een succesvolle transitie van de haven vraagt om creativiteit en betrokkenheid van alle partijen en is afhankelijk van voldoende fysieke ruimte, een aantrekkelijk investeringsklimaat, een betrouwbare overheid en zekerheid over de beschikbare milieugebruiksruimte.

Het Havenbedrijf Rotterdam ontwikkelt zich in nauwe samenwerking met stakeholders en klanten tot een toonaangevende, duurzame haven. Wij doen dat met aandacht voor onze omgeving. Dat betekent groei, maar wel in balans. Het Havenbedrijf Rotterdam is een maatschappelijk betrokken organisatie die in de volle breedte een bijdrage wil leveren aan het haven- en industriecomplex en aan de leefbare stad Rotterdam en haar bewoners. Een rol die wij iedere dag met volle inzet en trots invullen. Het is voor de haven belangrijk dat het woon- en leefklimaat in de regio van hoog niveau is. We willen de negatieve effecten van de haven op de omgeving zoveel mogelijk beperken. Tegelijkertijd stimuleren we de positieve effecten op economie en werkgelegenheid.

Aanpassingsvermogen, voldoende ruimte en een scherpe strategie gericht op innovatief vermogen, vinden wij belangrijk. Net als verbreding van het portfolio en versterking van het vestigingsklimaat. Allemaal gericht op het verder ontwikkelen en vernieuwen van het Rotterdamse haven- en industriecomplex, de stad Rotterdam en de regio. De hoofdopgaven uit de Havenvisie zijn:

- Economische transitie: digitalisering, energie- en grondstoffentransitie en veranderende handelsstromen;
- Sociale transitie: verandering van beroepen en vaardigheden;
- Attractieve regio: compact, concurrerend, gezond en groen.

Een optimaal vestigingsklimaat met ruimte voor transitie

We zetten ons samen met onze stakeholders in om een optimaal vestigingsklimaat voor bedrijven, werknemers en omwonenden te creëren. Daarbij gaat het om de kwaliteit van de infrastructuur en bedrijventerreinen en een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. Wij bieden kennis, zorgen voor ontwikkelruimte, veiligheid en bereikbaarheid en helpen bij vergunningsaanvragen.

Een optimaal vestigingsklimaat is niet vanzelfsprekend. Dat heeft actueel te maken met het ontbreken van stikstofruimte. Meer in het algemeen constateren we dat de beschikbare fysieke en milieugebruiksruimte voor de haven van Rotterdam een schaars goed is. We hebben bijvoorbeeld ruimte nodig voor duurzame bedrijvigheid en het ontwikkelen van schone energietechnieken. Onze activiteiten op het gebied van waterstof zijn hiervan een goed voorbeeld. Ook voor een optimale bereikbaarheid blijft ruimte nodig.

Veranderingen in de markt, de noodzakelijke energietransitie en de woningbouwopgaven in de stad en regio vragen om een goede dialoog. Het aanbod van voldoende en goed opgeleid personeel blijft een belangrijke voorwaarde voor nieuwe bedrijven die zich in onze regio willen vestigen. Dat vraagt om een breed aanbod van (beroeps)opleidingen, maar ook om een aantrekkelijk woon- en leefklimaat. Woongebieden dicht bij het havengebied beïnvloeden de

ontwikkelruimte van de haven, terwijl de haven ook het woon- en leefklimaat in deze woongebieden beïnvloedt. Met de gemeente Rotterdam (her)ontwikkelen we samen Merwe-Vierhavens (M4H). Een bijzondere stadshaven in transitie naar een nieuw makersdistrict waar innovatieve bedrijven in circulair, energietransitie en slimme mobiliteit bijdragen aan werkgelegenheid en hand in hand gaan met nieuwe woningen.

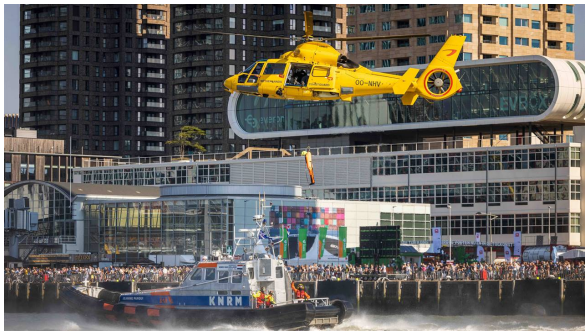
Onze 'license to operate' krijgen we door intensief samen te werken met onze omgeving, overheden, bedrijven, kennisinstellingen en NGO's. Zo kunnen we ook in de toekomst samen economische en maatschappelijke waarde creëren voor de stad, regio, Nederland en Noordwest-Europa.

Sponsoring, subsidies en donaties

Naast de ontwikkeling van de haven vinden wij het belangrijk dat we een constructieve bijdrage leveren aan de stad Rotterdam. Een stad waar we zo nadrukkelijk deel van uitmaken en trots op zijn. De projecten die wij steunen, hebben vaak te maken met het bevorderen van duurzaamheid, innovatie en werkgelegenheid. SmartPort en PortXL zijn hiervan sprekende voorbeelden. Daarnaast sponsoren wij belangrijke Rotterdamse organisaties en evenementen op het gebied van cultuur, sport en recreatie. De focus ligt op het aangaan van duurzame relaties en het bieden van structurele steun.

Wereldhavendagen trekt 350.000 bezoekers

Op 2, 3 en 4 september 2022 konden bezoekers van de Wereldhavendagen voor het eerst sinds 2019 weer een volledig fysieke editie van het evenement ervaren. Het evenement stond in het teken van duurzaamheid, carrière en een slimme, veilige en leefbare haven. Tijdens deze 45ste editie van de Wereldhavendagen werd de Rotterdamse haven groots aan het publiek gepresenteerd. De bezoekers konden genieten van talloze kadeactiviteiten, scheepsdemonstraties en excursies over land en water. Op de Wilhelminapier maakten bezoekers kennis met activiteiten die verbonden zijn aan het Havenbedrijf Rotterdam. Ze kregen bijvoorbeeld te zien met welke middelen de divisie Havenmeester werkt. Studenten en starters konden op het career event MATCH! bedrijven ontmoeten en kennis uitwisselen tijdens workshops, kenissessies en seminars. Het evenement werd door maar liefst 350.000 mensen bezocht.

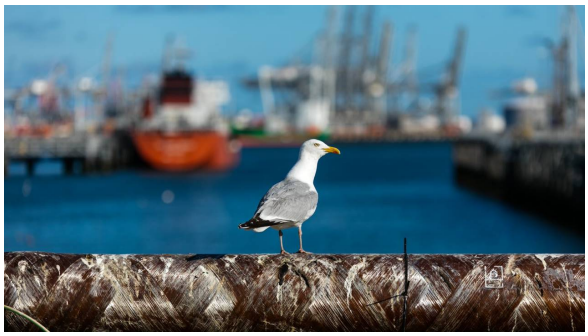


Tienduizend deelnemers bij de World Police & Fire games



De internationale spelen voor personeel van politie, brandweer, douane en Dienst Justitiële Inrichtingen werden in 2022 voor het eerst in Nederland gehouden. Ruim tienduizend deelnemers uit 70 verschillende landen deden mee aan de WPFG2022. Samen namen zij deel aan meer dan 60 sporten op 40 locaties, verspreid over Rotterdam. Het Havenbedrijf Rotterdam was hoofdsponsor van het evenement. Daarmee geven we invulling aan onze dankbaarheid voor de inzet van de hulpverleners die een bijdrage leveren aan de veiligheid van de Rotterdamse haven.

Wild Port of Europe toont unieke symbiose



De afgelopen jaren zijn er in de Rotterdamse haven opnamen gemaakt voor een documentaire over de verrassende rijkdom, veerkracht en dynamiek van de natuur in het grootste en drukste transport- en industriegebied van Europa. De film Wild Port of Europe belicht de bijzondere flora en fauna in het gebied, die veel veelzijdiger zijn dan men zou verwachten. De film neemt de kijker mee in het bijzondere verhaal van dieren, zoals egels, bunzingen en zelfs zeehonden. Dit zijn enkele voorbeelden van hoe de natuur zich op unieke wijze ontwikkelt in het haven- en industriecomplex.

Plannen Havenervaringscentrum krijgen vorm



De voorbereiding van de bouw van het Havenervaringscentrum (HEC) op de Maasvlakte is in volle gang. In het HEC vertellen we het verhaal van de haven. Dit gebeurt straks in een mix van (high)tech en hands-on activiteiten. Het HEC laat de bezoeker de haven ontdekken en begrijpen wat die betekent voor de maatschappij, de economie en de omgeving. Het centrum opent in 2024.

Havenomgevingsfonds voor verbetering van de leefomgeving

Met het Havenomgevingsfonds hebben we jaarlijks 1 miljoen euro beschikbaar voor gemeenten in de directe omgeving van de Rotterdamse haven. Het geld moet worden besteed aan projecten ter verbetering van de leefomgevingskwaliteit van de bewoners. Het eerste project is al gerealiseerd, een QR-fit route in de gemeente Westvoorne.

Rotterdam Port Welfare Committee steunt zeevarenden

Rotterdam Port Welfare Committee (RPWC) is een fonds dat bij elkaar wordt gebracht door het Havenbedrijf Rotterdam, Deltalinqs en Stichting de Beer. Het fonds is bedoeld voor steun aan zeevarenden tijdens hun bezoek in Rotterdam, de stad waar mensen uit de hele wereld welkom zijn. RPWC kent geld toe aan initiatieven die het welzijn van zeevarenden in de haven ondersteunen. Tegelijkertijd zorgt RPWC ervoor dat het werk van de 17 zeevarenden-welzijnsorganisaties in de haven de aandacht krijgt die het verdient.

RPWC ondersteunt zeemanshuizen financieel, zoals bijvoorbeeld the Bridge in Oostvoorne en de vele vrijwilligers die schepen bezoeken, neemt transportkosten voor zeevarenden voor haar rekening, zorgt waar mogelijk voor (mobiele) wifiverbinding aan boord en voor kerstcadeaus. Wat 2022 'bijzonder' maakte was de ondersteuning aan Oekraïense bemanningsleden die uiteraard zoveel mogelijk contact wilden hebben met het thuisfront. Zij kregen simkaarten. Aan scheepsbezoekers werden corona-zelftestkits beschikbaar gesteld.

90 jarig Havenbedrijf Rotterdam trakteert

Het Havenbedrijf Rotterdam vierde in 2022 zijn 90e verjaardag en trakteerde de inwoners van de stad. Zo schonken we 90 stoelen aan De Doelen, sponsorden we een bijzondere tentoonstelling in het Maritiem Museum en ontving de stichting Wereldhavendagen een financiële impuls.

De Jurriaanse zaal van de Doelen is toe aan een grondige renovatie. Daarom startte het Rotterdamse concert- en congresgebouw in 2022 met 'Stoelen voor de Doelen'. Havenbedrijf Rotterdam deed mee aan deze actie.

In december 2022 opende het Rotterdamse Maritiem Museum de tentoonstelling 'Bestemming Havenstad' over het verleden, heden en de toekomst van Rotterdam en haar haven en hoe die twee onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Het Havenbedrijf Rotterdam is hoofdsponsor van de tentoonstelling. In 2022 sloten we een samenwerkingsovereenkomst met het Maritiem Museum tot en met 2028.

De stichting Wereldhavendagen had in 2022 ook een jubileum te vieren: de 45ste editie. Het Havenbedrijf Rotterdam gaf de stichting met een bedrag van 150.000 euro een mooi cadeau.

Internationale havensamenwerking

Het Rotterdamse haven- en industriecomplex geniet een (inter)nationale reputatie. Het Havenbedrijf Rotterdam zet de aanwezige kennis en kunde internationaal in om deze reputatie verder te versterken, bedrijven aan te trekken, advies te geven aan strategische partijen en om met deelnemingen ons internationale netwerk te verstevigen.

Sohar Port and Freezone, Oman

Sohar Port and Freezone is een 50-50 joint venture tussen het Havenbedrijf Rotterdam en de Omaanse overheid. Sohar Port and Freezone ontwikkelt en beheert de haven van Sohar.

De haven kende in 2022 een record overslag van 77 miljoen ton (11,3%) ten opzichte van 2021. Sohar Port and Freezone breidde in 2022 uit met 67 hectare aan nieuwe activiteiten, waaronder de uitbreiding van de lokale terminal van Steinweg (+29 ha.).

Naast uitbreiding van het havencomplex zijn energietransitie en digitalisering essentiële speerpunten voor toekomstige ontwikkeling. Sohar Port and Freezone heeft actief bijgedragen aan de planontwikkeling voor de energietransitie in Oman, met als nationale ambitie Net Zero in 2050. De ambities van Oman bieden kansen voor Sohar voor de verduurzaming van de bestaande industrie en uitbreiding van de haven met nieuwe activiteiten, gerelateerd aan de energietransitie. Een goed voorbeeld is de samenwerking met Jindal Shadeed en Hydrogen Rise voor de ontwikkeling van Groen Staal productie in Sohar, zoals aangekondigd in 2022.

Sohar werkt daarnaast aan verdere digitalisering van havenactiviteiten en de logistieke sector. Zo is in 2022 de Rotterdamse digital applicatie Routescanner in Sohar geïmplementeerd. Routescanner geeft klanten inzicht in de meest efficiënte shippingroutes van en naar Sohar.



Sohar Port and Freezone

Pecém, Brazilië

Pecém is een 30/70 joint venture tussen het Havenbedrijf Rotterdam en de deelstaat Ceará in Brazilië. De Rotterdamse participatie in de haven van Pecém biedt kansen voor internationale handelsstromen en een investeringsmogelijkheid voor klanten die actief zijn in de Rotterdamse haven en in de energietransitie. Dit zijn doelstellingen in het verlengde van ons internationale beleid.

Na het recordjaar 2021 (22,4 miljoen ton) viel de overslag in 2022 terug naar 17,1 miljoen ton, voornamelijk veroorzaakt door grote regenval. Hierdoor leverde de Braziliaanse waterkrachtcentrales in 2022 veel elektriciteit aan het net. Dit resulteerde in minder steenkoolimport in Pecém voor energieopwekking.

In 2022 nam de ambitie in de ontwikkeling van een waterstofcluster grotere vormen aan door contractuele toezeggingen van internationale investeerders voor haalbaarheidsstudies. De ontwikkeling van offshore windparken voor de kust van het noordoosten van Brazilië biedt mogelijkheden voor Pecém met de bouw van deze parken en de logistieke dienstverlening in de daaropvolgende productie- en onderhoudsfase.

In 2022 zijn er contracten getekend voor de haalbaarheidsstudies van twee tankterminals: (bio)brandstoffen en (bio)LPG. Dit betekent een verdere stap in de ontwikkeling van Pecém als een potentiële hernieuwbare energiehaven.



Port of Pecém



3.2 Versneller duurzaamheid in de haven

Energie- en CO_2-infrastructuur zijn onmisbare instrumenten om de Rotterdamse haven te verduurzamen en het toekomstige belang van het haven- en industriecomplex te garanderen. Vermindering van de CO_2-uitstoot en het efficiënt (her)gebruik van grond- en reststoffen zijn belangrijke opgaven. Het Havenbedrijf Rotterdam brengt partners met elkaar in contact, zorgt voor vestigingsruimte en neemt het initiatief om te investeren.

Energietransitie biedt volop duurzame kansen

De energietransitie die wij aanjagen leidt tot duurzame economische vernieuwing van het Rotterdamse haven- en industriecomplex, welvaart voor de regio en volop kansen voor bestaande en nieuwe bedrijven. Het rijke portfolio bevat steeds meer kansrijke projecten, waardoor we steeds nadrukkelijker een voortrekkersrol binnen de energietransitie vervullen. De ontwikkelingen gaan snel, vooral op het gebied van waterstof. In 2022 verruilden tal van projecten de tekentafel voor de ontwikkeling in de praktijk. Goede voorbeelden zijn de ontwikkelingen rond Holland Hydrogen I van Shell en de voorbereidingen voor de bouw van importterminals voor waterstof. Het duurzame portfolio ontwikkelt zich snel, ook onder invloed van recente geopolitieke ontwikkelingen.

Onze inspanningen op weg naar een klimaatneutrale haven richten zich op de eigen footprint, het terugbrengen van de uitstoot in het haven- en industriecomplex, reductie van CO_2-emissies van de transportsector, het leveren van een bijdrage aan de nationale reductiedoelstellingen en onze wereldwijde voorbeeldrol als plek waar de energietransitie plaatsvindt.

Update Cluster Energie Strategie (CES) Rotterdam-Moerdijk

De Cluster Energie Strategie (CES) Rotterdam-Moerdijk uit 2021 is in 2022 bijgewerkt op basis van een nieuwe datastudie. De resultaten laten zien dat de doelstellingen voor 2030 binnen handbereik liggen, maar nog steeds haast is geboden met de aanleg van de benodigde energie-infrastructuur. Dit vraagt om regie van de overheid en samenwerking met het bedrijfsleven.

De nieuwe datastudie toont aan dat voor alleen verduurzaming van het cluster zelf in 2030 al vier keer zoveel elektriciteit en twee keer zoveel waterstof nodig is als nu. Daarnaast is de inzet van CO_2-opslag cruciaal om de klimaatdoelen op korte termijn te behalen.

Het CES Rotterdam-Moerdijk kent acht sleutelprojecten:

- Infrastructuur voor import en vervoer van waterstof;
- De Delta Rijn Corridor buisleidingeninfrastructuur naar Chemelot en Duitsland;
- Verzwaring van het elektriciteitsnetwerk en nieuwe aanlandingen van wind op zee;
- Infrastructuur voor transport en onderzeese opslag van $CO_{2;}$
- Warmteleidingen vanuit de industrie;
- Infrastructuur voor het project H-vision, voor productie van koolstofarme waterstof;
- Walstroominstallaties voor zeeschepen;
- Transport (trucks, binnenvaart) op waterstof tussen Rotterdam, Antwerpen en Noordrijn-Westfalen.



Onze CO_2-footprint

Bij onze rol van voortrekker in de energietransitie en versneller van duurzaamheid in de haven hoort 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. Onze CO_2-footprint is in de periode 2019-2022 met 47% verlaagd. Dit is vooral bereikt door opschaling van gebruik van biobrandstof bij onze vaartuigen, incentives voor gebruik van openbaar vervoer en de fiets voor woon-werkverkeer en een nieuw mobiliteitsbeleid. Ten opzichte van 2021 is de footprint gestegen. Door COVID-19 werd er in dat jaar minder elektriciteit gebruikt in het Cruise Port Terminal en werden minder reisbewegingen gemaakt (vliegtuig, auto en openbaar vervoer) door onze medewerkers.

In kton	2022	2021	2020	2019	2018
Scope 1	2,5	2,5	2,9	3,1*	4,5
Scope 2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Scope 3	0,6	0,2	1,0	2,9	2,7
Totaal	**3,2**	**2,8**	**4,0**	**6,1**	**7,3**
Emissie-intensiteit (ton CO_2 / € mln omzet)	*3,9*	*3,6*	*5,3*	*8,6*	*10,3*

* *Wij hebben eerder een getal van 2,9 kton gerapporteerd voor Scope 1 emissies in 2019. Hierin was verwarming gebouwen (0,2 kton) niet meegerekend. Ten behoeve van de vergelijking is dit nu meegenomen.*

We beheersen onze footprint in lijn met ISO 14064-standaard en passen grotendeels de principes uit het GHG (Greenhouse Gas)-protocol toe. In 2022 maakten wij gebruik van dezelfde scope-indeling als in vorige jaren. De footprint is berekend over het verslagjaar 2022 voor Havenbedrijf Rotterdam N.V., inclusief Cruise Port Terminal B.V. (scope 2). Voor de berekening van de emissies worden openbaar beschikbare (Tank To Wheel; TTW) emissiefactoren vermenigvuldigd met het gebruik voor het desbetreffende verslagjaar.

- Scope 1 omvat directe emissies door het verbruik van brandstoffen voor leaseauto's, operationele voertuigen en -vaartuigen en verwarming van onze eigen gebouwen.

    - De van de scope uitgesloten emissies, zogenoemde Well To Tank (WTT) emissies, zijn emissies die vrijkomen bij de productie van de brandstof. De totale WTT Scope 1 emissies zijn 1,0 kton; waarvan 0,9 kton door brandstoffen voor vaartuigen. Onze vaartuigen varen op biobrandstof (hydrotreated vegetable oil, HVO). De TTW emissies voor het gebruik van biomassa zijn zeer laag.
- Scope 2 omvat de indirecte emissies gerelateerd aan energie en stadswarmtegebruik. Hieronder valt het energieverbruik van operaties en objecten in beheer bij het Havenbedrijf Rotterdam. Bijvoorbeeld bruggen, verlichting van gebouwen en publieke verlichting. Verder bestaat scope 2 uit elektriciteitsverbruik en stadverwarming van gehuurde kantoren en van Cruise Port Terminal.
- Scope 3 omvat de CO_2-uitstoot als gevolg van zakenvluchten en woon-werkverkeer van medewerkers (auto en openbaar vervoer). Onze vliegbewegingen en uitstoot van onze schepen compenseren we totdat we CO_2-neutraal zijn (zodra de data van de uitstoot beschikbaar is).

De emissies voor scope 1, 2 en 3 zijn gebaseerd op CO_2-equivalenten. Dit betekent dat andere broeikasgassen, zoals methaan en zwavelhexafluoride, hierin worden meegerekend; herberekend als CO_2-equivalenten.

De gepresenteerde scope 2 emissies zijn berekend op basis van de door GHG-protocol aangeraden 'marktgebaseerde methode'. In de marktgebaseerde methode worden de emissiefactoren per daadwerkelijk ingekochte soort energiebron bepaald. Hiermee wordt inkoop van energiebronnen met groene certificaten inzichtelijk gemaakt: hier worden lagere emissies aan toebedeeld. De categorieën ingekochte energiebronnen bij het Havenbedrijf Rotterdam zijn elektriciteit en stadswarmte.

In de alternatieve 'locatiegebaseerde methode' wordt een emissiefactor bepaald op basis van de energiemix van de regio. Hanteren wij deze methode, dan zijn de geschatte scope 2 emissies 3,4 kton.

Science based targeting

Om het ambitieniveau van onze reductiedoelen voor broeikasgassen voor de komende jaren objectief vast te kunnen stellen, gebruiken we de science based targeting methodiek, de internationale standaard voor klimaatdoelen van bedrijven. Science based targets zijn op wetenschap gebaseerde doelen die voor een grondige analyse van uitstoot en reductieplannen zorgen. Vanuit de science based targeting richtlijnen wordt onze CO_2-footprint voor de komende jaren verbreed. Er zijn nu namelijk ook reductiedoelen geformuleerd voor zogenoemde upstream scope 3 emissies van onze GWW-opdrachten (Grond, Weg en Waterbouw) en voor zogenoemde downstream scope 3 emissies van scheepvaart. De nieuwe reductiedoelen zijn als volgt geformuleerd:

Emissiecategorie (GHG protocol)	Omschrijving	Reductie % 2019-2030
Scope 1 + 2	Vaartuigen, voertuigen, inkoop elektriciteit en stadswarmte	-/- 90%
Scope 3	Vliegreizen, woon-werkverkeer	-/- 60%
Scope 3	Opdrachten aannemers (brandstoffen)	-/- 45%
Scope 3	Scheepvaart	-/- 20%

Wij hebben gekozen voor 2019 als basisjaar, omdat de emissies over 2020 en 2021 door COVID-19 niet representatief waren.

In september 2022 heeft het Science Based Targets initiative (SBTi) verklaard dat onze doelstellingen om uitstoot van broeikasgassen in 2030 te verminderen zijn gevalideerd als science based targets. Daar zijn we bijzonder trots op. Er is onafhankelijk bevestigd dat onze doelstellingen in lijn zijn met maximaal 1,5C opwarming en bijdragen aan internationale klimaatdoelen. Op onze website leest u hoe we de ambitieuze reductiedoelen willen realiseren.

Emissiereductie haven- en industriecomplex

In het Europese klimaatwetgevingspakket 'Fit for 55' en in het regeerakkoord van het kabinet-Rutte IV zijn de internationale en nationale klimaatdoelen aangescherpt. Het doel is tenminste 55% CO_2-reductie in 2030 (ten opzichte van 1990), waarbij het beleid zich richt op 60% reductie. We willen vaart maken en het haven- en industriecomplex van Rotterdam in lijn brengen met deze klimaatdoelen en klimaatneutraliteit in 2050.

Als indicator voor duurzaam ondernemen in de haven monitoren we de CO_2-uitstoot in het haven- en industriecomplex. De uitstoot van de haven is een optelsom van die van de industrie (raffinaderijen en chemiebedrijven), de elektriciteitscentrales (gas- en kolencentrales), terminals, afvalverbranding, utilities en overige industrie. We meten de jaarlijkse CO_2-uitstoot en vergelijken deze met de doelstelling van het desbetreffende jaar. Onze doelstelling voor 2030 is een afname van de uitstoot van CO_2 van 55% in het haven- en industriecomplex, wat gelijk staat aan een reductie van 11,3 Mton ten opzichte van 1990. Dit is op basis van het Nederlandse klimaatakkoord, namelijk 55% reductie in 2030.

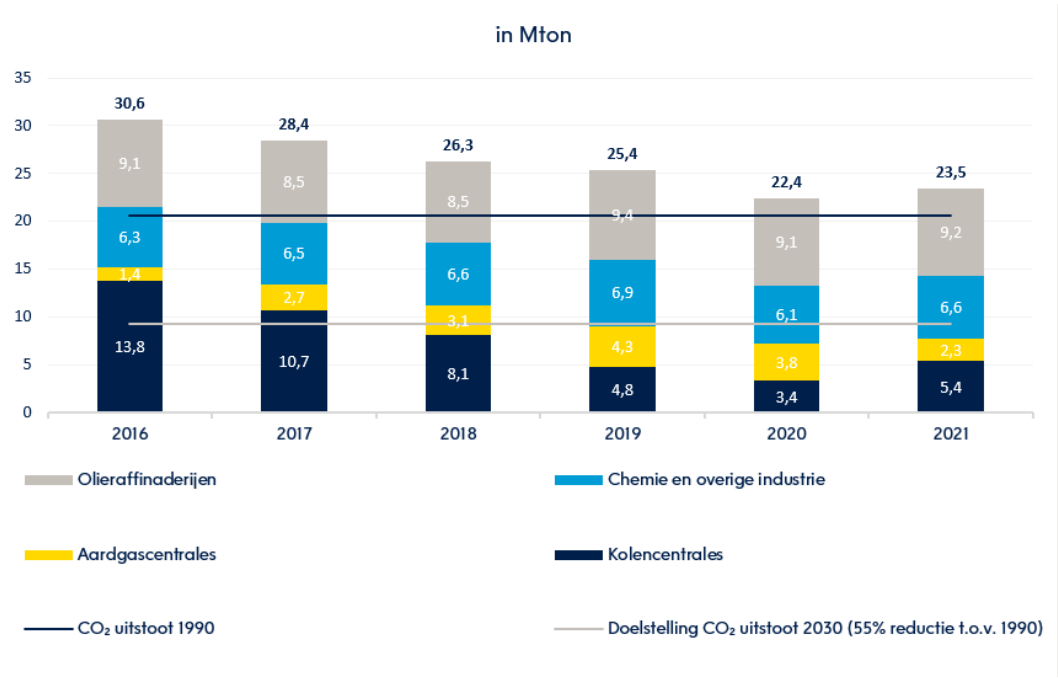
Versneller duurzaamheid in de haven.

MATERIEEL THEMA	KPI	DOEL 2022	REALISATIE 2022	REALISATIE 2021	REALISATIE 2020	BIJDRAGE AAN SDG
Energietransitie	CO_2 uitstoot HIC (mton) *cijfer loopt 1 jaar achter*	22,8	23,5	22,4	25,3	7 BETAALBARE EN DUURZAME ENERGIE 9 INDUSTRIE, INNOVATIE EN INFRASTRUCTUUR

DE IMPACT VAN HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM	SELECTIE RELEVANTE KAPITALEN	BELANGRIJKE RISICO'S
KT: Het Havenbedrijf Rotterdam werkt samen met de bedrijven in het HIC aan de inrichting van een efficiënt energie- en grondstoffen-systeem, zodat bestaande bedrijven toekomst hebben en emissies gereduceerd worden, terwijl aan de huidige energievraag kan worden voldaan. LT: Het Havenbedrijf Rotterdam streeft er naar koploper te zijn op het gebied van efficiëntie en duurzaamheid, waarbij alternatieve brandstoffen de basis vormen voor het nieuwe energie- en grondstoffensysteem in Rotterdam en ver daarbuiten. Toonaangevende bedrijven investeren hier in de meest moderne faciliteiten.	- Financiën - Dialoog met stakeholders	T2b - Stikstofproblematiek zorgt voor ongunstig vestigingsklimaat T8a - Energietransitie slaagt niet ≤2030 T8b - Energietransitie slaagt niet >2030

Het gerapporteerde cijfer loopt een jaar achter, omdat het berekenen van de uitstootcijfers tijd kost. In 2022 rapporteren we daarom het cijfer over 2021. Voor 2021 bedroeg de doelstelling van de absolute CO_2-uitstoot in het haven- en industriecomplex 22,8 Mton. De gerealiseerde CO_2-uitstoot van het haven- en industriecomplex in 2021 kwam uit op 23,5 Mton en daarmee haalden we onze doelstelling voor deze KPI niet. Dit is 2,9 Mton boven het niveau van 1990 (20,6 Mton). De stijging van de CO_2-uitstoot werd voornamelijk veroorzaakt door de twee kolencentrales op de Maasvlakte, die samen 2,4 Mton meer uitstootten (+80%). Een van de kolencentrales was in 2020 uit de productie gehaald en is weer gaan draaien. De andere kolencentrale had in 2021 bijna 20% meer productie dan het jaar ervoor. Daar tegenover stond een daling van 1,5 Mton bij de uitstoot van de drie gascentrales (-40%). Door de sterk gestegen gasprijzen in de loop van 2021 werd opwekking met kolen goedkoper.

We verwachten dat de toename van de uitstoot ook de komende jaren voortduurt. De geopolitieke ontwikkelingen spelen hierin een belangrijke rol. In juni 2022 besloot het kabinet-Rutte IV om het productieplafond van 35% (tijdelijk) buiten werking te stellen. De kolencentrales besloten om tot 2024 harder te draaien. Dit om de optredende gascrisis het hoofd te bieden. De verwachting is dat er zeker tot 2024 geen daling zal zijn in de CO_2-uitstoot. Onderstaande grafiek geeft het verloop weer van de CO_2-uitstoot in de afgelopen jaren in de haven van Rotterdam ten opzichte van 1990.



De Rotterdamse haven heeft een ambitieus CO_2-reductieprogramma. Lopende projecten op het gebied van onder andere CO_2-afvang en -opslag, elektrificatie, waterstof en de productie van schone brandstoffen kunnen samen voor een CO_2-reductie van in totaal 13,7 Mton CO_2 in de haven zorgen. Dat is bijna 20% van de totale Nederlandse doelstelling voor 2030. Als we ook kijken naar de effecten buiten het haven- en industriecomplex, zal dit percentage verder oplopen. Hier werken we hard aan.

Eric van der Schans: 'Binnen de energietransitie komt het aan op duidelijk kiezen en snelheid maken'

Eric van der Schans is binnen het Havenbedrijf Rotterdam hoofd van de afdeling Environmental Management (EM). Deze afdeling is partner van in- en externe klanten voor alle vraagstukken op de gebieden van milieu, duurzaamheid en ruimtelijke ordening. De ontwikkelingen rond de noodzakelijke energietransitie van het Rotterdamse haven- en industriecomplex bepalen een groot deel van zijn agenda. 'We kiezen bij de verduurzaming voor projecten die echt belangrijk zijn.'

Waar staat het Havenbedrijf Rotterdam als het gaat om een klimaatneutrale haven?

'We hebben een belangrijk punt bereikt. Er is binnen het Rotterdamse haven- en industriecomplex geen discussie meer of we klimaatneutraliteit moeten halen. Zelfs de internationale scheepvaart omarmt steeds vaker de gestelde duurzame doelen. We hebben de berg beklommen en moeten nu de resultaten gaan leveren, afdalen dus. Om in bergbeklimmerstermen te blijven: afdalen is risicovoller dan klimmen. Het komt nu aan op een goede executie en zorgen voor voldoende snelheid. Dat is wat mij betreft de grote uitdaging voor de komende jaren.'

Aan welke oplossingen werkt het Havenbedrijf Rotterdam?

'We werken op allerlei terreinen aan oplossingen. Als versneller van duurzaamheid in de haven streven we naar een CO_2-reductie van 55% ten opzichte van 1990 in 2030. Dat betekent vanaf nu nog ongeveer 7 jaar. Dat pakken we aan met een breed portfolio aan energietransitie-projecten. Het is lastig dat het stikstofdossier en de vergunningverlening rond projecten niet zijn ingericht op de snelheid die we eigenlijk willen en moeten maken. Kijk naar Porthos, waarmee we CO_2 willen afvangen en opslaan in lege gasvelden. Dit project liep eind 2022 vertraging op door een uitspraak van de Raad van State. Gelukkig zien we – ook door de uitspraak zelf – dat we tot een oplossing kunnen komen. Als het gaat om vergunningverlening in het algemeen, constateer ik dat de druk bij de verlenende instellingen toeneemt door een groeiend aantal, vaak complexe projecten.'

Voor welke aanpak kiest het Havenbedrijf Rotterdam?

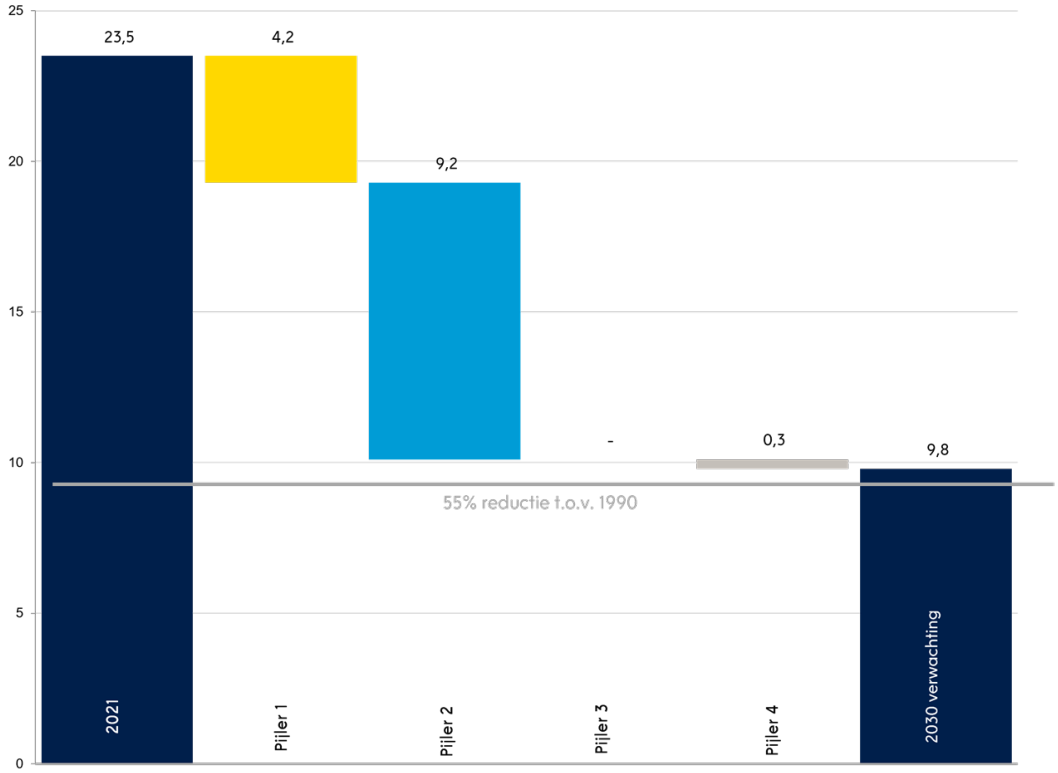
'We beoordelen steeds hoe we op de beste manier kunnen bijdragen aan het verduurzamen van de haven. Het is onvermijdelijk dat we nog duidelijker prioriteren; kiezen voor de dingen die ertoe doen. Projecten moeten bijdragen aan verduurzaming, niet per definitie aan winstmaximalisatie. Klimaat & energie, een gezonde & veilige leefomgeving en mens & werk vinden we als Havenbedrijf Rotterdam een grote maatschappelijke verantwoordelijkheid, zonder de economische waarde uit het oog te verliezen. We hebben doelgerichte plannen en projecten voor een duurzame haven en de financiële resultaten bieden ruimte om optimaal en resultaatgericht te investeren. Het gaat om duidelijk kiezen, onze rol bepalen en snelheid maken.'

Strategie op weg naar duurzame haven rust op vier pijlers

Het Havenbedrijf Rotterdam is betrokken bij veel initiatieven die uiteindelijk moeten leiden tot een succesvolle energietransitie. We zijn trots op de voortgang van de projecten en positief over de kans van slagen. De strategie op weg naar een duurzame haven rust op vier pijlers. De pijlers 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).

Onderstaande grafiek geeft een doorkijk van 2021 naar 2030 over de te verwachten CO_2-reductie in ons haven- en industriecomplex.

Hieronder beschrijven we welke projecten belangrijk zijn om de CO_2-reductie te bewerkstelligen.



Pijler 1 - Efficiency en infrastructuur

De eerste pijler heeft betrekking op het nemen van efficiency-maatregelen en de aanleg van infrastructuur. Restwarmte wordt gebruikt om woningen, bedrijfsgebouwen en kassen te verwarmen. CO_2 wordt afgevangen en opgeslagen onder de Noordzee. Deze ontwikkelingen vragen veel extra infrastructuur, zoals pijpleidingen en kabels. Het Havenbedrijf Rotterdam ontwikkelt samen met anderen projecten.

Porthos loopt vertraging op

Energie Beheer Nederland (EBN), Gasunie en het Havenbedrijf Rotterdam willen samen een basisinfrastructuur realiseren voor het verzamelen en transporteren van CO_2 in het Rotterdamse haven- en industriecomplex voor opslag in (lege) gasvelden in de Noordzee. Dit gebeurt binnen het project Porthos: Port of Rotterdam CO_2 Transport Hub & Offshore Storage. Porthos gaat vijftien jaar lang per jaar ongeveer 2,5 Mton CO_2 van de Rotterdamse bedrijven Air Liquide, Air Products, ExxonMobil en Shell opslaan onder de bodem van de Noordzee. Dat is meer dan 10% van de uitstoot in 2021 van het Rotterdamse haven- en industriegebied. Porthos levert daarmee een wezenlijke bijdrage aan de klimaatdoelstellingen.

In november 2022 deed de Raad van State een tussenuitspraak over het gebruik van de wettelijke bouwvrijstelling door Porthos. Deze tussenuitspraak luidt dat de bouwvrijstelling niet mag worden gebruikt wat nu leidt tot een vertraging van het project. Er is door de Raad van State ook een opening geboden in de vorm van een ecologische beoordeling om de effecten van de stikstofdepositie vast te stellen. Volgens deze al beschikbare toets heeft de geringe en eenmalige stikstofdepositie tijdens de aanleg van Porthos geen significante gevolgen voor Natura 2000 gebieden.

Ondanks de vertraging bij de vergunningverlening wordt er ook belangrijke vooruitgang geboekt. De partners in het Porthos-project besloten in 2022 voorinvesteringen te doen in long lead items. Dat zijn materialen die op tijd besteld moeten worden om de vertraging van het project te minimaliseren. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om pijpleidingen die een lange levertijd hebben. Met de overheid is in principe een garantieregeling afgesproken die een aanzienlijk deel van de risico's van deze investeringen afdekt, zolang er nog geen definitieve vergunningen zijn voor de bouw van het project.

Windenergie op zee

De overheid is bezig met de versnelling van windenergie op zee tot en met 2030 en een Verkenning Wind op Zee 2030-2040. Het mogelijk maken van deze aanlandingen is belangrijk omdat het terugdringen van de CO_2-uitstoot in de haven en elektrificatie belangrijk zijn voor onze klanten. In juli 2022 voltooide TenneT de installatie en de spanningsvoorziening van de offshore netaansluiting. Vattenfall kan de windturbines op zee nu aansluiten op het hoogspanningsnet. Hollandse Kust (zuid) bestaat uit een landstation, zeekabels en twee High Voltage Alternating Current (HVAC) transformatorstations, die ongeveer 20 kilometer uit de kust van Den Haag liggen.

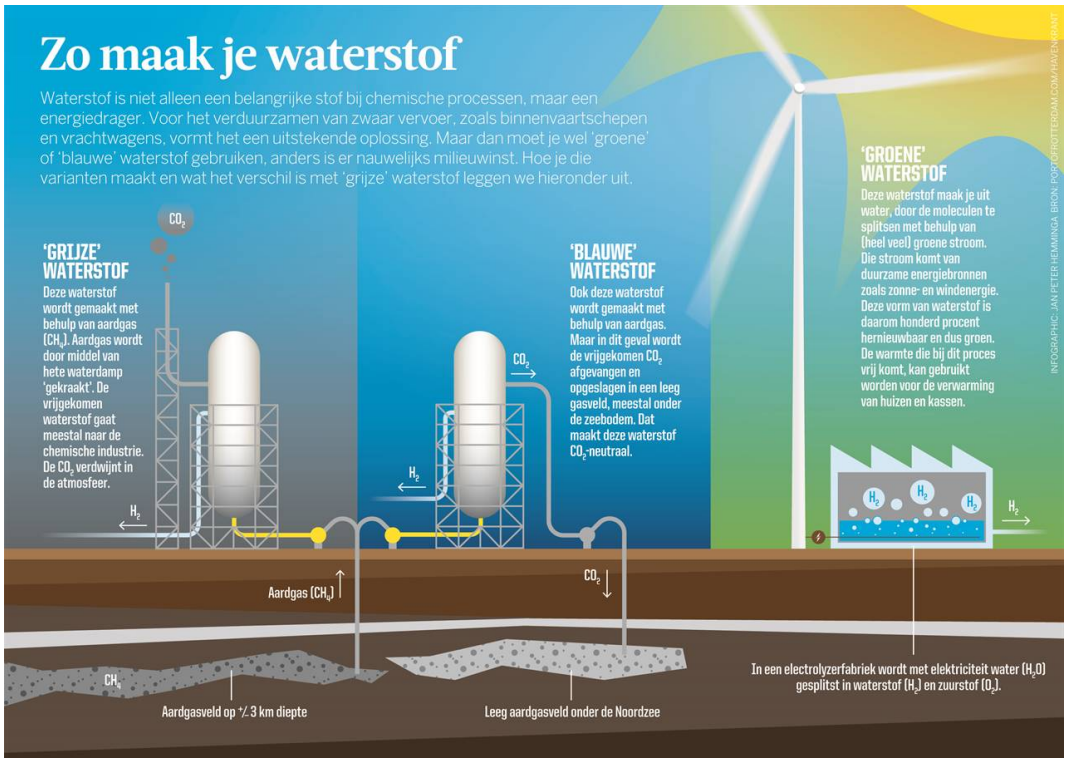


Huizen en kassen verwarmen met havenwarmte

Veel bedrijven in het haven- en industriecomplex willen met hun restwarmte bijdragen aan het realiseren van een warmtetransportnet in Zuid-Holland. Samen met warmte uit geothermie en andere lokale warmtebronnen kunnen steden in Zuid-Holland, de glastuinbouw en bedrijven van warmte worden voorzien. Het realiseren van een 'backbone' warmtehoofdinfrastructuur in het havengebied draagt bij aan de verduurzaming van het energiesysteem, verbetert de leveringszekerheid en vormt een katalysator voor (lokale) duurzame bronontwikkeling. Een belangrijke toekomstige bron is de restwarmte die vrijkomt bij de productie van groene waterstof.

Pijler 2 - Een nieuw energiesysteem

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

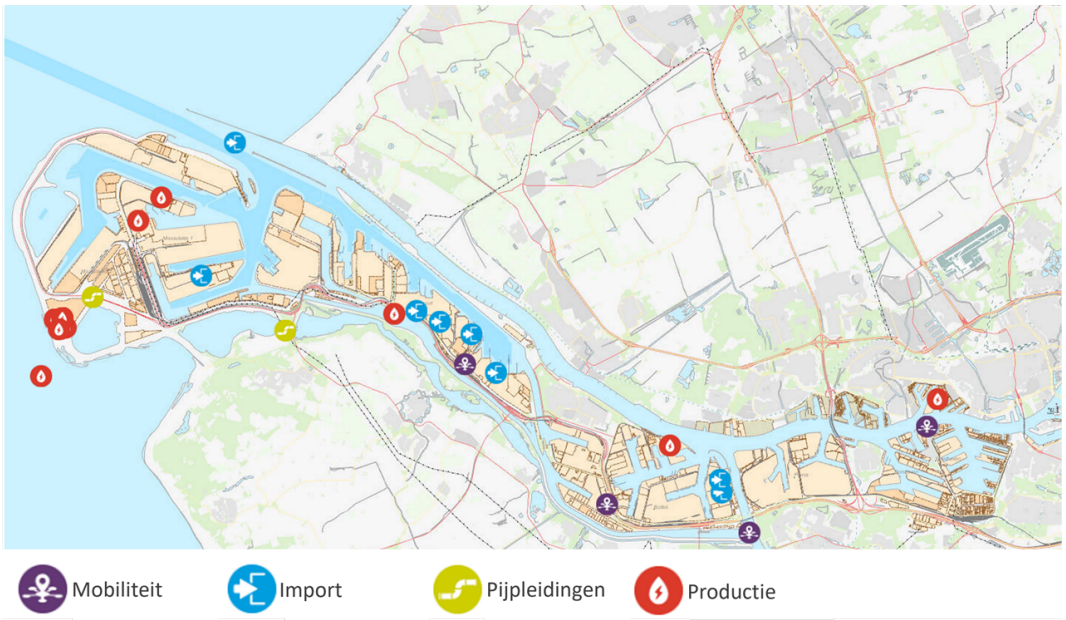


Rotterdamse waterstofvisie snel in de praktijk gebracht

De waterstofvisie van het Havenbedrijf Rotterdam is gebaseerd op een reeks internationale studies. Uitgangspunt is import via Rotterdam van ongeveer 18 miljoen ton waterstof 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. Het is van belang dat Rotterdam naast import ook over substantiële lokale productiefaciliteiten beschikt, vooral om leveringszekerheid te creëren.

Rotterdam wordt daarmee een internationaal knooppunt voor de productie, import, toepassing en doorvoer van waterstof richting andere landen in Noordwest-Europa. Dit leidt er toe dat Rotterdam ook in de toekomst een belangrijke energiehaven voor Noordwest-Europa blijft.

Om die reden ontwikkelen we samen met diverse partners het waterstofconversiepark op de Maasvlakte voor de productie van groene waterstof. Hier is plaats voor vier waterstoffabrieken met in totaal ca 1 GW elektrolysecapaciteit. Daarnaast creëren we ruimte voor nog meer waterstoffabrieken. Deze conversieparken zijn belangrijk voor de energietransitie van de haven en een mooi succes na de inspanningen van veel collega's binnen het Havenbedrijf Rotterdam.



Shell bouwt aan groene waterstoffabriek

Shell begon in 2022 met de voorbereidingen voor de bouw van Europa's grootste groene waterstoffabriek op het waterstofconversiepark. De fabriek is naar verwachting in 2025 operationeel. Vanaf dat moment produceert de 200 MW elektrolyser 60.000 kilogram hernieuwbare waterstof per dag. De hernieuwbare stroom voor de elektrolyser komt van Hollandse Kust (noord). De groene waterstof vervangt straks een deel van het grijze waterstofgebruik van de raffinaderij van Shell in Pernis.

Shell tekende in 2022 als eerste bedrijf een overeenkomst om gebruik te maken van *HyTransPortRTM*. Dit is de waterstofleiding in de Rotterdamse haven die Gasunie in samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam vanaf de Maasvlakte naar Pernis aanlegt om de industrie in de haven te laten verduurzamen.

Jos van Winsen en Roel Aretz: 'Met elkaar maken we de stappen richting een duurzame haven steeds groter'

Jos van Winsen en Roel Aretz zijn nauw betrokken bij de bouw van de grootste groene waterstoffabriek van Europa: Holland Hydrogen 1 (HH1) op Maasvlakte 2. Jos van Winsen als aanjager en inmiddels afgezwaaide directeur van Shell Pernis en Roel Aretz als bevlogen Asset Manager Green Hydrogen NL van Shell. Beiden zijn trots op dit bijzondere project. 'We geven de waterstofeconomie en daarmee de energietransitie een flinke impuls, fijn om daar een rol in te spelen.'

Waarom is het gebruik van groene waterstof zo belangrijk?
'Laat ik eens heel persoonlijk zijn', begint Roel Aretz. 'Ik heb kinderen die vragen stellen over hun 'leefbare' toekomst en de rol die Shell daarin speelt. Ik kan antwoorden dat wij een belangrijke rol spelen in de energietransitie en dat waterstof daarvan als groene energiedrager een belangrijk onderdeel uitmaakt.' Jos van Winsen vult aan: 'Wat Roel zegt, onderschrijf ik volledig. We zijn onder meer bezig met Porthos, biobrandstoffen en waterstof. Projecten die het fundament vormen onder een lange toekomst van energievoorziening in Nederland. Omdat ik er zo nauw bij betrokken ben, heb ik het gevoel dat ik iets nuttigs achterlaat. Daar ben ik trots op.'

Welke mogelijkheden zien jullie voor het gebruik van groene waterstof?
Roel Aretz: 'Groene waterstof willen we gebruiken voor het verduurzamen van ons energie- en chemiepark in Rotterdam (vroeger Shell Pernis) en op termijn voor zwaar transport over weg en water. Dat laatste vinden we belangrijk, omdat daar veel uitstoot plaatsvindt. We moeten proberen om grote partijen te verleiden hun transportvloot om te bouwen. We zijn afhankelijk van de overheid om dat te stimuleren. Bijvoorbeeld door het geven van incentives.' Jos van Winsen: 'Als we in Europa de producenten van zware transportmiddelen, de regelgevende overheden en de leveranciers van mobiliteit aangesloten krijgen, dan kan het snel gaan. In dit proces spelen we een actieve rol door bijvoorbeeld te praten met producenten van grote vrachtwagens en het betrekken van het openbaar vervoer en grote logistieke gebruikers en spelers, zoals AH en Lidl. Het helpt dat alle partijen steeds duidelijker de urgentie van de energietransitie zien.'

Waar lopen jullie tegenaan en hoe ervaart Shell de rol van het Havenbedrijf Rotterdam?
Roel Aretz: 'We lopen tegen allerlei zaken aan. Er is nog geen pijpleiding en een goede elektriciteitsaansluiting op de Maasvlakte ontbreekt. En: wie zijn nou precies de afnemers en wat is de Europese regelgeving? We hebben nog niet overal een antwoord op, dus er is nog werk te doen. Wij hebben daar als eerste mee te maken en kunnen met ons project de weg banen voor toekomstige waterstofproductie.' Jos van Winsen: 'In dat proces is de inzet van het Havenbedrijf Rotterdam onmisbaar. Ze ontwikkelen het haven- en industriecomplex met een duidelijke visie, goed en gebalanceerd de toekomst in. Dit doen ze met een variëteit aan initiatieven in verschillende rollen en niet te vergeten met alle waardevolle (inter)nationale stakeholdercontacten. De keuze om de oude industrie niet weg te jagen, maar juist aan te sporen om te vergroenen, gaat al op korte termijn zijn vruchten afwerpen. Met elkaar maken we de stappen richting een duurzame haven steeds groter.'

Importterminals belangrijk voor infrastructuur waterstof

Om import van waterstof mogelijk te maken ondersteunen we klanten in het ontwikkelen van meerdere waterstofterminals. Gasunie, HES en Vopak kondigden in 2022 aan de eerste importterminal te ontwikkelen voor groene ammoniak als waterstofdrager. Ook Air Products en Gunvor Petroleum Rotterdam kondigden de bouw aan van een importterminal die vanaf 2026 groene waterstof gaat ontvangen en leveren.

Grote kraker zet ammoniak om in waterstof

We onderzoeken samen met partners de mogelijke vestiging van een grootschalige ammoniakkraker voor de import van een miljoen ton waterstof per jaar voor de verduurzaming van industrie en mobiliteit. Naast gebruik in het haven- en industriecomplex is het plan om waterstof via pijpleidingen te transporteren om andere industriële clusters in Noordwest-Europa koolstofvrij te maken. In de regel levert een miljoen ton groene waterstof ongeveer 10 miljoen ton CO_2-reductie op.

Dilemma: Wachten we op initiatieven van de overheid en het bedrijfsleven of nemen we zelf het voortouw en ontwikkelen we waterstofketens?

Waterstof geproduceerd vanuit duurzame stroom (zogenaamd 'groene' waterstof) of aardgas met CCS (zogenaamd 'blauwe' waterstof) is cruciaal voor het behalen van de klimaatdoelstellingen in verschillende sectoren. In 2050 verwachten we ongeveer 20 Mton waterstof nodig te hebben om de bedrijven in het haven- en industriecomplex te kunnen decarboniseren en het achterland van grote energiehoeveelheden te voorzien. Daarvan wil de haven 18 Mton importeren en 2 Mton zelf produceren. In totaal importeert Europa zo'n 13% van haar totale energiebehoefte via onze haven en de ambitie is om dit grotendeels te verduurzamen door middel van waterstof. Ongeveer 25% van de Europese ambitie in 2030 zou via Rotterdam kunnen komen. Dat staat gelijk aan 4,6 Mton. De tijdlijn tot 2030 is kort, maar deze uitdaging gaan we graag aan. We kunnen het ons niet veroorloven om te wachten en tegelijkertijd zijn er veel onzekerheden. We moeten de hele keten en infrastructuur nog realiseren. Het bedrijfsleven wil investeren in duurzame projecten, maar de overheid moet wel snel de juiste voorwaarden scheppen. Een typisch kip-ei-probleem.

Wat vinden de stakeholders?

De marktpartijen die waterstof willen produceren en/of gebruiken, verwachten duidelijke en eenvoudige overheidskaders voor de productie en afname van waterstof. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om heldere regels rondom de certificering voor import, de beschikbaarheid van het elektriciteitsnetwerk en duurzame stroom bij het produceren van waterstof, de beschikbaarheid en kwaliteit van het toekomstige waterstofnet, maar ook om duidelijkheid rondom de stimuleringsmaatregelen die nodig zijn om over te stappen op waterstof. De (Europese) overheid wil zoveel mogelijk vooraf reguleren. Europa stelt bijvoorbeeld veel regels aan de productie en afname van waterstof.

Wat vindt het Havenbedrijf Rotterdam?

Om onze doelstellingen te halen, moeten we snel in actie komen. Tegelijkertijd moet het wel echt bijdragen aan het reduceren van de CO_2-uitstoot, waarvoor enige vorm van regulering nodig is. Partijen die de risico's het beste kunnen verminderen, moeten hun verantwoordelijkheid kunnen pakken. Dit betekent automatisch dat er veel publiek-private samenwerkingen nodig zijn en we intensief in de keten moeten samenwerken. Waar nodig neemt het Havenbedrijf Rotterdam zijn verantwoordelijkheid. Projecten zoals Porthos, het conversiepark en de Delta Rijn Corridor zijn sprekende voorbeelden.

Pijler 3 - Een nieuw grondstoffen- en brandstoffensysteem

Bij deze pijler gaat het om vervanging van fossiele brandstoffen en grondstoffen. Dit kan door gebruik van biomassa, gerecyclede materialen, groene waterstof en CO_2. 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 succesvol samen met vele regio- en ketenpartners aan de ontwikkeling van nieuwe, circulaire waardeketens, bijvoorbeeld rond chemische recycling van plastics en hergebruik en recycling van batterijen. In 2022 verwelkomden we belangrijke initiatieven van twee wereldspelers op het gebied van de grondstoffentransitie.

Neste investeert in bioraffinaderij

Neste bouwt op de Maasvlakte een nieuwe bioraffinaderij vlak bij de bestaande fabriek. De raffinaderij gaat vooral duurzame kerosine (sustainable aviation fuel) voor de luchtvaart maken. Op dit moment heeft de fabriek een capaciteit van 1,4 miljoen ton. De investering van ongeveer 1,9 miljard euro zorgt voor bijna een verdubbeling tot 2,7 miljoen ton. De helft daarvan bestaat uit duurzame kerosine voor de luchtvaart. Een ontwikkeling waarop we trots zijn die in onze haven te mogen huisvesten.

TES investeert in recycling van batterijen

TES is één van de grootste bedrijven wereldwijd voor het recyclen van batterijen en elektronisch afval. In 2021 kondigde het bedrijf aan een nieuwe fabriek in de haven van Rotterdam te willen bouwen. Het wordt de eerste fabriek in Nederland voor recycling van lithium-ion batterijen. Kobalt, nikkel en lithium worden dan herwonnen als grondstof voor het maken van nieuwe batterijen, vooral bedoeld voor de sterk groeiende industrie van elektrische voertuigen. Een mooi voorbeeld van de ruimte die wij maken voor bedrijven die de duurzaamheid aanjagen.

Pijler 4 - Verduurzamen logistieke ketens

Als belangrijke logistieke hub van Europa neemt het Havenbedrijf Rotterdam samen met ketenpartijen het voortouw in de verduurzaming van transport op basis van efficiëntie, nieuwe duurzame brandstoffen en internationale samenwerkingen voor CO_2-neutraal transport.

Walstroom steeds belangrijker

Duurzame walstroom draagt bij aan klimaatdoelstellingen, vermindert de stikstofdepositie in Natura2000-gebieden en verbetert de leefomgeving rondom de Rotterdamse haven. Deze belangrijke redenen waren voor de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam aanleiding voor een gezamenlijke walstroomstrategie. De doelstelling: minimaal 90 procent van de offshore, ferry's, cruise- en roll-on-roll-off-schepen en minimaal 50 procent van de grootste containerschepen in Rotterdam moet in 2030 gebruikmaken van walstroom. De eerste voorbeelden in de praktijk zijn inmiddels zichtbaar.

Eind 2022 stemde de gemeenteraad van Rotterdam in met walstroom voor zeecruiseschepen. Partijen gaan uit van een bedrag van maximaal 17,5 miljoen euro voor de aanleg van de installatie. De gemeente heeft positief besloten om 8,75 miljoen euro bij te dragen in de vorm van een subsidie met terugbetalingsverplichting. Het Havenbedrijf Rotterdam is voornemens via haar 100% deelneming Cruise Port hetzelfde bedrag te financieren. Dit is een mooi voorbeeld van samenwerking op weg naar een duurzame haven.



Schepen aan de stekker bij DFDS in Vlaardingen

Er komt een walstroomvoorziening bij DFDS in Vlaardingen. Rotterdam Shore Power (RSP), waarin wij samen met Eneco aandeelhouder zijn, investeert in de installatie. De walstroominstallatie produceert een vermogen van 1,8 MW en levert naar verwachting 3,5 GWh per jaar aan elektriciteit. DFDS is een grote ferrymaatschappij, met een vloot aan schepen waarmee het meer dan 20 landen verbindt voor passagiers en vracht. In 2022 besloot RSP ook om in een walstroominstallatie voor Boskalis te investeren.

Walstroom voor Thialf en Sleipnir van Heerema

De kraanschepen Thialf en Sleipnir van Heerema kunnen sinds maart 2022 aan de stekker als zij afgemeerd liggen aan het Calandkanaal bij de landtong Rozenburg. Dit betekent minder uitstoot van stikstof, fijnstof en CO_2 en zorgt voor minder geluidsoverlast voor omwonenden.

Groene corridor voor duurzame en efficiënte scheepvaart

Het Havenbedrijf Rotterdam en de Maritime and Port Authority of Singapore ondertekenden in 2022 een memorandum van overeenstemming (MoU) voor de langste Groene en Digitale Corridor ter wereld. Een belangrijk stap voor beide partijen. Doel is in 2027 de eerste duurzame scheepvaart op deze route te realiseren. De twee havens hebben afgesproken een brede coalitie van verladers, brandstofleveranciers en andere bedrijven op te zetten om samen te werken aan mogelijke oplossingen voor het gebruik van koolstofarme en koolstofvrije brandstoffen. Met het havenbedrijf van Göteborg tekenden we ook een overeenkomst om duurzame scheepvaart tussen de beide havens te ondersteunen.

Duurzame binnenvaart krijgt grote impuls

In 2021 startte Zero Emission Services (ZES) met de vaart van de Alphenaar, het eerste Nederlandse binnenvaartschip dat voor de aandrijving gebruikmaakt van verwisselbare energiecontainers. De Alphenaar vaart tussen Alphen aan den Rijn en Moerdijk voor bierbrouwer Heineken. Het Havenbedrijf Rotterdam is medeoprichter en -eigenaar van het innovatieve bedrijf. In 2022 kreeg ZES de belangrijke erkenning als verduurzamer van de binnenvaart door een investering van 50 miljoen euro uit het Nationaal Groeifonds. ZES gebruikt de investering voor een grote stap voorwaarts door de ontwikkeling van 77 batterijcontainers voor maritieme toepassing (ZESpacks), 14 dockingstations waar de ZESpacks worden geladen en 45 geëlektrificeerde binnenvaartschepen.



Haven Emissie Service Platform (HESP)

We werken samen met carbon footprinting expert en platformbouwer BigMile aan het ontwikkelen van het Haven Emissie Service Platform (HESP). Dit nieuwe platform stelt ons in staat emissies (CO_2, NOx en PM10) voor transport (zeevaart, binnenvaart, spoor en wegverkeer) in en door Rotterdam te berekenen, visualiseren, analyseren en voorspellen. Deze inzichten helpen ons te rapporteren op onze klimaatdoelstellingen, bij het prioriteren van projecten op hun CO_2-reductie en bieden zeker niet in de laatste plaats de mogelijkheid om onze klanten te helpen bij hun reductieopgave.

Nog meer activiteiten

Op het gebied van verduurzaming van transport ontwikkelen we nog meer activiteiten. U leest hier meer over onder meer Spoor, HyTrucks en Routescanner.

PortXL speelt een belangrijke rol bij innovatie

Innovatie speelt een belangrijke rol bij onder meer de energietransitie. Het zorgt voor radicale vernieuwing. We zijn voortrekker in het aanjagen en waarmaken van initiatieven die onze haven schoner, veiliger en efficiënter maken. Daarnaast faciliteren en stimuleren we samen met andere partijen een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor vernieuwers uit de hele wereld. Het mede door ons gefinancierde PortXL (opgericht in 2016) is van deze laatste rol een mooi voorbeeld. In zes jaar werden ongeveer honderd start-/scale-ups geselecteerd voor deelname, waarvan 70 buitenlandse initiatieven. Er werden meer dan 200 contracten getekend met betrokken corporate partners. Begin 2022 besloten we ook de komende drie jaar een van de 'lead partners' te blijven.

7e Editie in teken van decarbonisatie

Decarbonisatie speelt een belangrijke rol bij ons doel om een CO_2-neutrale haven te worden. In 2022 selecteerde PortXL 14 start- en scale-ups uit 9 verschillende landen. Enkele voorbeelden:



CleanSubSea, Australië

Het Envirocart™ systeem van CleanSubsea maakt de verwijdering, opvang, insluiting en filtratie van marine biofouling in de scheepsromp mogelijk zonder de afwerende verf te beschadigen of het omringende milieu te vervuilen. Schepen die zijn uitgerust met dit systeem hoeven niet meer naar een droogdok om deze organismen te laten verwijderen.

12toZero, USA

12toZero ontwikkelt een drijvende windfundering die speciaal is ontworpen om drijfvermogen en waterstofopslag in één structuur te combineren. De combinatie van deze functies zal de basis vormen voor een betrouwbare waterstofvoorziening voor de decarbonisatie van maritieme applicaties en havenindustrieën.

QuinteQ, Nederland
QuinteQ Energy biedt een high-tech gecontaineriseerde flywheel energy storage (FES), gebaseerd op Boeing-technologie. Het doel van QuinteQ Energy is om de energietransitie in de havens te versterken door terminaloperators in staat te stellen om hun pieken te verlagen en het gebruik van de netaansluiting en infrastructuur te optimaliseren.

Gezonde leefomgeving

Het haven- en industriecomplex vraagt om een aantrekkelijke omgeving, waarin bedrijven willen investeren en mensen graag wonen en recreëren. De economische en maatschappelijke waarde van de haven is daarom nauw verbonden met de kwaliteit van de leefomgeving. Deze kwaliteit wordt onder meer bepaald door de aanwezige natuur en biodiversiteit, de geluidbelasting, de veiligheid en lokale luchtkwaliteit.

We hebben een Natuurvisie ontwikkeld met daarin een gedifferentieerde aanpak en maatregelen op projecten. Dit om de balans tussen natuur en het havengebied te waarborgen. Op de lange termijn streven we naar een aantrekkelijke omgeving waar bedrijven zich graag vestigen en mensen graag wonen en recreëren. Om dit te bereiken, overleggen we met onze stakeholders. We werken aan een passende doelstelling op dit thema.

Lokale luchtkwaliteit

DCMR Milieudienst Rijnmond rapporteert jaarlijks over de luchtkwaliteit. We beschouwen de jaargemiddelde stikstofconcentratie (NO_2) als indicator, waarmee we in beeld brengen hoe het met de luchtkwaliteit in de directe woonomgeving van het haven- en industriecomplex is gesteld. Uit het rapport 'Lucht in cijfers 2021' (cijfers lopen één jaar achter) van DCMR blijkt dat deze concentratie in 2021 jaargemiddeld 23,1 µg/m^3 (2020: 22,9 µg/m^3) bedroeg. De trend is de laatste twee jaar flink beïnvloed door de COVID-19-crisis.

Geluidmanagement haven

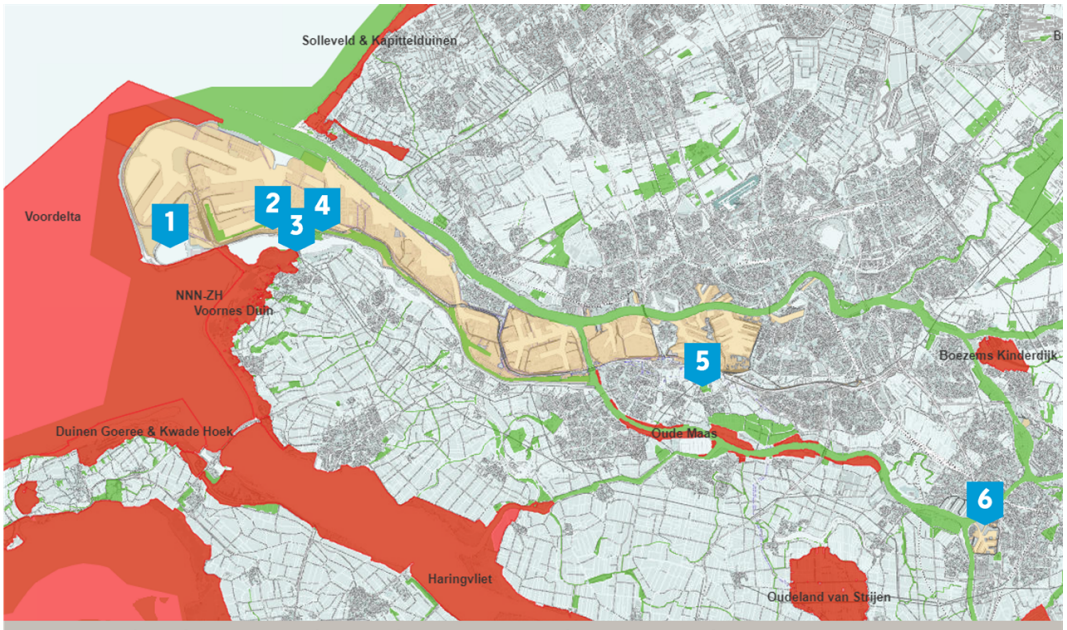
De geluidruimte voor industrielawaai is schaars en zorgvuldig beheer van deze geluidruimte is van belang. Het Havenbedrijf Rotterdam is verantwoordelijk voor het beheer van het geluidbudget en de verdeling aan klanten. DCMR legt namens de provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam het geluidbudget 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.

De gemeente Rotterdam heeft besloten om niet door te gaan met het project Facetbestemmingsplan Geluid (FBG). Het geluidmanagement en de geluidruimte gekoppeld aan het Rotterdamse haven- en industriegebied zal onder de Omgevingswet, die naar verwachting per 1 januari 2024 in werking treedt, in een thematisch omgevingsplan worden verankerd. Afgesproken is dat dit plan uiterlijk in december 2024 wordt vastgesteld door de gemeenteraad Rotterdam. 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. Het Havenbedrijf Rotterdam gaat onder de naam ESI Noise scheepvaart een financiële korting geven als inzichtelijk is gemaakt hoeveel geluid het schip produceert op het moment dat het afgemeerd ligt.

Natuur in de haven

In de haven hebben we te maken met een breed palet aan natuur. Elementen hiervan zijn te zien in de film Wild Port of Europe die sinds 20 oktober 2022 in de bioscopen draaide.

In het Rotterdamse haven- en industriecomplex is meer dan 6.000 hectare uitgeefbaar terrein voor klanten. Hier vindt productie, fabricage en overslag plaats van droog- en nat massagoed, containers en breakbulk. Rondom deze gebieden liggen diverse beschermde gebieden: Natura 2000-gebieden en NNN-gebieden: gebieden met belangrijke natuurwaarden in het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Onderstaande afbeelding toont deze beschermde gebieden (Natura 2000 en NNN). Een uitgebreide omschrijving van deze gebieden vindt u hier.



Groengebieden Rotterdamse haven- en industriecomplex:

1 – De Vogelvallei
2 – Stapsteen krabbeterrein
3 – Het Geuzenbos
4 – Eiland de Kleine Beer
5 – Zuidzijde Distripark Eemhaven
6 – Park Louterbloemen

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

Het Havenbedrijf Rotterdam onderneemt diverse activiteiten die in potentie impact kunnen hebben op natuur en biodiversiteit:

- Uitgifte van terreinen aan bedrijven: verlies van habitat, verstoring door werkzaamheden;
- Aanleg van infrastructuur: verlies van habitat, verstoring door werkzaamheden, (beperkte) stikstofdepositie op omliggende natuurgebieden, verspreiding van invasieve exoten;
- Baggerwerkzaamheden in de haven of daarbuiten, voor onderhoud (het op diepte houden van havenbekkens en vaarwegen) of de aanleg van ligplaatsen en havenbekkens: vertroebeling en (beperkte) stikstofdepositie op omliggende natuurgebieden.

We proberen de natuur in de haven goed samen te laten gaan met de havenactiviteiten. Wettelijk is bepaald dat activiteiten binnen en naast Natura 2000-gebieden geen significante gevolgen mogen hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen van deze gebieden. Activiteiten binnen het NNN zijn beperkt via de ruimtelijke-ordeningswetgeving; activiteiten naast het NNN worden niet wettelijk beperkt. Wat betreft beschermde soorten is dit verzekerd door de

toepassing van het ‘managementplan beschermde soorten’, waarmee de populaties van beschermde soorten op het niveau van de hele haven kunnen worden beheerd en op basis waarvan mitigerende maatregelen worden toegepast om effecten te voorkomen. De activiteiten van het Havenbedrijf Rotterdam hebben dus geen onomkeerbare langetermijn negatieve impact op soorten of natuurgebieden.

Binnen het Rotterdamse haven- en industriecomplex is een aantal gebieden ingericht als natuurgebied of natuurlijk terrein. Deze gebieden zijn opgenomen in bovenstaande afbeelding en worden conform specifieke ecologische doelen beheerd. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft enkele gebieden in erfpacht. Met de betrokken partijen maakten we afspraken over de verantwoordelijkheid van het beheer en de aanpak. Ter verbetering van de natuur is het Havenbedrijf Rotterdam partner in het regionale programma ‘Rivier als Getijdenpark’, dat tot doel heeft om het getij van de getijdenrivieren in de regio Rotterdam-Rijnmond natuurlijker en 'beleefbaarder' te maken.

Jaarlijks worden de beschermde en bedreigde soorten in het Rotterdamse haven- en industriecomplex gemonitord. Een overzicht van de in 2022 aangetroffen soorten vindt u hier.

Natuurbehoud in 2022

We ondernemen verschillende concrete acties om de natuur in de haven te verbeteren. Zo zijn we gestart met het inrichten van plekken waar meeuwen in alle rust kunnen broeden en tegelijkertijd geen overlast veroorzaken voor de bedrijven in de haven. We besteden bij de bouw van infrastructuur in de haven ook speciale aandacht aan de biodiversiteit. We hebben bijvoorbeeld in de kademuur van de Amaliahaven op twee locaties concrete blokken aangebracht die als kunstmatige verticale riffen fungeren en hierdoor de biodiversiteit onder water stimuleren.

Ook het watermilieu heeft onze aandacht. In 2022 ontdekte Stichting ARK in de Rotterdamse haven wilde, platte oesters. Dit jaar heeft de stichting een deel van deze oesters ‘gevangen’ om ze vervolgens te verhuizen naar de Noordzee om daar een begin te maken met een nieuw schelpdierrif.



In 2022 is de doelstelling geformuleerd om biodiversiteit in de haven in 5 jaar te verhogen met 5%. Dit wordt gemeten 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.

Natuurcompensatie Voordelta

Ten behoeve van de aanleg van Maasvlakte 2 in het Natura 2000-gebied Voordelta is destijds afgesproken om in een gebied dat 10 maal groter is dan het verloren gegane gebied 10% kwaliteitsverbetering te realiseren. Daarvoor is een bodembeschermingsgebied ingesteld waar bodemberoerende boomkorvisserij met schepen met meer dan 260 pk motorvermogen verboden is. Om wetenschappelijk te kunnen bepalen of de verwachte kwaliteitsverbetering ook optreedt, startte al voor de aanleg van Maasvlakte 2 een langjarig onderzoeksprogramma. Aan het eind van dat monitoringsprogramma in 2020 is geconstateerd dat de verwachte kwaliteitsverbetering niet optreedt of althans niet kan worden aangetoond.

De verplichting tot compensatie is neergelegd in de natuurvergunning bij het Havenbedrijf Rotterdam, maar uitvoering en monitoring van de compensatie ligt via een uitvoeringsovereenkomst bij het Rijk. Gelijktijdig startte een dialoog met alle betrokken stakeholders over een alternatieve invulling van de compensatie. Omdat de dialoog niet tot een gedragen oplossing leidde, hebben we begin 2021 een voorstel voor een alternatieve compensatie uitgewerkt en deze in april 2022 formeel ingediend bij de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV). Dit voorstel is gedeeld met de betrokken maatschappelijke organisaties, onder andere via de Tafel van Borging en is voor ons nog altijd de basis om tot een gedragen en robuuste uitwerking van alternatieve compensatie te komen. Het Rijk is hierbij echter leidend, omdat alleen zij de juridische instrumenten heeft om de noodzakelijke maatregelen te treffen.

Parallel hieraan heeft in 2021 een aantal natuur- en milieuorganisaties een verzoek tot handhaving ingediend bij het ministerie van LNV vanwege het niet voldoen aan de compensatieverplichtingen in verband met de aanleg van Maasvlakte 2. Omdat het ministerie dit verzoek afwees, stapten de natuur- en milieuorganisaties naar de rechter. Deze droeg de minister op om een nieuw ontwerpbesluit te nemen. Dit ontwerpbesluit werd in december 2022 gepubliceerd. Het Havenbedrijf Rotterdam tekende beroep aan tegen de rechterlijke uitspraak.

Stikstofproblematiek

De stikstofproblematiek zorgt landelijk, maar ook in de Rotterdamse haven nog steeds voor veel onzekerheid. Projecten die in potentie bijdragen aan de landelijke klimaatopgave en energieleveringszekerheid dreigen te worden uitgesteld. Dat belemmert de energietransitie, terwijl de betreffende projecten vaak niet alleen tot minder CO_2-uitstoot leiden, maar ook tot minder uitstoot van stikstof en andere emissies. Samen met het Rijk, de provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam en Deltalinqs blijven we actief zoeken naar oplossingen. Daarnaast willen we een nieuwe gebiedsaanpak ontwikkelen om de gewenste transitie van het Rotterdamse haven- en industriegebied mogelijk te maken, met behoud van de beschermde natuur.

Havenomgevingsfonds

Het Bestaand Rotterdams Gebied-programma (BRG) is in 2020 afgerond. Dit programma was als onderdeel van Project Mainportontwikkeling Rotterdam (onder andere Maasvlakte 2) opgezet door onder andere het Rijk, de provincie Zuid-Holland en de Stadsregio Rotterdam (voorloper van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag) en financierde projecten die de leefomgevingskwaliteit verbeterden. Zo is in het kader van BRG in 2022 in Oostvoorne de Natuurboulevard opgeleverd als afronding van het project kwaliteitsimpuls Oostvoornse Meer.

Vanwege het stoppen van het BRG heeft het Havenbedrijf Rotterdam besloten tot oprichting van het Havenomgevingsfonds. Met behulp van dit fonds zijn in 2022 de projecten Zeelieden aan het Scheur, natuurspeeltuin Oostvoorne, groen-blauw beleef- en leerplein Hoek van Holland en diverse kleine projecten in het kader van het project beweegvriendelijke buitenomgeving Westvoorne gerealiseerd.

Plastic korrels

We blijven ons op verschillende fronten inspannen om tot oplossingen te komen voor de problematiek van de plastic korrels en overig plastic afval in het water en op het land.

We ondersteunen diverse samenwerkingsverbanden, zoals de Taskforce Clean Sweep Rotterdam, een samenwerking vanuit de plasticindustrie tegen het verlies van korrels. De taskforce kijkt onder meer naar best practices om verlies van korrels tegen te gaan en organiseerde afgelopen jaar een opruimactie in de Rijnhaven. We zijn lid van de Community of Practice Plastic (CoPP), waarin overheden, beheerders en kennisinstellingen samenwerken tegen plastic soep. En we zijn doorgegaan met de campagne 'Schone Haven, Schone Zee; doet u mee?'. Deze campagne is gericht op het voorkomen van zwerfvuil op land. Medewerkers van het Havenbedrijf Rotterdam hebben zich daarnaast ingezet om een haventerrein op te schonen tijdens de Port Clean Up.

Gassen van containers

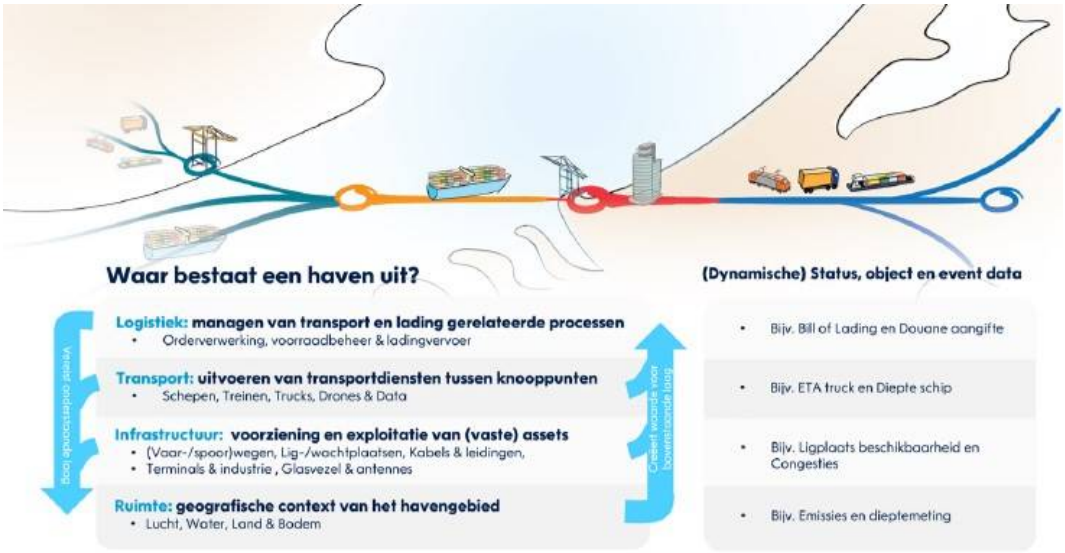
In de haven worden afgestorven boomstammen voor export naar Azië verplicht behandeld tegen schadelijke kevers. De begassing (fumigatie) gebeurt op verschillende locaties in de haven met sulfurylfluoride. Bij het ontgassen van de containers komt het gas vervolgens vrij in de atmosfeer. Sulfurylfluoride is een broeikasgas dat tot 5.000 keer sterker is dan CO_2. Door de toename van de export neemt ook de uitstoot van dit broeikasgas toe. Omdat het gebruik van sulfurylfluoride legaal is, worden vergunningaanvragen voor nieuwe fumigatielocaties verleend door DCMR Milieudienst Rijnmond. Het Havenbedrijf Rotterdam wil een bijdrage leveren aan het verminderen van deze problematiek door onder andere voorwaarden te verbinden aan nieuwe gronduitgiftes voor fumigatie en door de dialoog te organiseren met de betrokken partijen, ook in Europees verband. Ook het varend ontgassen heeft onze voortdurende aandacht.



3.3 Slimme partner voor onze klanten

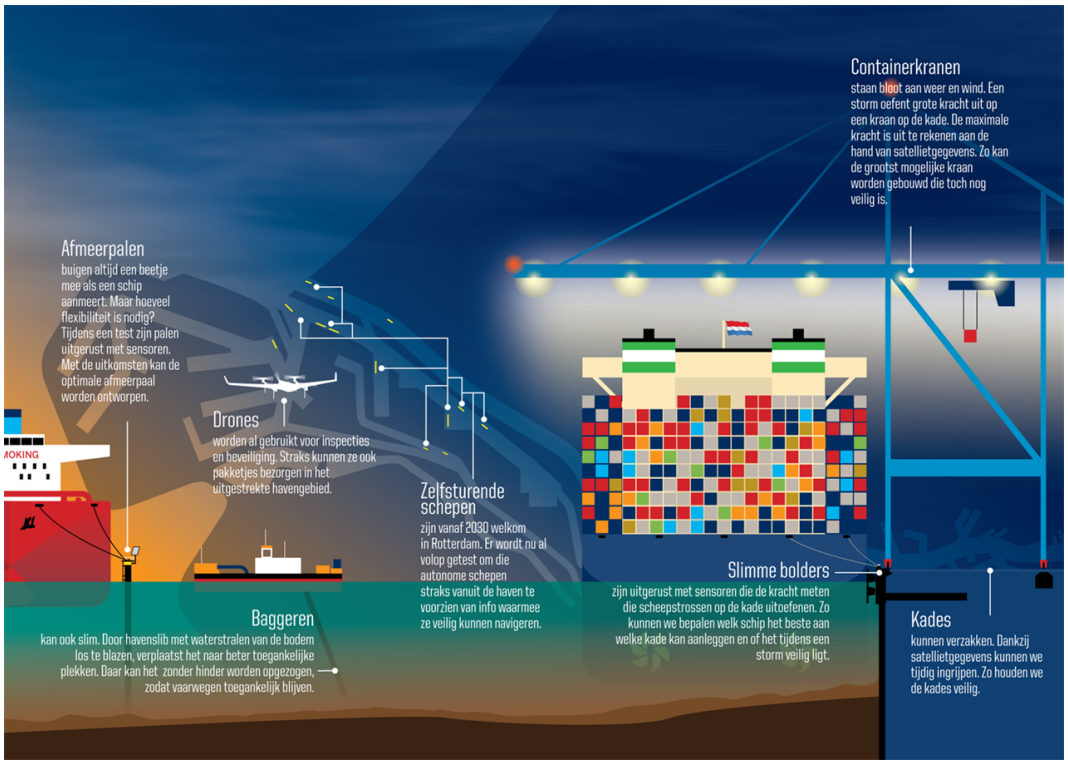
We zetten in op digitalisering met als doel om waarde te creëren voor de Rotterdamse haven. Dit doen we door zaken makkelijker, slimmer, goedkoper en duurzamer te maken. Deze doelstelling komt terug in een van onze strategische speerpunten: 'Slimme partner in de logistieke keten'. Digitalisering moet ons in staat stellen om ketens transparanter te maken en data tussen partijen uit te wisselen. Daardoor verbeteren de prestaties van de haven en vergroten we het gemak voor onze klanten om zaken te doen. Dit doen we voor transport, logistiek en het werk van de divisie Havenmeester, en met het programma Infra Innovation maken we ook infrastructuur, terreinen en gebouwen slimmer en duurzamer.

Visie op digitalisering van de Rotterdamse haven



In 2020 legden we met de integrale digitale strategie een belangrijk fundamant op weg naar de slimste haven ter wereld. In 2021 volgde de introductie van de Port Referentie Architectuur (PRA), die we in 2022 verder invulling hebben gegeven. De PRA is een digitale blauwdruk van de haven waarin we de lagen ruimte, infrastructuur, transport en logistiek onderscheiden en de relatie hiertussen digitaal in kaart brengen. De architectuur geeft richting aan de digitaliseringsinitiatieven en bevat het waardemodel dat digitalisering met zich meebrengt. De waarde die wij aan de haven kunnen bieden, vormt de leidraad voor onze digitale ambitie.

Het laagdrempelig ontsluiten van data voor onze klanten in het haven- en industriecomplex is daarbinnen een van de belangrijkste opgaves. Het Havenbedrijf Rotterdam stuurt aan op samenwerking met klanten en met andere spelers die zich op het digitale speelveld begeven. We zetten zelf in op het slimmer en duurzamer maken van onze infrastructuur en terreinen en het gebruik van data en automatisering bij het werk van de divisie Havenmeester. Ook faciliteren wij de digitalisering van transport en logistiek in de haven. Een voorbeeld hiervan is het neutrale datadeelplatform van Portbase dat transport- en logistieke data bij elkaar brengt ten behoeve van de gehele haven.



Strategie en doelstellingen

Een van de speerpunten in onze ondernemingsstrategie is ‘slimme partner in logistieke ketens’, waarmee wij het belang van niet-fysieke factoren om onze concurrentiepositie te waarborgen erkennen. Om hier richting aan te geven, hebben we een KPI die de voortgang van het efficiënter maken van de containerketen via Rotterdam directer weergeeft. Doordat partijen informatie beschikbaar stellen over gebeurtenissen in de logistieke containerketen, wordt daarmee het ecosysteem van de Rotterdamse haven in staat gesteld de ketenprocessen efficiënter en effectiever in te richten. Onze doelstelling is dat in 2024 de informatiebeschikbaarheid van gebeurtenissen in de logistieke containerketen via Rotterdam is gegroeid naar minimaal 30%. De informatie omvat gegevens van of over een bepaalde (fysieke) gebeurtenis. Beschikbaarheid houdt in dat de informatie beschikbaar is voor de relevante stakeholders in de haven. In 2022 zijn er 23 gebeurtenissen onderkend (van de in totaal 97 geïdentificeerde gebeurtenissen), waarvoor geldt dat de data bestaan en beschikbaar zijn voor relevante stakeholders. Dit resulteert in een score van 24%.

Slimme partner in de logistieke ketens.

MATERIEEL THEMA	KPI	DOEL 2022	REALISATIE 2022	REALISATIE 2021	REALISATIE 2020	BIJDRAGE AAN SDG
Digitalisering	Logistieke efficiëntie: informatie-beschikbaarheid in de logistieke ketens	14%	24%	13%	-	

DE IMPACT VAN HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM	SELECTIE RELEVANTE KAPITALEN	BELANGRIJKE RISICO'S
KT: Door in te zetten op digitalisering wordt de haven veiliger en vervoer efficiënter, wat tevens bijdraagt aan een verminderde broeikasgasemissies. LT: Vervoer via de Rotterdamse haven is door transparantie van logistieke transportketens naadloos, nog efficiënter en voor klanten aantrekkelijk. Sensoren en IoT geven duidelijk inzicht in de staat van de haveninfrastructuur.	- Financiën - Dialoog met stakeholders	T6 - Gebrek aan digitalisering logistieke keten

Beschikbaarheid van informatie is de grootste gemeenschappelijke deler die partijen ongeacht hun specifieke voorkeuren in staat stellen hun keten optimaal in te kunnen richten. Wanneer de juiste informatie op het juiste moment aanwezig is, hebben partijen in de keten handelingsperspectief om hun supplychain te optimaliseren. Daarnaast zorgt het beschikbaar hebben van informatie voor het versnellen van innovaties en draagt het bij aan de 'ease of doing business' via de Rotterdamse haven. Ook voor het optimaliseren van infrastructuur in de haven, zoals kademuren, biedt beschikbaarheid van informatie kansen.

Digitale toepassingen

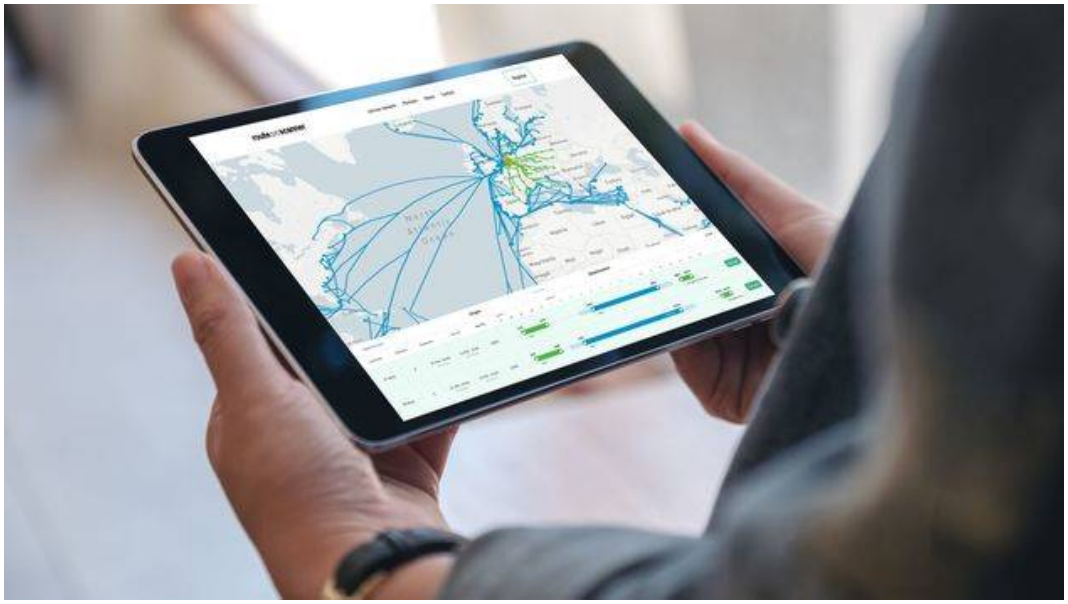
Digitaliseren doen we niet alleen. In de logistieke keten creëren we een open klimaat waarin we samenwerken, data uitwisselen en stappen vooruitzetten. Verbeterde informatie-uitwisseling en -analyse maken het mogelijk efficiënter te kunnen opereren. Dat lukt alleen door te standaardiseren en ervoor te zorgen dat systemen met elkaar kunnen communiceren. In 2022 boekten we op het gebied van digitale toepassingen mooie resultaten.

Portbase innoveert samen met klanten

Portbase is de Maritime Single Window van Nederlandse havens waar schepen hun informatie over aankomst en vertrek melden. Deze informatie wordt vervolgens centraal gedeeld met de bevoegde autoriteiten en betrokken partijen via het Port Community System. In 2022 is er binnen Portbase onder meer gewerkt aan het optimaliseren van veiligheid bij het delen van data door de ketenpartners door de invoering van twee-fase-identificatie. Daarnaast was er veel aandacht voor innovatie in samenwerking met klanten. Het Havenbedrijf Rotterdam is aandeelhouder van Portbase.

Routescanner groeit in 2022 stevig door

Routescanner is de routefunctie voor wereldwijd containertransport. Routescanner biedt ladingeigenaren een wereldwijd en daarmee completer inzicht in deur-tot-deur-verbindingen voor containers via zeehavens, binnenhavens, spoor- en wegverbindingen. Gebruikers vinden het in toenemende mate belangrijk om de vervoerskeuze mede op basis van emissies te kunnen maken. Als aanjager van duurzaamheid voldoen we daar graag aan. Daarom is in 2022 een belangrijke functie toegevoegd, waarmee de CO_2-uitstoot op containerniveau voor zeevaart voor de verschillende verbindingen en voor rail, weg en binnenvaart kan worden berekend.



Integrale planning met Nextlogic

Met Nextlogic werken we aan een integrale planning voor de afhandeling van containerbinnenvaart in Rotterdam. Na diverse pilots ging het systeem over naar reguliere dienstverlening, waarbij er op basis van gebruikservaringen voortdurend verbeteringen plaatsvinden. Daarnaast maakten we onze digitale tools zoals KING en RiverGuide nog klantvriendelijker.

Ben Maelissa: 'Alle partijen moeten bereid zijn om mee te doen en hun data te delen'

Ben Maelissa is CEO van Danser Group, een onafhankelijke logistieke dienstverlener en één van de grootste inland containeroperators van Europa. Het bedrijf heeft iedere dag te maken met verstoringen in de logistieke keten. Enerzijds veroorzaakt door onder meer geopolitieke ontwikkelingen, anderzijds door het ontbreken van oplossingsgericht werken in de keten. 'Je moet bij de bron beginnen, iedereen in de keten moet meedoen.'

Wat is dagelijkse praktijk in de logistieke keten?
'Er zijn verstoringen, daarvan moet de gehele keten zich bewust zijn. De logistieke spelers in Rotterdam begrijpen het en tonen zich bereid naar oplossingen te zoeken. Er zijn allerlei initiatieven genomen om de symptomen te bestrijden. Je moet echter bij de bron beginnen, iedereen in de keten moet meedoen. Er zijn natuurlijk oorzaken waar we nauwelijks iets aan kunnen doen. Als er in China door COVID-19 een havenstad sluit, hebben wij daar geen invloed op. Er zijn ook andere oorzaken. Er zijn bijvoorbeeld partijen die iets afspreken, maar vervolgens te laat komen. Ze kijken vooral naar hun eigen optimalisatie. Dat heeft direct gevolgen in de hele keten. Bovendien is het logistieke proces zo nauwgezet ingericht, dat een kleine oneffenheid ogenblikkelijk tot verstoringen leidt.'

Hoe gaat Danser Group om met deze omstandigheden?
'Een belangrijk onderdeel van de oplossing is het delen van informatie in de hele keten. Ik merk dat partijen bang zijn dat ze daarmee hun concurrentiepositie verzwakken. We vergeten te kijken welke informatie we precies delen en of we onze concurrenten daarmee wel echt in de kaart spelen. Omdat wij richting het einde van de keten opereren, hebben we echt data nodig om ons werk efficiënter te maken. Danser Group doet mee aan alle zinvolle initiatieven, maar we constateren iedere keer dat partijen toch weer afhaken. Toch blijven wij als bedrijf groeien. We hebben bewust de vlucht naar voren gemaakt en steken onder meer veel tijd in het overleg met terminals. Samen met een aantal collega-operatoren en ECT spraken we bijvoorbeeld af dat ECT 24/7 een kraan ter beschikking stelt en wij zorgen voor voldoende aanbod. Je moet inventief zijn in de huidige omstandigheden.'

Welke rol speelt het Havenbedrijf Rotterdam?
'Het Havenbedrijf Rotterdam weet precies wat er moet gebeuren en ontplooit veel initiatieven. Een goed voorbeeld is Nextlogic. Havenbedrijf Rotterdam is altijd aanspreekbaar, brengt partijen bij elkaar, jaagt processen aan en is op het (inter)nationale speelveld de perfecte ambassadeur. Ze zorgen ook voor regels, bijvoorbeeld de modal-split-verplichtingen voor nieuwe terminals. Het nakomen van deze verplichtingen moet nog wel duidelijker worden geregeld. Het Havenbedrijf Rotterdam constateert terecht dat de urgentie om de logistieke keten voor eens en voor altijd goed te organiseren nu op z'n top is. Alle partijen moeten bereid zijn om mee te doen en hun data te delen. Echte veranderingen lijken pas mogelijk wanneer we met de rug tegen de muur staan. Dan zal blijken dat we in staat zijn om met elkaar de meest ideale situatie te creëren.'

Digitalisering belangrijk bij begeleiden scheepvaartverkeer

De divisie Havenmeester (DHMR) is verantwoordelijk voor de veilige en vlotte afhandeling van de scheepvaart. De medewerkers van de divisie Havenmeester begeleiden schepen op afstand door ze te monitoren, te informeren en te adviseren. Daarnaast zorgen zij met multifunctionele patrouillevaartuigen voor een vlotte en veilige begeleiding van het scheepvaartverkeer en houden ze hier ook toezicht op.

Samen met collega's en partners, zoals de loodsen, overheden en de bedrijven in de haven keek de Havenmeester naar de eigen rol in de nabije toekomst en hoe deze rol het beste kan worden uitgevoerd. Er is een duidelijke lijn van verbreding van het begrip veiligheid naar (cyber)security, duurzaamheid & weerbaarheid. De blik op de toekomst leidde in 2022 tot een nieuwe visie en strategie.

Digitalisering speelt in de nieuwe strategie een belangrijke rol. Het programma Harbour Master Next Generation (HMNG) stelt de divisie Havenmeester in staat om met slimme oplossingen te innoveren. Planning, verkeer, toezicht & handhaving en crisisbeheersing vormen de kern. Door samen te werken met andere havenbeheerders en data te standaardiseren, kunnen gegevens worden uitgewisseld. Zo gebruiken het Havenbedrijf Rotterdam en het Havenbedrijf Amsterdam met HaMIS één managementsysteem.

Digitalisering van havenontwikkeling en -beheer

Bij havenontwikkeling- en beheer werken we aan de digitalisering van onze assets. Dit doen we onder andere door het gebruik van sensoren, waardoor we inzicht krijgen in de bouw, het gebruik en het onderhoud. Hiermee dragen we ook bij aan de verduurzaming van het haven- en industriecomplex. Een voorbeeld hiervan is het gebruik van Bouw Informatie Management (BIM) binnen Infra Innovation. Met Infra Innovation onderhouden en innoveren we duurzaam de maritieme infrastructuur. Het zorgt voor een efficiëntere afhandeling van lading, minder kosten en lagere emissies. Hiervan profiteren onze klanten.

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

MATERIEEL THEMA	KPI	DOEL 2022	REALISATIE 2022	REALISATIE 2021	REALISATIE 2020	BIJDRAGE AAN SDG
Kwaliteit haveninfrastructuur	Kwaliteit haveninfrastructuur	7	8,8	9,5	8,5	9 INDUSTRIE, INNOVATIE EN INFRASTRUCTUUR

DE IMPACT VAN HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM	SELECTIE RELEVANTE KAPITALEN	BELANGRIJKE RISICO'S
KT: Door te investeren in ontwikkeling en onderhoud van terreinen van klanten en in publieke infrastructuur blijft het HIC veilig en bereikbaar. LT: Veiligheid en bereikbaarheid dragen bij aan de aantrekkelijkheid van het HIC als vestigingslocatie voor bedrijven en als trading-hub voor rederijen.	-Infrastructuur - Financiën	T2b - Stikstofproblematiek zorgt voor ongunstig vestigingsklimaat T5 - Congesties in en rond haven (beschikbare infra en bereikbaarheid)

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

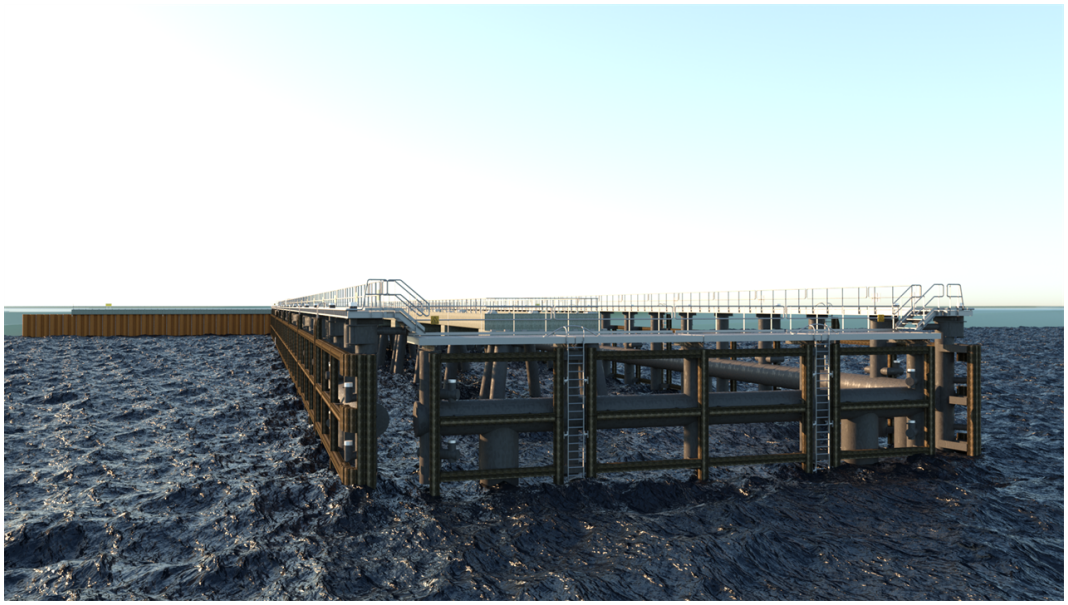
- ISO-certificering;
- % Wateroppervlakte op Nautisch Gegarandeerde Diepgang (NGD);
- Doorstroom wegverkeer op zeven wegtrajecten;
- Beschikbaarheid van de walradarsystemen;
- Beschikbaarheid Portbase.

De combinatie van de fysieke (1 tot en met 3) en de digitale infrastructuur (4 en 5) laat zien dat beide aspecten een belangrijke rol spelen in onze haveninfrastructuur. De kwaliteit drukken we uit in een cijfer. Lees hier meer over deze KPI.

De sub-KPI 'Doorstroom wegverkeer op zeven wegtrajecten' konden we in 2021 helaas niet rapporteren. Het gerapporteerde cijfer van 9,5 is daarmee de gemiddelde score van vier sub-KPI's. Voor de vergelijkbaarheid hebben we het cijfer van 2022 ook berekend op basis van deze vier sub-KPI's. Dat kwam uit op een score van 9,8. Een lichte verbetering ten opzichte van 2021.

Bouwwerk Informatie Management (BIM)

BIM is gericht op digitaal samenwerken in de bebouwde omgeving. We maken gebruik van een 2D-/3D-model waaraan we data en asset-gerelateerde documenten kunnen koppelen. Daarmee creëren we samen met onze ketenpartners een centrale werkomgeving met alle beschikbare brondata. In 2022 pasten we BIM toe bij de bouw van de Prinses Amaliahaven op Maasvlakte 2. Hier bouwen we aan 1.825 meter diepzeekade, 160 meter binnenvaartkade en 360 meter aan grondkeringen aan weerszijden van de haven, die zich over ongeveer 2,5 kilometer uitstrekken. BIM helpt bij het vindbaar maken en structureren van alle data. Op de vraag of er bijvoorbeeld een zwaardere kraan op de kademuur kan staan, volstaat een druk op de knop om volledige berekening met alle relevante documenten zichtbaar te maken.



Slim baggeren

Het verdiepen van waterwegen en baggeren zorgt ervoor dat de haven bereikbaar is en blijft voor de scheepvaart. Jaarlijks baggeren we vele miljoenen m^3 sediment uit de havenbekkens en vaarwegen. Baggeren draagt bij aan de CO_2-footprint in de haven. Daarom ontwikkelen we binnen het PRogramma Innovatie Sediment MAnagement (PRISMA) innovaties voor het baggerproces. Het programma zet in op het verminderen van de baggerinspanningen en daarmee verlaging van de CO_2-uitstoot. Onderdeel is het verzamelen van data op basis waarvan we nauwkeurig kunnen beoordelen op welke plaatsen moet worden gebaggerd.

In 2022 voerden we succesvolle proeven uit met hydraulisch baggeren. Het principe is dat er onder lage druk een grote hoeveelheid water op de bodem wordt gespoten. Het slib mengt zich met het water en stroomt weg naar een dieper stuk van de waterbodem. Deze manier van baggeren gaat sneller en het is makkelijker om specifieke plekken te bereiken. Bovendien scheelt het CO_2-uitstoot omdat er geen volle baggerschepen meer naar losplaatsen varen.

Efficiënte logistiek en duurzame bereikbaarheid

Om onze positie als grootste logistieke knooppunt van Europa te versterken, werken we voortdurend aan het verbeteren van de bereikbaarheid van het haven- en industriecomplex. Daarbij zoeken we naar oplossingen om Europa maximaal te ontsluiten over de weg, per spoor, via kabels en pijpleidingen en kust- en binnenvaart. Omdat we aanjager zijn van de energietransitie en versneller van duurzaamheid in de Rotterdamse haven investeren we in initiatieven die bijdragen aan deze doelstellingen. Voorbeelden hiervan zijn duurzamer vervoer via modal shift, 'Zuid-Holland Bereikbaar' en tal van projecten die de schadelijke uitstoot van de verschillende vervoersvormen terugdringen.

Slimme partner in de logistieke ketens.

MATERIEEL THEMA	KPI	DOEL 2022	REALISATIE 2022	REALISATIE 2021	REALISATIE 2020	BIJDRAGE AAN SDG
Bereikbaarheid & achterland-netwerken	Aantal bestemmingen waarop spoordiensten vanuit Rotterdam worden aangeboden	63	63	61	55	9 INDUSTRIE, INNOVATIE EN INFRASTRUCTUUR
	Reistijdverschil tussen Rotterdam en Antwerpen van en naar Noord-Brabant (Tilburg)	25 min	11 min 30 sec	11 min 42 sec	12 min 54 sec	

DE IMPACT VAN HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM	SELECTIE RELEVANTE KAPITALEN	BELANGRIJKE RISICO'S
KT: Goede bereikbaarheid is cruciaal voor de aantrekkelijkheid van het HIC voor zowel rederijen als bedrijven. Wij investeren in de ontwikkeling en het onderhoud van terreinen, openbare infrastructuur en klantspecifieke infrastructuur. LT: Op de lange termijn zetten wij in op het veranderen van de modal split, waardoor relatief minder goederen over de weg worden vervoerd. Hiertoe worden de eerste investeringen al aangelegd.	- Financiën - Infrastructuur	T5 - Congesties in en rond haven (beschikbare infra en bereikbaarheid) T6 - Gebrek aan digitalisering logistieke keten

Om te zien hoe we het doen op het gebied van bereikbaarheid ontwikkelden we twee doelstellingen.

De score van de KPI 'aantal bestemmingen waarop spoordiensten vanuit Rotterdam worden aangeboden' is hoger dan in 2021. Dit komt enerzijds doordat er enkele nieuwe directe bestemmingen bij zijn gekomen, anderzijds doordat de databron steeds volledig wordt.

De KPI 'reistijdverschil tussen Rotterdam en Antwerpen van en naar Noord-Brabant' wordt sinds het najaar van 2020 gemeten. De jaarscore van 2022 is dat de reistijd Tilburg-Antwerpen in de spits gemiddeld 11 minuten en 30 seconden korter was dan de reistijd Tilburg-Rotterdam. De norm is dat deze maximaal 25 minuten korter mag zijn. De reistijd is minder kort vanwege werkzaamheden op de ring Antwerpen. Het cijfer is gebaseerd op data van zeven maanden (45% over 2022). Als gevolg van een interne storing waren de data uit Q2 en Q3 niet beschikbaar. De cijfers zijn daarom niet volledig vergelijkbaar.

Visie op de lange termijn

Om op langere termijn een excellente multimodale bereikbaarheid voor onze klanten te garanderen, zijn dit onze langetermijn bereikbaarheidsopgaven:

- 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 TEN-T corridors.

Aan de hand van overslagprognoses 2030-2040 voerden we een capaciteitsanalyse uit voor de verschillende modaliteiten. In de fysieke infrastructuur leverde dit een aantal knelpunten op, die we verwerkten in een Bereikbaarheidsstrategie. De hoofdopgaven deelden we op in het haven- en industriecomplex/regio en in de nationale en internationale (TEN-T) goederenvervoercorridors.



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

MIRT-programma's Goederenvervoercorridors

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

In het programma 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 om de logistieke corridors te optimaliseren. Inzet is dat deze corridors in 2030 een vlot, betrouwbaar, robuust, veilig en duurzaam transportsysteem faciliteren, waarbij groei samengaat met een goede leefkwaliteit. Het programma kent vijf pijlers, met concrete projecten binnen iedere pijler:

- Toekomstbestendige verbindingen tussen mainport Rotterdam en het Europese achterland;
- Internationale multimodale bereikbaarheid van het knooppuntennetwerk;
- Duurzame ruimtelijk-economische ontwikkeling van knooppunten;
- Verduurzaming van de corridors;
- Gebruik van de meest moderne digitale voorzieningen.

In het in 2022 gestarte programma Zuid, werken het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, vier provincies (Noord-Holland, Zuid-Holland, Zeeland en Noord-Brabant) en vier havenbedrijven (Amsterdam, Rotterdam, Moerdijk en North Sea Ports) samen. Ook dit programma richt zich op efficiënte en groene corridors voor het goederenvervoer.

Het belang van data

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 en het verduurzamen van vervoer via de diverse modaliteiten.

Het delen van data tussen (private) partijen in de logistieke keten is van cruciaal belang. Daarom is in 2022 het programma DIL (Digitalisering Infrastructuur Logistiek) opgezet. De DIL-aanpak heeft als doel de logistieke ketens in Nederland transparant, robuust en efficiënter te maken door middel van een decentrale openbaar beschikbare en veilige digitale infrastructuur. De infrastructuur werkt met 'linked-data' die zonder menselijke tussenkomst worden uitgewisseld en eigendom blijven van de maker van de data. DIL zet ook in op de daarop te ontwikkelen nieuwe infra-diensten en de uitrol van een transitie-agenda om Nederlandse logistieke bedrijven 'digital ready' te maken. DIL ontving een belangrijke subsidie van 51 miljoen euro uit het Nationaal Groeifonds en ging in november 2022 van start. Portbase en het Havenbedrijf Rotterdam werken in dit project samen met overheden, brancheorganisaties, het Havenbedrijf Amsterdam en het havenbedrijfsleven.

Duurzamer vervoer via modal shift

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_2-uitstoot speelt daarbij een belangrijke rol. Vanuit Rotterdam vinden containers op korte afstanden hoofdzakelijk per vrachtwagen hun bestemming; op langere afstanden vervullen binnenvaart en spoor een belangrijke rol. Samen met overheden en het bedrijfsleven in de haven streven we ernaar het aandeel van het spoor in het Europese goederenvervoer verder te laten groeien. Diverse projecten zoals Portshuttle en het Theemswegtracé helpen ons daarbij. Op het terrein van de spoorinfrastructuur moeten nog wel inspanningen worden geleverd. U leest er hier meer over.

Nieuwe samenwerkingsorganisatie 'Zuid-Holland Bereikbaar' van start

Samenwerkingsorganisatie 'Zuid-Holland Bereikbaar' ging per 1 januari 2022 van start. Zuid-Holland Bereikbaar is een initiatief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, gemeente Den Haag, gemeente Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam en ProRail. Doel is om Zuid-Holland de komende tien jaar bereikbaar te houden tijdens de bouw- en renovatieopgaven.

Water

Transport over (binnen)water is een belangrijke schakel in de Nederlandse economie, levert een bijdrage aan de mobiliteit en bereikbaarheid en heeft een positief effect op het halen van milieudoelstellingen. Aan de zeezijde zorgt de goede nautische diepgang ervoor dat Rotterdam de allergrootste schepen vlot en veilig kan ontvangen.

Binnenvaart

In de beleidsoverleggen MIRT maken we afspraken over het robuust maken van het vaarwegennet. Naast een betrouwbare infrastructuur werken we ook aan digitale tools om vaarweginformatie te verbeteren en de reisplanning te optimaliseren (onder andere verder vooruit voorspellen om ketenpartijen handelingsperspectief te geven).

Aan de achterlandzijde 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, zetten we in op drie aspecten van bereikbaarheid voor de binnenvaart:

- Een vlotte en betrouwbare afhandeling in de haven zelf;
- Robuuste achterlandverbindingen;
- Verduurzaming van het vervoer.

Vlotte en betrouwbare afhandeling in de haven

Het systeem van afhandeling van containers is gevoelig is voor verstoringen in de keten. Binnen het sectoroverleg Containerbinnenvaartketen werken we met partners aan het efficiënter inrichten van de containerbinnenvaartketen. We concentreren ons op verbetering door initiatieven op het gebied van digitalisering, bundeling en (virtuele) overflow hubs.

Verbeteringen aan de infrastructuur

In 2022 is besloten om de in 2021 gestarte proef met gemengd afmeren van kegelschepen (schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren) permanent te maken en uit te breiden van 9 naar zo'n 50 locaties in de haven. Dit betekent een forse verbetering van de beschikbaarheid van ligplaatsen.

Om de infrastructuur voor de binnenvaart betrouwbaar en beschikbaar te houden, investeren we ook in vervanging en renovatie.



Theemswegtracé

Robuuste achterlandverbindingen

Een haven is zo goed als zijn achterlandverbindingen. Rotterdam is via een uitgebreid vaarwegennetwerk verbonden met bestemmingen in Nederland en omringende landen. In 2022 stond de robuustheid van de vaarwegen onder druk. Dit kwam mede door achterstallig onderhoud van sluizen, zoals bij Weurt en Grave, waardoor stremmingen ontstonden en schepen moesten omvaren. Binnen de MIRT goederencorridor samenwerking is hiervoor eerder een pakket maatregelen geformuleerd. Wij zijn nauw betrokken bij de praktische uitwerking.

2022 was een zeer droog jaar, met in de zomer een periode van ongeveer twee maanden met beperkingen in de waterdiepte. Op basis van eerdere ervaringen hadden we een maatregelenpakket beschikbaar, inclusief dashboards waarmee we de ketenpartijen actueel informeerden. Op die manier konden we snel schakelen met vervoerders, verladers en terminals en zoeken naar logistieke oplossingen, zoals ruimte op andere locaties in de haven. Met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat overlegden we om de uitrol van noodzakelijke maatregelen waar mogelijk te versnellen.

Verduurzaming van het vervoer

Het vervoer per binnenvaart zal, net als de 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, onder andere als medeoprichter van het bedrijf ZES (Zero Emission Services). U leest er hier meer over.

Binnen het MIRT Goederencorridorverband werken we aan een landelijke strategie voor duurzame laadstations voor de binnenvaart. In 2022 stelde het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 19,25 miljoen euro beschikbaar voor dit project.

Ook voor emissiereductie van scheepvaart en industrie spant het Havenbedrijf Rotterdam zich in. Deze zogenoemde scope 3 emissies zijn niet afkomstig van eigen bedrijfsmiddelen en niet direct door ons beïnvloedbaar. We zijn ons bewust van de belangen en spannen ons in om veroorzakers in staat te stellen emissies te reduceren. U leest er hier meer over.

Voor de scheepvaart in het havenbeheersgebied (tot en met 60 kilometer uit de kust) is het doel om de emissies in 2030 met 20% terug te dringen.

Weg

Ongeveer 70% van de containers gaat over de weg naar een locatie in de haven zelf en in de regio, waarna de lading verder richting het achterland gaat (onderzoek 2020). Door de toename van e-commerce en ontwikkelingen in de logistiek is het aantal districenters in en rond de haven de afgelopen jaren sterk toegenomen en wordt de bereikbaarheid van de haven en achterland voor distributiegeoriënteerd vrachtverkeer belangrijker. Daarnaast is bereikbaarheid over de weg van groot belang voor de werknemers en dienstverleners in de haven.

Beperken hinder vanwege grote onderhoudsprojecten

De bereikbaarheid over de weg staat de komende jaren onder druk door de grote onderhoudsopgaven rondom het haven- en industriecomplex. Dit leidt tot tijdelijk verminderde beschikbaarheid van belangrijke oeververbindingen in de regio. Onverwachte uitval van assets van derden, zoals in 2022 de Calandbrug, blijft daarnaast ook een risico voor de bereikbaarheid van de haven. We streven er met de betrokken partijen naar deze impact zoveel mogelijk te beperken en te spreiden.

Verduurzaming wegverkeer

Naast het stimuleren van het gebruik van spoor en binnenvaart, maken we in de haven samen met partners ook plannen voor elektrische laadinfrastructuur voor het vrachtverkeer. Het realiseren van een laadplein op één van de truckparkings in de Waalhaven is in voorbereiding. Daarnaast hebben we in 2022 samen met de gemeente Rotterdam een tender voor laadinfra voor licht verkeer in de markt gezet. De uitvoering hiervan is in voorbereiding.

HyTrucks

Na de introductie van HyTrucks in het voorjaar van 2020, hebben steeds meer partijen te kennen gegeven aan te willen sluiten bij dit initiatief en samen te willen werken aan vrachtvervoer op basis van waterstof. De ambitie is om in 2025 minimaal 1.000 vrachtwagens in Nederland, België en Duitsland op waterstof te laten rijden. Het initiatief van Air Liquide en het Havenbedrijf Rotterdam is inmiddels uitgebreid naar meer dan 60 partijen in drie landen, en wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking tussen de havens van Rotterdam, Antwerpen en Duisburg. Het project zorgt voor verbetering van de luchtkwaliteit en een vermindering van de CO_2-uitstoot van naar schatting meer dan 100.000 ton, het equivalent van 110 miljoen vrachtwagenkilometers.



Digitalisering en innovatie

Digitalisering en innovatie zijn essentieel om het wegverkeer efficiënter, veiliger en duurzamer te maken. Met Transport en Logistiek Nederland (TLN) en Portbase werken we onder de noemer 'Data Fuel' samen om stapsgewijs verdere efficiencyverbeteringen door te voeren in de containerlogistiek. Dit gebeurt op meerdere plekken in de keten.

Samen met de gemeente Rotterdam en een aantal bedrijven begonnen we in 2022 een pilot waarbij vrachtwagens prioriteit krijgen bij slimme verkeerslichten. Naast vermindering van uitstoot en besparing op brandstof, levert dit tijdwinst en meer comfort op voor de chauffeur.

Rondom bruggen in de haven hebben de bereikbaarheid via weg, spoor en scheepvaart effect op elkaar: een brugopening is noodzakelijk voor de scheepvaart, maar belemmert spoor en wegvervoer. Omgekeerd kunnen beperkingen in brugopeningen nadelig zijn voor de vlotheid en veiligheid op het water. Daarom voeren we al ruim 10 jaar structureel overleg met ProRail en Rijkswaterstaat om de bediening van bruggen en de afhandeling van storingen zo goed mogelijk te laten verlopen. In 2022 is onder de vlag van samenwerkingsverband NG Infra gezamenlijk gewerkt aan data-analyses om verdere verbeteringen te verkennen. Alle partijen gaan hier in 2023 mee verder.

Bereikbare werkplek

Het Havenbedrijf Rotterdam werkt samen met de gemeenten op Voorne-Putten en de gemeente Rotterdam aan alternatieven voor de auto voor het woon-werkverkeer. De Maasvlaktehopper buslijn, een initiatief van het Havenbedrijf Rotterdam en medegefinancierd door de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de vervanging voor de buslijnen 203 en 403, kende in 2022 een gestage groei. Hierdoor zijn werkplekken in het westelijk havengebied ook bereikbaar voor (potentiële) medewerkers die niet beschikken over een auto.

Bereikbaarheid op langere termijn

De aanleg van de Maas-Deltatunnel (Blankenburgverbinding) en het doortrekken van de A16 bij Rotterdam zijn naar verwachting respectievelijk in 2024 en 2025 klaar. Het Havenbedrijf Rotterdam participeert in verkenningen naar oplossingen die hinder moeten voorkomen, zoals voor de Van Brienenoordcorridor en de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem. We doen ook mee aan een onderzoek naar oplossingen die de bereikbaarheid van Voorne-Putten moeten verbeteren.

Spoor

Het Havenbedrijf Rotterdam wil het aandeel spoor in het achterlandtransport laten groeien om wegen te ontlasten en om een positieve bijdrage te leveren aan modal shift- en milieudoelen. Daarnaast ontsluit het spoor nieuwe markten voor Rotterdam en biedt het kansen voor onze klanten om marktaandeel te winnen.

Spoorgoederenvervoer in het Rotterdamse havengebied ondervindt de laatste jaren veel hinder van onverwachte infrastoringen. Dit leidt tot economische schade voor de goederenvervoerders. Met het programma ‘Infra op orde’ werkte ProRail in 2022 hard om achterstallig onderhoud weg te werken. Dat is nog niet helemaal gelukt, met bijvoorbeeld wisselverwarming verwachten wij dat ProRail nog een slag gaat maken.

Spoorvervoerders zijn dit jaar geconfronteerd met een flinke stijging van de gebruiksvergoeding voor opstellen en rangeren op de emplacementen. Het Havenbedrijf Rotterdam spant zich in om deze kosten op zodanig niveau te krijgen dat het Level Playing Field met de ons omringende landen niet in gevaar komt.

Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer

Doel van het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer is de groei van het spoorgoederenvervoer mogelijk maken en faciliteren. In 2022 zette het Havenbedrijf Rotterdam zich als trekker van het cluster 'Digitalisering' in voor verdere digitalisering van het spoorproces, onder andere door de digitale basis in de haven op orde te brengen.

Maasvlakte Shuttle

Sinds eind juli 2022 is de Maasvlakte Shuttle van Trimodal Europe operationeel. Deze trein onderhoudt acht keer per week een dienst tussen het Rail Service Centrum aan de zuidzijde van de Waalhaven met de diverse deepsea-terminals op de Maasvlakte.



PortShuttle straks alleen nog virtueel

PortShuttle Rotterdam startte in 2015 om de uitwisseling van containers van terminal naar terminal binnen de Rotterdamse haven te regelen. In het begin liet de dochteronderneming van het Havenbedrijf Rotterdam hiervoor eigen shuttletreinen langs de terminals gaan. Hiervoor in de plaats introduceert de onderneming het zogeheten Virtuele PortShuttle Concept (VPC). Door slim gebruik te maken van nog beschikbare vrije plekken op bestaande (inter)nationale treinen kan PortShuttle klanten een kostenbesparende oplossing bieden om containers op de juiste terminal in Rotterdam te krijgen. Daarmee wordt onbenutte capaciteit in de railketen benut en wordt capaciteit op treinen en terminals geoptimaliseerd.

Derde spoor

De Betuweroute is een onmisbare spoorlijn voor de verbinding met het Duitse achterland en verder. Uitbreiding met een derde spoor van het Duitse deel tussen Emmerich en Oberhausen is echter nog niet af. De verwachting is dat de route in 2030 gereed is.

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 leidingstroken. Deze corridors zijn al volledig ingericht voor de nieuwe aanleg.

Door de energietransitie komen er de komende decennia veel kabels en leidingen bij. Samen met partners ontwikkelt het Havenbedrijf Rotterdam een nieuwe leidinginfrastructuur voor warmte, CO_2 en waterstof. We inventariseren de gevraagde en mogelijke capaciteit.



Nieuwe leidingstrook Moezelweg voor extra transportcapaciteit waterstof en CO_2

Het Havenbedrijf Rotterdam werkt aan de nieuwe leidingstrook langs de Moezelweg. Met het project zetten we een belangrijke stap in het aanleggen van de infrastructuur voor de energietransitie. De leidingstrook biedt ruimte aan de buizen van HyTransport. RTM en Porthos voor het vervoer van waterstof en CO_2. Het project moet eind 2023 klaar zijn.

Delta Rijn Corridor krijgt brede steun

Het Havenbedrijf Rotterdam en verschillende industriepartners ondersteunen de ontwikkeling van het Delta Rijn Corridor-project, bestaande uit een bundel van vier pijpleidingen tussen de Rotterdamse haven, Chemelot en het Duitse Rijnland. Dit project biedt toegang tot onder andere groene waterstof en capaciteit voor de afvang en opslag van CO_2. Het leidt ook tot minder vervoersbewegingen omdat propyleen en LPG voortaan via pijpleidingen kunnen worden getransporteerd. De overheid ondersteunt het Delta Rijn Corridor-project financieel.



3.4 Ondernemende en slagvaardige organisatie

Wij werken samen met veel partijen aan vaak complexe vraagstukken. Dit vraagt om een ondernemende en slagvaardige organisatie. Daarom stellen we hoge eisen aan onze effectiviteit en klantgerichtheid. Onze inzet en focus moet ertoe leiden dat we de klantgerichtheid en effectiviteit van de organisatie verder verhogen.

Toekomstbestendige organisatie

We streven naar een betrokken, gezonde en diverse werkomgeving. Dat is 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. Tot slot zetten we ons in op het gebied van maatschappelijk verantwoord werkgeverschap. Daarmee helpen we onze 1.298 medewerkers (aantal per 31 december 2022) maximaal toegevoegde waarde te leveren aan onze klanten en stakeholders en aan de kwaliteit van de Rotterdamse haven.

Enthousiast en trots

Met de Employee Net Promotor Score (eNPS) kunnen we op een eenvoudige manier het enthousiasme van onze medewerkers over het Havenbedrijf Rotterdam als werkgever meten. Het medewerkersonderzoek laat zien wat we kunnen verbeteren.

De eNPS bevat een algemeen deel gericht op de organisatie en specifieke vragen die te maken hebben met het team waarin een medewerker werkt. Halverwege 2022 haalden we een eNPS-score van +24. Hiermee scoren we hoog in vergelijking met het landelijk gemiddelde (+12). Veruit de meeste mensen zijn trots om voor het Havenbedrijf Rotterdam te werken. Hiermee bevindt het Havenbedrijf Rotterdam zich ruim boven de gemiddelden van vergelijkbare benchmarks.

Het onderzoek toonde ook aan dat een deel van onze medewerkers een hoge werkdruk ervaart. Een van de actiepunten is dan ook het verbeteren van de balans tussen de werk- en privésituatie. We doen dit onder meer door het organiseren van workshops over het verminderen van werkdruk.

Go Flex – Hybride werken

Begin 2022 kwam het advies om thuis te werken te vervallen. Vanaf dat moment trad het Go Flex programma in werking. Wie het werk vanuit huis kan doen, mag een deel van de tijd thuiswerken. Wie wil samenwerken, creatief wil sparren of behoefte heeft aan contact met collega's, werkt vanuit kantoor. We willen hiermee het beste van twee werelden verenigen. De richtlijn is dat de kantoormedewerkers gemiddeld 40% vanuit huis werken en 60% vanuit kantoor. Uit een in 2022 uitgevoerd medewerkersonderzoek over hybride werken bleek dat 84% van de medewerkers het hybride werken omarmt. Verbeterkansen liggen er in de werk-privé-balans.

Vitaliteit en ziekteverzuim

Voor een effectieve werkinzet is voldoende beweging, ontspanning, rust en gezond eten van belang. Binnen duurzame inzetbaarheid is vitaliteit dan ook een belangrijke pijler. We hebben verschillende mogelijkheden en regelingen om de fysieke, financiële en mentale fitheid te vergroten. Zo kunnen medewerkers masterclasses volgen over bijvoorbeeld slaap en is het mogelijk voor medewerkers om een deel van hun fitnessabonnement vergoed te krijgen.

Uit een vitaliteitspilot volgden diverse initiatieven, zoals vergaderfietsen (deskbikes) en de mogelijkheid tot het gebruik van een budgetcoach. In 2022 was het ziekteverzuim 4,4% (DHMR 5,4% en overig 4%) en daarmee boven onze norm van 3,98%. Het percentage nam ook toe ten opzichte van 2021 (3,80%). Oorzaken van de stijging zijn voornamelijk de griepgolf en coronabesmettingen.

Port Academy

We vinden het belangrijk dat onze medewerkers blijven leren en zich kunnen ontwikkelen. Daarom ontwikkelden we de Port Academy. Deze 'school' biedt een verscheidenheid aan lesmateriaal aan, zoals e-learnings, boeken, artikelen, maar ook een extern lesaanbod. In 2022 gaven we 1,7 miljoen euro uit aan opleidingen en trainingen.

Voor medewerkers die hun pensioengerechtigde leeftijd naderen, biedt het Havenbedrijf Rotterdam de mogelijkheid om deel te nemen aan het 'Toekomst In Zicht (TIZ) programma'. Met het TIZ programma hopen we mensen voor pensionering al inzicht te geven in welke invulling van deze nieuwe levensfase het beste past.

Medezeggenschap in 2022

Het Havenbedrijf Rotterdam realiseert de medezeggenschap op een moderne manier in een constructieve samenwerking tussen de Algemene directie, de Havenmeester en de ondernemingsraad (OR). Naast de OR is er voor de operationele afdelingen die onder de divisie Havenmeester vallen een afzonderlijke onderdeelcommissie (OC).

Performance Management

In 2022 begon het Havenbedrijf Rotterdam met het ontwikkelen van een nieuw performance management systeem. Een gebruiksvriendelijk systeem waarin de focus meer wordt gelegd op ontwikkeling van potentieel, zal meer waarde hebben voor zowel de beoordelaar als de medewerker. In een klankbordgroep met medewerkers en leidinggevenden uit de gehele organisatie praat de OR mee over de invoering van een nieuw performance management systeem.

Bedrijfscode

In 2022 stemde de OR in met het directiebesluit om de bedrijfscode uit 2016 te actualiseren. De geactualiseerde bedrijfscode bevat nieuwe richtlijnen die meer duidelijkheid geven over zaken die wel en niet acceptabel worden geacht binnen het Havenbedrijf Rotterdam, maar ook richting onze klanten, leveranciers, relaties en andere externen. De thema's omvatten gewenst gedrag, ongewenst gedrag en integriteit.

Betere afspiegeling personeelsbestand

In februari ondertekende Allard Castelein het Charter Diversiteit in Bedrijf. Met deze ondertekening geeft het Havenbedrijf Rotterdam aan diversiteit en inclusie belangrijk te vinden en stappen te willen zetten om dit in het bedrijf te verbeteren. Ook de OR streeft naar een betere afspiegeling van het personeelsbestand en meer diversiteit binnen de medezeggenschap. In 2022 is er binnen de doelgroepen onderzoek gedaan naar de bereidheid van collega's om zich verkiesbaar te stellen. Dit resulteerde in een nieuw reglement voor de medezeggenschap, dat er op is gericht om te komen tot een betere afspiegeling van het personeelsbestand.

Initiatiefvoorstel rouwverlof

De OR heeft in 2022 het initiatief genomen om afspraken te maken over uitbreiding van het rouwverlof. Deze nieuwe afspraken richten zich voornamelijk op zeer ingrijpende gebeurtenissen, zoals een miskraam of stilgeboorte. Met deze bedrijfsregeling willen de OR en het Havenbedrijf Rotterdam erkenning geven aan ingrijpende gebeurtenissen die niet opgenomen zijn in wettelijke-en/of cao-regelingen. Deze afspraken zijn te vinden in de nieuwe Bedrijfsregeling Rouwverlof.

Diversiteit en inclusiviteit

Diversiteit en inclusiviteit zijn van belang om blijvend de beste mensen aan te kunnen trekken en bij te dragen aan de kwaliteit van de medewerkers, een betere besluitvorming en aan meer wendbaarheid en innovatie. Een veilige en open cultuur waarin iedereen zijn mening kan geven en eenieder de kans krijgt zijn of haar talent te ontplooien is hiervoor een randvoorwaarde.

Met de doelstelling om diversiteit en inclusiviteit binnen het Havenbedrijf Rotterdam te verbeteren, maakten we in 2022 een nieuw plan van aanpak.

Het nieuwe Diversiteit & Inclusie plan focust op meer doelgroepen: gender, leeftijd, culturele achtergrond, mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt, mensen met een beperking en mensen uit de LHBT+ gemeenschap. In het plan zijn activiteiten opgenomen om de diversiteit en inclusiviteit in de organisatie te verbeteren. De activiteiten zijn gericht op recruitment, commitment, empowerment, communicatie en meten. Een van de activiteiten in 2022 was het vieren van de diversiteitsweek. Medewerkers kregen de kans om meer te leren over diversiteit en inclusie en gingen met elkaar in gesprek over dit onderwerp. Sinds 2022 is het Havenbedrijf Rotterdam ook aangesloten bij het Charter Diversiteit in Bedrijf en 010 Inclusief.

Een belangrijk onderdeel voor het verbeteren van de diversiteit en inclusiviteit in de organisatie is het aanpassen van het recruitmentproces. De richtlijn bij een vacature is dat de nieuw aan te nemen medewerker altijd ‘de beste mens op de juiste plek’ is en bijdraagt aan de diversiteit van de organisatie. Dit doen we door onder meer vacatureteksten anders te formuleren, in gespreksrondes meerdere doelgroepen uit te nodigen en de groep gesprekspartners van de sollicitanten meer divers te laten zijn.

De Taskforce Diversiteit & Inclusie (D&I) organiseert activiteiten en trainingen, stimuleert de communicatie over D&I en is het kenniscentrum, loket en adviesorgaan voor omgang met D&I-vraagstukken.



Vrouwen in managementposities

We streven ernaar dat 40% van onze werkpopulatie in 2030 vrouw is. Dit percentage was eind 2022 28,5%. We willen meer vrouwen in managementposities. Onze ambitie voor eind 2023 is 25% bij de divisie Havenmeester, 35% op kantoor, 50% in het directieteam, 30% in de Algemene directie en 40% in de Raad van Commissarissen. In 2022 lag het gerealiseerde percentage vrouwen in managementposities op 31,8% (2021: 29,4%).

Werk bieden aan mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt

Vanuit de doelstelling maatschappelijk verantwoord ondernemerschap en werkgeverschap is er al een doelstelling op het aannemen van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. We stellen vijf arbeidsplaatsen beschikbaar ten behoeve van kandidaten met een afstand tot de arbeidsmarkt. In 2021 was één arbeidsplaats ingevuld. In 2022 groeide dit naar zes.

Wendbare organisatie en processen

Om onze klanten zo goed en effectief mogelijk te kunnen bedienen, sturen we waar het past steeds vaker op waardeketens en werken we afdelingsoverstijgend met elkaar samen. De Algemene directie bepaalt de strategische richting, het Directieteam prioriteert over het portfolio heen en de waardeketens richten zich op het realiseren van waarde voor onze klanten. Medewerkers werken vanuit multidisciplinaire teams aan oplossingen, onderbouwd door data, tools en digitale vaardigheden. Binnen het Havenbedrijf Rotterdam noemen we dit Value Streams.

Werken en leren

De arbeidsmarkt staat onder druk. Er is meer vraag dan aanbod en mismatch speelt ook een rol in het niet (tijdig) kunnen vervullen van vacatures. Na het derde kwartaal van 2022 stonden er in Nederland tegenover elke 100 werklozen 121 openstaande vacatures (CBS, 2022). Organisaties in heel Nederland hebben hier last van, maar de provincie Zuid-Holland kampt met de grootste tekorten van Nederland (EBZ, 2022). Eén op de vijf bedrijven kan onvoldoende gekwalificeerd personeel vinden en dreigt daarmee economisch gezien, niet te kunnen groeien. Daarnaast scoort Zuid-Holland slecht op het activeren van onbenut arbeidspotentieel: zowel niet-werkende mensen als deeltijdwerkers (EBZ, 2022). Positief is dat voor het eerst in tien jaar het aantal Rotterdammers in de bijstand daalde naar 33.000. Dit komt mede door de conjunctuurveranderingen en door de inspanningen die we samen met partners in de regio al jaren doen in bijvoorbeeld de LeerWerkAkkoorden.

In samenwerking met partners werken wij aan het in lijn brengen van het onderwijs en de vraag op de arbeidsmarkt. Daarnaast willen we een arbeidsmarkt die zich kenmerkt door wendbaarheid en gekwalificeerd talent op alle niveaus. Enerzijds willen we dit bereiken door in te zetten op onderwijs, anderzijds door werken in de haven onder nieuwe doelgroepen te promoten. Het thema 'aansluiting arbeidsmarkt' is voor ons een materieel thema. We werken aan een passende doelstelling.

Human Capital Coalitie Energietransitie

Ook in het haven- en industriecomplex zijn de uitdagingen groot. Het bereiken van klimaatdoelen en het aantrekken en opleiden van voldoende menskracht om de energietransitie waar te maken, vraagt om een structurele regionale aanpak. Hierin werken bedrijven, publieke instellingen, (beroeps)onderwijs, onderzoekers en overheid intensief samen aan het onderhouden en versterken van het regionale innovatie ecosysteem in Rotterdam Rijnmond. In 2022 zijn we begonnen met het opzetten van een Human Capital Coalitie Energietransitie. Hierin werken we samen aan één programmatische en geïntegreerde aanpak ter verbetering van de samenwerking tussen onderwijs en arbeidsmarkt. Hierdoor moet het eenvoudiger worden om menskracht te enthousiasmeren, op te leiden en om- en bij te scholen voor de energietransitie in het haven- en industriecomplex.

Het LeerWerkAkkoord haven waarin we jaren samenwerkten met bovengenoemde partners, loopt in het eerste kwartaal van 2023 af. Een aantal grote doelstellingen is gehaald, waaronder de daling van het aantal Rotterdammers op bijstandsniveau naar 33.000. De LeerWerkAkkoorden hebben laten zien dat het investeren in human capital loont en dat dit verder kan worden uitgebreid. Daarom is besloten om op een structurele manier door te werken in een Human Capital Coalitie.

Er is nog veel onbenut arbeidspotentieel in de regio Groot-Rijnmond. Investeringen in scholing, stages, leer-werkplekken en andere ontwikkelactiviteiten zijn daarom essentieel om ervoor te zorgen dat mensen die nu nog aan de kant staan, aan het werk kunnen in het haven- en industriecomplex. Voor scholieren en studenten is dat echter geen vanzelfsprekendheid, omdat niet altijd duidelijk is welke mogelijkheden er zijn om te werken in de haven. Als Havenbedrijf Rotterdam zetten we ons in om dat beeld te veranderen. Dit doen we onder andere door te

werken aan een arbeidsmarktcampagne, werken in de haven te promoten, te investeren in een programma 'van wieg tot kade' en door gericht mensen te benaderen die aan het werk kunnen in onze mooie haven. De haven is tegenwoordig een bron van innovaties, technische vooruitgang en het hart van de energietransitie; dat promoten we als Havenbedrijf Rotterdam. Iedereen is welkom om in de Rotterdamse haven te werken.

De ambitie is een arbeidsmarkt die zich kenmerkt door wendbaarheid, voldoende gekwalificeerd talent op alle niveaus en aantrekkelijke carrièrekansen. De nieuwe human capital coalitie zet zich in om talent, menskracht en vakmanschap aan te trekken en te ontwikkelen. De Rotterdamse haven erkent de vraag uit de samenleving voor een groene, digitale, innovatieve, diverse en veilige haven. We werken samen met partners, zowel privaat als publiek en ook met het onderwijs om uitstroom te beperken, instroom te bevorderen en nieuwe doelgroepen hun weg naar de haven te laten vinden. We werkten in 2022 aan diverse projecten.

Techmission010

Het Havenbedrijf Rotterdam is een van de partners van Techmission010. Dit is een loopbaanoriëntatie en -begeleiding (LOB)-programma dat zich richt op middelbare scholieren die bezig zijn met het maken van hun profielkeuze. Met Techmission010 laten wij deze scholieren hun talenten ontdekken. We willen ze raken en in beweging krijgen voor een toekomst in de haven en de techniek. Jongeren die al vroeg met het onderwijsveld techniek in aanraking komen, presteren het best. De leerlingen worden in een paar weken tijd ondergedompeld in een spannende wereld waar alles draait om techniek. In totaal hebben dit jaar een paar honderd jongeren uit de regio Rotterdam meegedaan aan Techmission010 en daarmee kennisgemaakt met de mogelijkheden in de techniek en de haven.



Hackathon

Tijdens de Wereldhavendagen van dit jaar organiseerden we samen met de Hogeschool Rotterdam en Techniek College Rotterdam een hackathon voor 700+ studenten. Deze studenten werkten aan vraagstukken rondom de energietransitie in de Rotterdamse haven en daarmee aan de wereld van morgen. De studenten werkten in teams van vijf, vier uur non-stop aan innovatieve oplossingen. Met drie prijswinnende teams kijken we of we hun creatieve oplossingen in de praktijk kunnen toetsen.

Project 'Port of Opportunities'

'Port Of Opportunities' is een samenwerking tussen het Havenbedrijf Rotterdam en 'Baan in de Haven' (BIDH). Het project richt zich op het aan het werk krijgen van statushouders, vluchtelingen (onder wie Oekraïners) in de haven. In het haven- en industriecomplex zijn te weinig gekwalificeerde mensen beschikbaar voor de verschillende transities. Met dit project willen we voor werkgevers een nieuwe arbeidspool creëren en kunnen zij concreet handen en voeten geven aan een meer inclusieve arbeidsmarkt.

LOB (Loopbaan Oriëntatie Begeleiding)-programma

Binnen het LOB-programma werken we aan een overkoepelend programma van 'wieg tot kade', waarin diverse partners en onderwijsinstellingen waaronder JINC en het EIC samenwerken om kinderen van jongs af aan al op verschillende momenten in hun schoolperiode kennis te laten maken met de haven. Voortzetting van het nieuwe Port Rangers programma was een belangrijk resultaat in 2022.

Informeren van studenten van diverse onderwijsinstellingen

Het afgelopen jaar is veel gedaan aan het informeren van studenten over het werken in de Rotterdamse Haven. Onder meer door het spelen van de serious game Port Constructor, gerichte gastcolleges en door afstudeeropdrachten hebben studenten kunnen leren over de dilemma's waar de haven voor staat en is hun interesse voor het werken in de haven gewekt. TU Delft, TU Eindhoven, Erasmus Universiteit en Hogeschool Rotterdam namen hieraan deel.

Bridge to possible

Het 'Bridge to Possible IT-Skills for Digital Transformation'-programma geeft organisaties de kans om meer digitale kennis op te doen. Sinds november 2022 is er een breed cursus- en opleidingsaanbod beschikbaar voor bedrijven in de regio Rotterdam, waarmee huidige werknemers hun basis IT-skills kunnen vergroten. Onder het opleidingsaanbod vallen onder andere een individueel begeleidingstraject tot IT-servicedeskmedewerker bij Fast Lane en een intro-level cursus voor Cybersecurity, Internet of Things en Digitale Transformatie. De IT Campus Rotterdam, Cisco, Randstad, Deltalinqs, gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam werken samen in dit bijzondere project.



Kick-off 'Bridge to Possible' project op 22 november

Nieuwe arbeidsmarktcampagne in de maak

Ook wij vinden het lastig om goed gekwalificeerd personeel te vinden. Het lukt ons nog steeds om vacatures binnen een redelijke termijn in te vullen, maar de druk neemt toe. Om de juiste mensen aan te trekken en te blijven aantrekken, zetten we fors in op werving/recruitment, deelname aan bedrijvendagen en carrièrebeurzen, het aanbieden van stageplekken en het verzorgen van gastlessen aan studenten. Daarnaast willen we ons nog duidelijker neerzetten als aantrekkelijke werkgever. We bouwen hard aan een nieuwe arbeidsmarktcampagne die appelleert aan de bijzondere toekomst die het Havenbedrijf Rotterdam voor zich ziet, met uitdagende strategische doelen op onder andere het gebied van verduurzaming, energietransitie en digitalisering.

Dilemma: Is het Havenbedrijf Rotterdam verantwoordelijk voor voldoende (gekwalificeerde) medewerkers voor het havenbedrijfsleven (personeelstekort) of is dat een private aangelegenheid?

Het haven- en industriecomplex koerst af op duizenden openstaande vacatures. 5 jaar geleden waren dit er 2.000. Ondertussen blijft werk liggen, omdat er onvoldoende personeel kiest om te werken in de haven. Onze klanten beseffen dat het noodzakelijk is om maatregelen te treffen. Ze vragen hierbij een actieve rol van het Havenbedrijf Rotterdam. Zonder actie vanuit onder andere het Havenbedrijf Rotterdam (in gezamenlijkheid met de gemeente Rotterdam en Deltalinqs) zal het aantal onvervulbare vacatures de komende jaren alleen maar groter worden. Dat kan negatieve gevolgen hebben voor de concurrentiepositie en het toekomstperspectief van de Rotterdamse haven.

Wat vinden de stakeholders?

De betrokkenen in Rotterdam zijn er van overtuigd dat de huidige uitdagingen te groot zijn om als partijen afzonderlijk op te pakken. Daarom worden lopende en nieuwe initiatieven gebundeld en vindt samenwerking plaats in onder andere de LeerWerkakkoorden. Dit is essentieel om talent, menskracht en vakmanschap aan te trekken en te ontwikkelen voor het haven- en industriecomplex. Het aantrekken en opleiden van voldoende menskracht om onder meer de energietransitie waar te maken, vraagt om een structurele regionale aanpak, waarin bedrijven, publieke instellingen, (beroeps)onderwijs, onderzoekers en overheid intensief samenwerken aan het onderhouden en versterken van het regionale innovatie ecosysteem in Rotterdam Rijnmond. Daarom werken we in Rotterdam aan één programmatische en geïntegreerde aanpak voor het enthousiasmeren, opleiden en om- en bijscholen van de benodigde menskracht voor de energietransitie.

Wat vindt het Havenbedrijf Rotterdam?

Als Havenbedrijf Rotterdam werken we aan een innovatief ecosysteem waarin werkgelegenheid geen bottleneck moet zijn voor onze klanten en waar goed en geschikt onderwijs voldoende aanwezig is. Binnen het Havenbedrijf Rotterdam werken we al enkele jaren aan sociale innovatie in het haven- en industriecomplex. Sociale innovatie gaat vooral over mensen en hun talenten/vaardigheden, de arbeidsmarkt, het onderwijs en de aansluiting van het een op het ander.

De kwaliteit en wendbaarheid van de huidige en toekomstige beroepsbevolking is een cruciale factor voor de economische groei en het vestigingsklimaat van de haven en de regio. De uitdaging voor de regio is om te kunnen anticiperen op de toekomst, mee te veranderen of nog beter: om voorop te lopen en de verandering te leiden in samenwerking met innovatieve bedrijven, overheden en onderwijsinstellingen. En precies op dat gebied proberen wij als Havenbedrijf Rotterdam een proactieve rol te spelen. We proberen de synergie tussen haven, stad en regio te maximaliseren. We trachten voor iedereen een goede werkomgeving te creëren binnen en rondom het haven- en industriecomplex. We willen daarbij werknemers, werkgevers, scholieren/studenten en mensen zonder werk klaar maken voor (toekomstig) werk in de haven van Rotterdam. We profileren de Rotterdamse haven als een moderne haven waar nationale en internationale werkgevers investeren en werknemers, studenten en scholieren graag (willen) werken.



CORPORATE GOVERNANCE

4.1 Corporate governance

Het Havenbedrijf Rotterdam is een niet-beursgenoteerde naamloze vennootschap. De governance van het Havenbedrijf Rotterdam is gebaseerd op een verlicht structuurregime. Het Havenbedrijf Rotterdam kent 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. De aandeelhouders, de gemeente Rotterdam (70,83%) en de Nederlandse Staat (29,17%), oefenen invloed uit op de naamloze vennootschap door middel van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders. Het ministerie van Financiën voert de aandeelhoudersrol uit voor de Nederlandse Staat. Het verlichte regime houdt in dat de Algemene Vergadering van Aandeelhouders bevoegdheden heeft, bijvoorbeeld bij het benoemen en ontslaan van bestuurders, en het vaststellen van de lange termijn strategie van het Havenbedrijf Rotterdam.

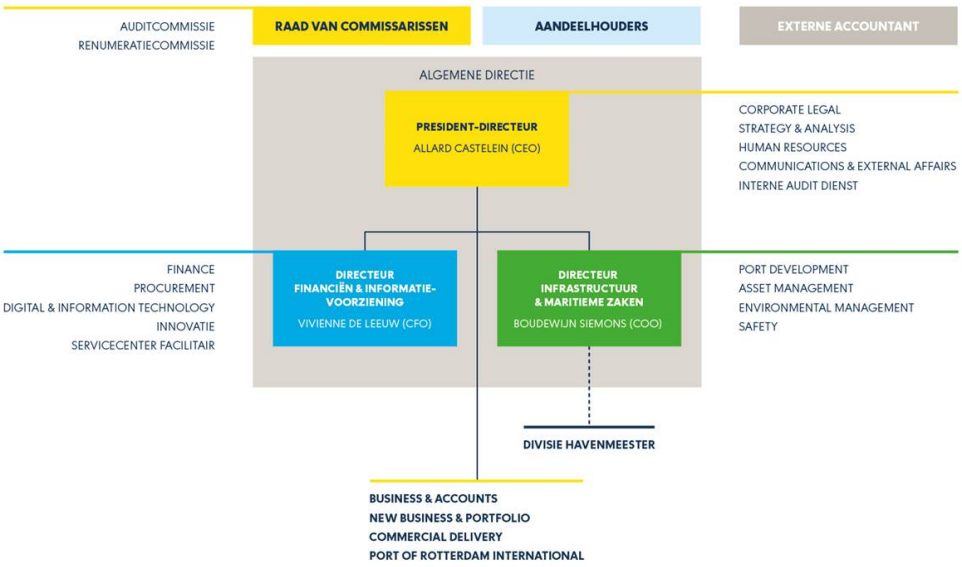
Door hun belang in het Havenbedrijf Rotterdam N.V. borgen de aandeelhouders de volgende publieke belangen:

- 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 en een aanjagersrol in de energietransitie.

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.

Het Havenbedrijf Rotterdam past de principes en best practices uit de Nederlandse Corporate Governance Code 2022 toe. Hierbij hanteren wij het ‘pas toe of leg uit’-principe.

Structuur



Algemene directie

Taken en verantwoordelijkheden

De Algemene directie van het Havenbedrijf Rotterdam bestaat uit drie leden: een President Directeur en Chief Executive Officer (CEO), een Chief Financial Officer (CFO) en een Chief Operational Officer (COO). 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 richt zich bij de vervulling van zijn taak naar het belang van de vennootschap en de met haar verbonden onderneming. De Algemene directie weegt daartoe de in aanmerking komende belangen van de bij de vennootschap betrokken stakeholders zorgvuldig af. Tot de taak van de Algemene directie wordt volgens de reglementen (zie hier) 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. 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 2022 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 en risico's verbonden aan de ondernemingsactiviteiten;

- Opzet en de werking van de interne risicobeheersing- en controlesystemen;
- Financieel verslaggevingsproces;
- Naleving van de wet- en regelgeving.

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

Commissies binnen de Raad van Commissarissen

De raad van commissarissen bestaat uit minimaal vijf leden en heeft twee commissies: de auditcommissie en de remuneratiecommissie. 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. Ook bereidt de remuneratiecommissie het beloningsbeleid voor de Algemene directie en het remuneratierapport voor.

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 in 2022 een geactualiseerd diversiteitsbeleid voor de samenstelling van de Algemene directie en Raad van Commissarissen vastgesteld. Op basis van dat beleid wordt gestreefd 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 uit één vrouw en twee mannen, de Raad van Commissarissen bestaat uit twee 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.

Een bestuurder of commissaris wordt voor vier jaar benoemd en kan in aanmerking komen voor herbenoeming. De zittingsperiode kan nooit langer zijn dan 3 termijnen van 4 jaar, oftewel 12 jaar.

De Algemene Vergadering van Aandeelhouders kan de bestuurders schorsen of ontslaan. De Raad van Commissarissen is bevoegd een bestuurder te schorsen. De Raad van Commissarissen beoordeelt periodiek het functioneren van de Algemene directie.

Zeggenschap

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

Klokkenluidersregeling

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

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

Een klacht van ongewenst gedrag of niet integer handelen kan door de medewerkers van het Havenbedrijf Rotterdam worden gemeld. Ook kunnen onze medewerkers terecht bij vertrouwenspersonen binnen het Havenbedrijf Rotterdam. Een vermoeden van misstand kan door onze medewerkers (interne klokkenluider) en derden (externe klokkenluider) worden gemeld.

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

Een klachtencommissie houdt een dossier bij met het aantal meldingen, de aard van de meldingen, het verrichte onderzoek en het advies aan de Algemene directie. In 2022 hebben we geen meldingen en boetes ontvangen die betrekking hadden op het Havenbedrijf Rotterdam of op onze medewerkers.

4.2 Bericht van de Raad van Commissarissen

Toezicht op duurzame lange termijn waardecreatie

De taak van de Raad van Commissarissen is het houden van toezicht - controleren en adviseren - op het beleid van de vennootschap, op de algemene gang van zaken en het met raad terzijde staan van de Algemene directie. De Raad van Commissarissen richt zich bij de vervulling van zijn taak naar het belang van de vennootschap en de met haar verbonden onderneming; de raad weegt daartoe de in aanmerking komende belangen van de stakeholders af.

In het toezicht op de uitvoering van de strategie besteedt de Raad van Commissarissen bijzondere aandacht aan het vervullen door het Havenbedrijf Rotterdam van een voortrekkersrol in maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) en de energietransitie van het Rotterdamse haven- en industriecomplex. Dat het Havenbedrijf Rotterdam de 17 Sustainable Development Goals (SDG's) omarmt en als kern benoemt van zijn handelen, vinden we dan ook belangrijk. Dit sluit ook aan bij de speerpunten uit de Nota Deelnemingenbeleid van de overheid die nog meer dan voorheen de borging van het publieke belang centraal stelt. Veiligheid en cyberweerbaarheid stonden in 2022 ook hoog op de agenda, net als de wrede oorlog in Oekraïne en de gevolgen daarvan voor de Rotterdamse haven. Daarnaast hadden we een focus op de verregaande invloed van digitalisering op het gebied van keten- en kostenefficiëntie.

Veiligheid

Het Havenbedrijf Rotterdam houdt de Raad van Commissarissen met de Integrale Veiligheidsmonitor (IVM) op de hoogte van de ontwikkelingen op de belangrijke veiligheidsterreinen. Waar liggen de verantwoordelijkheden, hoe groot is het belang en in hoeverre moet de organisatie aan onderwerpen extra aandacht geven.

Arbeidsveiligheid

Het Havenbedrijf Rotterdam zette verdere stappen in de verbetering van arbeidsveiligheid. In de opbouw van het veiligheidshuis boekte de organisatie vooruitgang, bijvoorbeeld door het benoemen van een Safety Manager en het invoeren van een uniform systeem en werkwijze. Doelstelling is dat iedereen elke avond veilig thuiskomt. Het Havenbedrijf Rotterdam wil ook op dit gebied een voorbeeldfunctie vervullen.

Cyberweerbaarheid

Door geopolitieke ontwikkelingen neemt de dreiging vanuit statelijke actoren de komende jaren verder toe. Ook de dreiging vanuit criminele organisaties blijft onverminderd groot. De Raad van Commissarissen heeft gesproken over het belang dat de groei in weerbaarheid gelijke tred zal houden met de toenemende dreiging. Wij constateren dat de organisatie het vergroten van cyberweerbaarheid professioneel aanpakt. Wij verbreden zelf ook actief onze kennis op dit gebied. Bijvoorbeeld door het organiseren van sessies met cybersecurity-experts.

Ondermijning

Het Havenbedrijf Rotterdam voelt zich maatschappelijk verantwoordelijk om de ondermijnende gevolgen van criminele activiteiten in de haven tegen te gaan. Belangrijke doelen zijn het voorkomen van slachtoffers, economische schade en imagoschade. Het Havenbedrijf Rotterdam doet dit door intensief samen te werken met publieke (opsporing) partijen en waar mogelijk barrières te faciliteren. Op dat laatste gebied vinden wij de uitbreiding van het cameratoezicht in de haven een welkome aanvulling.

Lange termijn scenario's

In 2022 presenteerde het Havenbedrijf Rotterdam lange termijn scenario's (2050) voor de haven van Rotterdam. Omdat een dergelijke horizon onzekerheden bevat, is het denken in scenario's essentieel. Ze helpen mogelijke toekomsten te ontdekken, uitdagingen en kansen te identificeren en ze kunnen ondersteunen in het nemen van beslissingen. Ook voor de Raad van Commissarissen zijn de lange termijn scenario's een waardevolle toevoeging aan de toezichthoudende rol die wij hebben. De scenario's leren onder meer dat de organisatie voortdurend alert moet zijn op nieuwe veranderingen. Portfoliomanagement kan een van de instrumenten zijn om het aanpassingsvermogen van het haven- en industriecomplex te waarborgen.

Energietransitie

Het behoeft geen betoog dat de noodzakelijke energietransitie voor de duurzame toekomst van het haven- en industriecomplex van groot belang is. Daarbij speelt ook een belangrijke rol dat in de haven grote winst kan worden geboekt als het gaat om de door de overheid geformuleerde klimaatdoelstellingen. Lopende projecten op het gebied van onder andere CO_2-afvang en -opslag, elektrificatie, waterstof en de productie van schone brandstoffen kunnen binnen het haven- en industriecomplex bijna 20% van de totale Nederlandse doelstelling voor 2030 leveren. Als de effecten buiten het haven- en industriecomplex in ogenschouw worden genomen, zal dit percentage verder oplopen. Om dat te kunnen bereiken, is snelheid geboden en moeten heldere keuzes worden gemaakt. Een oplossing voor het 'stikstofprobleem' staat hoog op de agenda. We spraken regelmatig met de Algemene directie over dit onderwerp en prijzen de niet aflatende inzet van het Havenbedrijf Rotterdam om samen met alle betrokken partijen tot inventieve oplossingen te komen. We steunen de vier heldere pijlers die het Havenbedrijf Rotterdam heeft ingericht binnen de energietransitie.

Waterstof

Wij zijn ervan overtuigd dat waterstof een belangrijke rol gaat spelen als schone energiedrager. In 2022 kwam er meer duidelijkheid over de rol van het Havenbedrijf Rotterdam in de diverse onderdelen van de waterstof supplychain, met name ten aanzien van import, productie en transport van blauwe en groene waterstof.

Delta Rijn Corridor

De ontwikkeling van de Delta Rijn Corridor is ook belangrijk. Deze bundel van nieuwe buisleidingen voor onder meer waterstof is cruciaal voor de (duurzame) toekomst van de Rotterdamse haven, Moerdijk, Chemelot en Noordrijn-Westfalen en het halen van internationale klimaatdoelstellingen.

Porthos

Porthos realiseert een infrastructuursysteem in de Rotterdamse haven dat CO_2 gaat transporteren en opslaan in offshore velden in de Noordzee. In 2022 stond het onderwerp met vaak complexe aspecten regelmatig op de agenda. We spraken bijvoorbeeld over de uitspraak van de Raad van State die onzekerheden opwerpt in het vergunningentraject. Om het project doorgang te laten vinden, moest er in november 2022 een beslissing worden genomen over het doen van voorinvesteringen in long lead items. De Algemene directie, de Raad van Commissarissen en de aandeelhouders van het Havenbedrijf Rotterdam hebben besloten deze voorinvestering te doen. Dit in het licht van het essentiële belang van het slagen van het project voor het zetten van stappen binnen de energietransitie.

Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen

De overheid spreekt de wens uit dat staatsdeelnemingen een koplopersrol vervullen als het gaat om maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO). De Raad van Commissarissen constateert dat het Havenbedrijf Rotterdam een goed presterend bedrijf is op het gebied van MVO. We zien ook dat er ruimte is om het MVO-beleid nog verder te verankeren in wat we doen. De MVO-rol draagt het Havenbedrijf Rotterdam uiteraard ook uit naar zijn klanten. Bijvoorbeeld door scheepvaart en industrie te helpen bij het verduurzamen. Beleid en middelen worden ontwikkeld en zijn ook al in werking. De Raad van Commissarissen heeft gestimuleerd dat MVO-afwegingen een integraal onderdeel zijn van de besluitvorming binnen het Havenbedrijf Rotterdam. Dit door het vaststellen van een aantal meetbare criteria die onderdeel zijn van de besluitvorming in investeringsbeslissingen.

Diversiteits- en inclusiviteitsdoelstellingen

Eind 2021 is het Havenbedrijf Rotterdam van start gegaan met een nieuwe aanpak om de diversiteit en inclusiviteit in het bedrijf te verhogen. Wij zijn ervan overtuigd dat diversiteit en inclusiviteit van belang zijn om blijvend de beste resultaten neer te zetten. Diversiteit draagt niet alleen bij aan de kwaliteit van de medewerkers, een betere besluitvorming en meer wendbaarheid en innovatie, maar eveneens aan betere financiële resultaten van een onderneming. De Raad van Commissarissen heeft zich verdiept in de D&I-doelstellingen en de maatregelen om ze te bereiken. We hebben ook voor de Algemene directie en voor onszelf beleid vastgesteld, waaronder doelstellingen voor man-vrouwverhouding, maar ook actievere bevordering van diversiteit in de meest brede zin.

Investeringen in havengebied

Het Havenbedrijf Rotterdam investeert in de ontwikkeling van het havencomplex. In 2022 spraken we onder meer over de verdere uitgifte van terreinen voor de ontwikkeling van containerterminals op Maasvlakte 2. Daarnaast hebben we met de Algemene directie gesproken over een evaluatie van het besluit om de aanbestedingsprocedure voor onbemand vervoer op de Container Exchange Route (CER) geen vervolg te geven, en over het ontwikkelen van een alternatieve variant waarin de CER-baan zonder IT-infrastructuur of -systemen wordt afgebouwd en open kan worden gesteld voor vervoerders van/namens de terminals. In 2022 keurden we een plan goed dat aan deze eisen voldoet en stemden we in met de eerste benodigde investeringen.

Financiële verslaggeving

In 2022 hield het Havenbedrijf Rotterdam zijn financiële gezondheid vast. Het Havenbedrijf Rotterdam realiseerde een omzet van 825,7 miljoen euro, een stijging van 6,9%. Het resultaat voor belasting bedraagt 318,4 miljoen euro en is 16,4% hoger dan in 2021. Een mooi resultaat gezien de lastige omstandigheden.

Zoals gebruikelijk besprak de Raad van Commissarissen in aanwezigheid van de accountant PricewaterhouseCoopers (PwC) de jaarrekening 2021, het jaarverslag 2021, de interne toelichting en het concept accountantsverslag, waarna de jaarrekening en jaarverslag 2021 werden goedgekeurd. Gedurende het hele jaar beoordeelden we de actuele financiële resultaten op basis van de maand-, kwartaal- en halfjaarcijfers. Verder boog de Raad van Commissarissen zich over het budgetproces voor 2023 en het financiële vijfjarenplan. De Raad van Commissarissen bevestigt dat het Havenbedrijf Rotterdam een gezonde balans (6,1 miljard euro) en eigen vermogen (4,5 miljard euro) heeft. Ook in 2022 bleef de Raad van Commissarissen zich bewust van de kostenontwikkelingen van het Havenbedrijf Rotterdam.

Overleg met de Ondernemingsraad

In 2022 spraken we met de Ondernemingsraad over zeer diverse onderwerpen. Hiertoe behoorden onder meer de strategie van het Havenbedrijf Rotterdam, de voorliggende investeringsbesluiten, de voortgang op voor de onderneming belangrijke projecten, de maatschappelijk rol van het Havenbedrijf Rotterdam en een breed scala aan onderwerpen op personeelsgebied. De Raad van Commissarissen is blij met de kwaliteit van de discussies en de open relatie met de Ondernemingsraad en danken hen hiervoor. Heel mooi was in 2022 de eervolle nominatie van het Havenbedrijf Rotterdam voor de Driehoek 3D Trofee 2022/2023. Deze prijs van de Alliantie Medezeggenschap & Governance is voor organisaties met robuust en inhoudelijk overleg tussen de medezeggenschap en de Raad van Commissarissen of raad van toezicht en het bestuur/de directie. Met een voordrachtscommissaris als voorzitter van de Raad van Commissarissen en het uitgebreide stakeholdermanagement van alle partners in de driehoek vindt de Alliantie Medezeggenschap & Governance het Havenbedrijf Rotterdam een voorbeeld voor anderen.

Omgang met de aandeelhouders

We voeren regelmatig overleg met vertegenwoordigers van de aandeelhouders van het Havenbedrijf Rotterdam in een aantal jaarlijks terugkerende formele vergaderingen en aanvullende informele momenten van overleg. Het afgelopen jaar spraken we onder meer over het profiel en werving voor de benoeming van een nieuwe CEO en nieuwe leden van de Raad van Commissarissen; het functioneren van de Algemene directie en de Raad van Commissarissen; de wens van de aandeelhouders dat het Havenbedrijf Rotterdam een koplopersrol vervult als het gaat om maatschappelijk verantwoord ondernemen; de grote investeringsvoorstellen; de energieprojecten en de algemene ontwikkelingen. De Raad van Commissarissen is blij met de kwaliteit van de relatie met beide aandeelhouders en waardeert de tijd, moeite en professionaliteit die zij in het Havenbedrijf Rotterdam steken.

Waardering voor betrokkenheid

Wij hebben waardering voor de inzet van de medewerkers van het Havenbedrijf Rotterdam. Ongeveer 90% van de medewerkers is (gemiddeld tot zeer) trots om voor het Havenbedrijf Rotterdam te werken en voelt zich zeer betrokken bij de organisatie. Dat is een cijfer om trots op te zijn. Verder bedanken wij de Algemene directie en het Directieteam voor de open en constructieve samenwerking. Hierdoor konden we onze toezichthoudende en adviserende taken ten volle uitvoeren. Dezelfde waardering spreken we graag uit voor de dialoog met alle klanten en verdere betrokken stakeholders.

Samenstelling en onafhankelijkheid Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen bestond tot 1 november 2022 uit vijf onafhankelijke commissarissen (zie tevens Personalia). Mevrouw M. H. Maes is voorzitter van de Raad van Commissarissen. De Raad van Commissarissen heeft per 2 december 2022 de heer J.V. Timmermans benoemd tot vice-voorzitter. De heer W.F. van Benten is met ingang van 1 september 2022 herbenoemd tot commissaris voor een tweede termijn van vier jaar. Naar het oordeel van de raad is voldaan aan de eisen voor onafhankelijkheid gesteld in best practice bepalingen 2.1.7 tot en met 2.1.9 van de Corporate Governance Code 2022.

De Raad van Commissarissen streeft naar een samenstelling van zes onafhankelijke commissarissen. Met het vertrek van de heer L.M. Sondag per 1 november 2022 als gevolg van zijn benoeming als Interim-CEO van Schiphol Airport, kent de Raad van Commissarissen daarmee twee vacatures. De Raad van Commissarissen heeft voor de invulling van deze vacatures met instemming van de algemene vergadering van aandeelhouders een herijkte profielschets vastgesteld, en is de werving gestart.

Samenstelling en verslag remuneratiecommissie

De remuneratiecommissie bestond in 2022 uit de heer W.F. van Benten (voorzitter) en mevrouw M. Maes en kwam zes keer bijeen. Belangrijke onderwerpen die de remuneratiecommissie in 2022 besprak, zijn de volgende: D&I beleid en doelstellingen, succession planning, herbenoeming van de heer Van Benten als lid van de Raad van Commissarissen, profiel en werving voor de benoeming van een nieuwe CEO en nieuwe leden van de Raad van Commissarissen, het remuneratierapport, de realisatie van de doelstellingen van de Algemene directie over 2021 en de definitie van de doelstellingen van de Algemene directie over 2022.

Samenstelling en verslag auditcommissie

De auditcommissie bestond in 2022 uit mevrouw N.G. Dalstra (voorzitter), de heer L.M. Sondag en de heer J.V. Timmermans en kwam vier keer bijeen. Belangrijke onderwerpen die de auditcommissie in 2022 besprak, zijn de volgende: de jaarstukken 2021, de rapportages van de Interne Audit Dienst, het Financieel Jaarplan, de kwartaalrapportages, de herfinanciering van leningen, de optimalisatie van bedrijfsprocessen en vervanging van het ERP systeem, Portfolio Management en een toelichting op de beheersing van fraude en wijziging van wet- en regelgeving binnen het Havenbedrijf Rotterdam.

Aanwezigheidsoverzicht

Het aanwezigheidsoverzicht van de in 2022 bijgewoonde vergaderingen van de Raad van Commissarissen en commissies laat de betrokkenheid van de leden zien. Niet opgenomen zijn regelmatig terugkerende tussentijdse momenten van afstemming tussen de leden van de Raad van Commissarissen, die naar behoefte hebben plaatsgevonden.

	M.H. (Miriam) Maes voorzitter	J.V. (Koos) Timmermans vice-voorzitter	W.F. (Wouter) van Benten lid	N.G. (Nynke) Dalstra lid	L.M. (Ruud) Sondag lid tot 1 november 2022
Raad van Commissarissen	●	●	●	●	●
Aanwezigheid	9 van 9	8 van 9	9 van 9	8 van 9	8 van 9
Auditcommissie		●		●	●
Aanwezigheid		4 van 4		3 van 4	3 van 4
Renumeratiecommissie	●		●		
Aanwezigheid	6 van 6	1	5 van 6	1	1

Evaluatie eigen functioneren

De Raad van Commissarissen bespreekt jaarlijks het eigen functioneren. Belangrijke bevindingen en conclusies van de in 2022 uitgevoerde evaluatie, waren de zorgvuldige voorbereiding van vergaderingen door de leden van de raad, constructieve en transparante relaties tussen RvC-leden en voldoende kritische blik en tegengeluid in de Raad van Commissarissen. Naar aanleiding van de bevindingen hebben de Raad van Commissarissen en de Algemene directie aanleiding gezien om na opheffing van de COVID-beperkingen te investeren in de onderlinge samenwerking door het organiseren van fysieke bijeenkomsten en bezoeken aan de haven. Daarnaast is aangestuurd op meer tijdige en bondige informatievoorziening. Ook over 2022 voert de Raad van Commissarissen een zelfevaluatie uit. Daarbij gaat de aandacht onder meer uit naar de samenstelling en het functioneren van de Raad van Commissarissen, de commissies en verbeterpunten.

Evaluatie Algemene directie

De Raad van Commissarissen beoordeelt jaarlijks het functioneren van de leden van de Algemene directie en de secretaris van de vennootschap. De Remuneratiecommissie heeft daartoe in 2022 individuele beoordelingsgesprekken gevoerd met de leden van de Algemene directie en de secretaris van de vennootschap, en de bevindingen en conclusies vertaald naar persoonlijke doelstellingen. De gevolgen van deze beoordeling voor het vaste inkomen, en de wijze van beoordeling van de prestatiedoelen die de basis vormen voor het variabel inkomen van de leden van de Algemene directie, is toegelicht in Bezoldiging commissarissen en bestuurders.

4.3 Personalia

Personalia Algemene directie



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

(Nederlandse nationaliteit)

Huidige functie: President-Directeur (CEO). Allard Castelein is verantwoordelijk voor de commerciële afdelingen en een aantal stafafdelingen. Zijn benoemingstermijn liep tot 31-12-2021. Per 01-01-2022 is hij herbenoemd tot 15-07-2023.
Nevenfuncties: Lid Dagelijks Bestuur VNO-NCW; Lid Dagelijks Bestuur Economic Board Zuid-Holland; Lid RvC Renewi plc.; Lid RvC Heijmans N.V. (per 12-07-2022); Lid RvC Associated British Ports (per 23-06-2022); Lid Raad van Toezicht Internationale Architectuur Biennale Rotterdam (IABR); Lid Raad van Toezicht Rotterdam Partners; Voorzitter RvB Ronald McDonald Huis Sophia Rotterdam.



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

(Nederlandse nationaliteit)

Huidige functie: directeur Financiën & Informatievoorziening (CFO). Vivienne de Leeuw is verantwoordelijk voor financiën, financieringen, inkoop, facilities, innovatie en informatievoorziening. Haar termijn loopt van 01-07-2019 tot 30-06-2023.
Nevenfuncties: Voorzitter Stichtingsbestuur PortXL; Voorzitter RvC Portbase; Voorzitter Bestuur Smartport; Voorzitter Raad van Toezicht Rotterdam Festivals (per 07-07-2022).



Ir. B. (Boudewijn) Siemons (1964)

(Nederlandse nationaliteit)

Huidige functie: directeur Infrastructuur & Maritieme Zaken (COO). Boudewijn Siemons is verantwoordelijk voor uitbreiding en onderhoud van het haven- en industriecomplex en de divisie Havenmeester. Zijn termijn loopt van 01-10-2020 tot 30-09-2024.
Nevenfuncties: Lid Bestuur Next Generation Infrastructures (NGinfra); Lid Bestuur Nederland Maritiem Land (NML); Lid Raad van Advies Deltaport Donatiefonds; Lid Bestuur Nederland Distributieland (NDL); Lid Bestuur Topsector Logistiek; Lid van de Raad van Toezicht Maritiem Museum Rotterdam (per 01-07-2022).

Personalia Raad van Commissarissen



M. H. (Miriam) Maes (1956)

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

Huidige positie/loopbaan: CoChairman Energy Transition Forum.

Nevenfuncties: Lid Raad van Commissarissen Urenco; Lid Raad van Commissarissen Ultra Centrifuge Nederland; Lid Raad van Commissarissen Assystem; Lid Raad van Commissarissen Eramet.



J. V. (Koos) Timmermans (1960)

Huidige functie: Lid Raad van Commissarissen (01-10-2021 - 30-09-2025); Vice - voorzitter Raad van commissarissen (per 1 december 2022); Lid Auditcommissie.

Nevenfuncties: Lid Raad van Commissarissen PostNL; Lid Raad van Commissarissen FMO; Voorzitter Raad van Commissarissen Stadsherstel Amsterdam; Lid Raad van Toezicht KWF (per 08-02-2022).



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

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

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

Nevenfuncties: Bestuurslid DuitsNederlandse Handelskamer.



N. G. (Nynke) Dalstra (1969)

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

Huidige positie/loopbaan: CFO Ad Interim.

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



L.M. (Ruud) Sondag (1962)

Huidige functie: Lid Raad van Commissarissen (01-05-2020 - 30-04-2023); Lid Auditcommissie. Afgetreden m.i.v. 01-11-2022.

Huidige positie/ loopbaan: Interim CEO van Royal Schiphol Group (m.i.v. 01-11-2022).

Nevenfuncties: Senior Adviseur Raad van Bestuur Eneco; Lid Raad van Commissarissen ProRail (afgetreden per 01-11-2022); Lid Raad van Toezicht Scelta Mushrooms; Lid Raad van Advies Vos Logistics; Lid Raad van Commissarissen Eteck Energie Techniek bv (m.i.v. april 2022).

4.4 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 desgewenst voor ondersteuning. Zij komen als Risk & Control community regulier bij elkaar ter versterking en bewaking van de integraliteit van risicomanagement binnen het Havenbedrijf Rotterdam. Daarnaast voert de Interne Audit Dienst periodiek audits uit over het risicobeheersings- en controlesysteem. De externe accountant geeft verder in de jaarlijkse managementletter een oordeel over de werking van de interne beheersing voor zover relevant voor de totstandkoming van de jaarrekening. De Algemene directie is eindverantwoordelijk voor het risicobeheersings- en controlesysteem en de auditcommissie van de Raad van Commissarissen houdt toezicht op de werking hiervan.

Onderdelen van het risicobeheersing- en controlesysteem zijn onder meer:

Planning & controlecyclus en evaluatiemechanismen

Strategy Update

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

Kwartaalrapportages

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

Portfolio Management

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

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

Beleid en richtlijnen

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

Normen, waarden en cultuur

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

Risicoanalyses, controle raamwerken en kwaliteitsmanagementsystemen

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

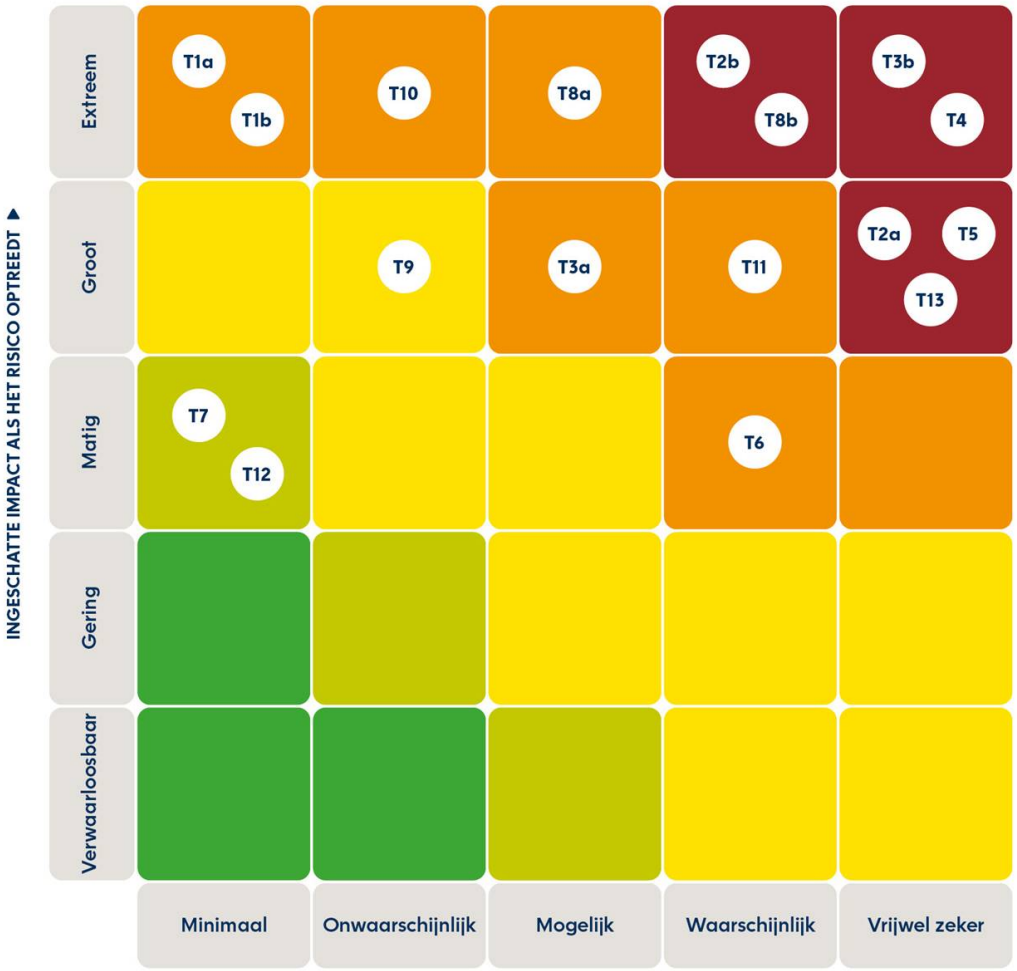
Voor het beheerst uitvoeren van operationele activiteiten en projecten voeren de afdelingen en projectteams periodiek risicoanalyses uit en zijn onder meer kwaliteitsmanagementsystemen aanwezig om de realisatie van verbeterpunten te bewaken.

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

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

Belangrijkste risico's

De belangrijkste risico's (top risico's) 2022 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 ketens, 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'.



T1a	Incident water	**T6**	Gebrek aan digitalisering logistieke keten
T1b	Incident land	**T7**	Compliance issues (corruptie) buitenlandse deelnemingen
T2a	Wetgeving/handhaving zorgt voor ongunstig vestigingsklimaat	**T8a**	Energietransitie slaagt niet ≤2030
T2b	Stikstofproblematiek zorgt voor ongunstig vestigingsklimaat	**T8b**	Energietransitie slaagt niet >2030
T3a	Cyberaanval HbR	**T9**	Interne organisatie not ready for the future
T3b	Cyberaanval haven	**T10**	Terroristische aanslag in de haven
T4	Hoge vestigings- en ketenkosten	**T11**	Ontbreken voldoende rendabele waarde proposities/ ruimte verduurzaming, digitalisering
T5	Congesties in en rond de haven (beschikbare infra en bereikbaarheid)	**T12**	Niet integer handelen en fraude
		T13	Ondermijnende criminaliteit in de haven

LEGENDA

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

De classificatie als toprisico en positionering in het top risicolandschap volgt uit de beoordeling van het Directieteam. De risico's schatten wij eerst in op hun kans en impact zonder maatregelen; stel dat wij niks doen hoe reëel en hoe ernstig is het risico? We nemen daarbij zowel de mogelijke financiële als niet-financiële gevolgen zoals imago-, milieuschade, hinder in onze kernprocessen en gevolgen voor de veiligheid in overweging. Vervolgens zetten wij de uitkomsten af tegen onze risicobereidheid. Dit vormt de basis voor het treffen van maatregelen om het risico te beperken en het restrisico (= na maatregelen) binnen de voor ons aanvaardbare grenzen te houden. Ons

uitgangspunt daarbij is dat wij terughoudend zijn. Dit geldt des te meer voor risico's verbonden aan onze publieke taak als divisie Havenmeester en gerelateerd aan veiligheid, het voldoen aan wet- en regelgeving en betrouwbare financiële verslaglegging. Hoewel onze maatregelen gericht zijn op het beperken van de risico's, kunnen wij niet vooraf garanderen dat deze ook beperkt blijven.

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

Strategische risico's

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

Strategische risico	Maatregel
Toprisico 4: Hoge vestigings- en ketenkosten De Rotterdamse haven is vanwege hoge kosten ten opzichte van andere havens niet aantrekkelijk voor partijen om zich er te vestigen en/of goederen over te slaan. Lading vermindert en klanten gaan/blijven weg. Hierdoor verslechtert de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven.	• Investeren in infrastructuur in de haven en achterlandtransport • Opzetten en realiseren digitaliseringsinitiatieven • Opzetten en realiseren energietransitieinitiatieven • Overleg voor gelijk speelveld met andere (Europese) havens • Segmentspecifieke maatregelen zoals faciliteren efficiëntie aanpak containerbinnenvaart
Toprisico 5: Congesties in en rond haven (beschikbare infra en bereikbaarheid) De beschikbare infrastructuur is niet in staat om de marktvraag op het gebied van achterlandtransport te faciliteren. De resulterende congestie in en rond de Rotterdamse haven heeft een negatieve impact op de bereikbaarheid van de haven, ons imago en het vestigingsklimaat.	• Investeren in infrastructuur in de haven en achterlandtransport • Opzetten en realiseren digitaliseringsinitiatieven • Deelnemen aan onder meer Zuid-Holland Bereikbaar • Containerbinnenvaartoverleg en -initiatieven faciliteren • Lobby op relevante dossiers
Toprisico 6: Gebrek aan digitalisering logistieke keten Digitalisering en daarmee een efficiënte afhandeling in de logistieke keten vindt te weinig plaats. Doordat de juiste tools ontbreken en/of doordat partijen geen vertrouwen hebben in elkaar en/of de data. Kosten verlagen niet en de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven verslechtert.	• Opzetten en realiseren digitaliseringsinitiatieven • Medeoprichter en aandeelhouder van Portbase • Faciliteren cybersecurity in de haven • Borgen juiste competenties medewerkers via onder meer opleidingen en trainingen
Toprisico 8a + 8b: Energietransitie Rotterdamse haven slaagt niet Energietransitie slaagt niet vanwege diverse oorzaken, waardoor het Havenbedrijf Rotterdam niet toonaangevend is in duurzaamheid, de Rotterdamse haven de CO_2-reductiedoelstellingen niet haalt, het imago, draagvlak en concurrentiepositie van de Rotterdamse haven verslechteren.	• Opzetten en realiseren energietransitieinitiatieven • Opzetten en realiseren digitaliseringsinitiatieven • Deelnemen aan onder meer Versnellingshuis Energietransitie HIC, Cluster Energie Strategie (CES) Rotterdam-Moerdijk, Hydrogen Council, Europese waterstofalliantie, EU green corridors Network, World Ports Climate Action Program, UN Race to Zero

Strategische risico	Maatregel
Toprisico 11: Ontbreken voldoende rendabele waarde proposities/ruimte verduurzaming, digitalisering Voldoende rendabele waarde proposities/ ruimte digitalisering, verduurzaming ontbreken, waardoor onze ondernemingswaarde afneemt en de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven verslechtert. Oorzaken kunnen divers zijn, bijvoorbeeld ontbreken van juiste competenties, interne besluitvorming, wetgeving, marktacceptatie en bereidheid tot betalen en/ of (mee)financiering bij diverse partijen blijft achter.	• Opzetten en realiseren energietransitieinitiatieven • Opzetten en realiseren digitaliseringsinitiatieven • Funnel boards en portfolio committee gericht op onder meer integraal afwegen energietransitie-, digitaliserings-, (inter)nationale havenontwikkelingsinitiatieven • Borgen juiste competenties medewerkers via onder meer opleidingen en trainingen

Operationele risico's

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

Operationeel risico	Maatregel
Toprisico 1a + 1b: Incident op water en/of land Door weersomstandigheden, achterstallig onderhoud, onveilig werken, zeespiegelstijging of andere oorzaken vindt er een groot incident (of een reeks kleinere incidenten) in de haven plaats (op het land en/of water). Dit heeft een grote impact op de veiligheid, bereikbaarheid en het imago van de Rotterdamse haven.	• Faciliteren van onder meer Rijksoverheid, provincie, gemeente, DCMR, Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) bij onder andere externe veiligheid, veiligheid leidingstroken • Faciliteren en borgen waterveiligheid via onder meer gebiedsgerichte adaptatiestrategieën • Risicoanalyses op onder andere nautische veiligheid samen met Loodswezen Rotterdam-Rijnmond (LRR), deelname door roeiers (KRVE), slepers, kapiteins en schippers en op evenementen, projecten, onderhoud assets • Safety Evaluation Board (SEB) Nautisch met VRR, LRR, binnenvaart Platform Zero Incidents (PZI) en SEB Niet-Nautisch intern HbR gericht op het leren van opgetreden incidenten • Beperken incidenten als gevolg van drugscriminaliteit via onder meer bijdrage vanuit ISPS rol • Opzetten en realiseren digitaliserings- en innovatieinitiatieven • Periodiek in kaart brengen risico's voor HbR en haven als gevolg van klimaatverandering (stijgende zeespiegel, hitte, droogte, neerslag, enzovoorts) en waar mogelijk/nodig maatregelen treffen • Jaarlijkse veiligheidsmonitorcyclus en -rapportage over status diverse veiligheidsdomeinen
Toprisico 3a + 3b: Cyberaanval HbR/haven De Rotterdamse haven wordt geraakt door een cyberaanval waardoor (kritieke) systemen van bedrijven in de haven, waaronder die van het Havenbedrijf Rotterdam, uitvallen en informatie gelekt, niet beschikbaar en/of onbetrouwbaar is. Dit verstoort de logistieke ketens en scheepvaartafwikkeling en heeft een negatieve impact op de veiligheid, bereikbaarheid en het imago van de Rotterdamse haven.	• Technische maatregelen op IT infrastructuur • Cyber security awareness trainingen • Deelname aan onder meer NCSC-ISAC • Programma FERM • Haven Cybermeldpunt • Havenbrede crisis oefening • Jaarlijkse veiligheidsmonitor cyclus en -rapportage over status diverse veiligheidsdomeinen

Operationeel risico	Maatregel
Toprisico 9: Interne organisatie niet 'ready for the future' Het Havenbedrijf Rotterdam beschikt niet over de juiste kennis, ervaring, houding en benodigde flexibiliteit om nieuwe business te ontwikkelen en in te spelen op veranderende markten.	• Data gedreven werken@HbR: onder andere data analytics community, toepassing Agile-methodiek • Talentmanagement, training en ontwikkeling (onder andere e-learning platform Port Academy) • Faciliteren sociale innovatie@HIC: onder andere Human Capital Coalitie Energietransitie, Leerwerkakkoord
Toprisico 10: Terroristische aanslag in de haven Er vindt een terroristische aanslag plaats in de haven van Rotterdam. Dit heeft een grote impact op de veiligheid, bereikbaarheid en het imago van de Rotterdamse haven.	• Faciliteren van en samen optreden met onder meer Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) • Optreden als sectorcoördinator Zeehavens van het NCTV • Jaarlijkse veiligheidsmonitor cyclus en -rapportage over status diverse veiligheidsdomeinen
Toprisico 12: Niet integer handelen en/of fraude Niet integer handelen en/of fraude, waardoor mogelijk financiële, imago en/of core business schade kan optreden.	• Verankering Bedrijfscode en CSR statement in denken en doen via onder andere kernteam integriteit, onboardingprogramma, trainingen • Bescherming medewerkers tegen ronselactiviteiten drugscriminelen (awarenesstrainingen) • Reviews op financieel control frameworks voor processen zoals zeehavengelden, inkoop • Audits op checks en balances
Toprisico 13: Ondermijnende criminaliteit in de haven Door de vraag naar drugs en winstgevendheid hiervan voor criminelen vindt er drugsgerelateerde ondermijnende criminaliteit plaats in de Rotterdamse haven. Dit heeft een negatief effect op de integriteit, veiligheid, het imago en vestigingsklimaat van de Rotterdamse haven.	• Bescherming medewerkers tegen ronselactiviteiten drugscriminelen (awarenesstrainingen) • Deelname aan programma integere haven (Rotterdamse haven, Veilige haven) • Beperken incidenten als gevolg van drugscriminaliteit via onder meer bijdrage vanuit ISPS rol • Cameraplatform Haven Rotterdam

Compliance risico's

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

Compliance risico	Maatregel
Toprisico 2a: Wetgeving/handhaving zorgt voor ongunstig vestigingsklimaat Rotterdam is minder aantrekkelijk als vestigingslocatie door lokale, nationale of Europese wet- en regelgeving ten aanzien van onder andere milieu en de handhaving daarop. Hierdoor worden het Havenbedrijf Rotterdam en zijn klanten beperkt in de uitbreiding van bestaande en ontwikkeling van nieuwe activiteiten.	• Beleidsbeïnvloeding en belangenbehartiging op gemeentelijk, regionaal, nationaal en Europees niveau • Overleg voor gelijk speelveld met andere (Europese) havens
Toprisico 2b: Stikstofproblematiek zorgt voor ongunstig vestigingsklimaat 'Rotterdam is minder aantrekkelijk als vestigingslocatie door aanhoudende onzekerheid rondom stikstof. Hierdoor verplaatsen klanten activiteiten en/of blijven investeringen uit en worden lopende projecten vertraagd. Dit heeft een negatieve impact op de energietransitie, bereikbaarheid en de concurrentiepositie van de haven.	Aanpak stikstofproblematiek via drie sporen: • Lobby richting Rijk om zo snel mogelijk tot een robuust nationaal en provinciaal stikstofbeleid te komen; • Regionaal via gebiedsgerichte aanpak HIC; • Per project zoeken naar vergunningsoplossing via voornamelijk interne en externe saldering (stikstofbank HIC).
Toprisico 7: Compliance issues buitenlandse deelnemingen Imago- en/of financiële schade als gevolg van buitenlandse deelnemingen en daaruit volgende exposure op compliance issues, bijv. corruptie	• Afweging investering op inpasbaarheid in het beleid van het Havenbedrijf Rotterdam • Uitvoeren risicoanalyses op potentiële deelnemingen • Integriteit due diligences potentiële partners • Integriteitstrainingen medewerkers • Review op financial control framework deelnemingen

Financiële verslaglegginsrisico's

Financiële verslaglegginsrisico's betreffen risico's die van invloed zijn op de betrouwbaarheid van financiële verslaglegging. Deze zijn geen onderdeel van de lijst toprisico's, zie verder managementverklaring.

Financiële risico's

Financiële risico's hebben betrekking tot de financiële positie en omvatten onder andere renterisico, valutarisico en onzekerheden in de mogelijkheden om financiering aan te trekken. Lees hier meer over onze financiële risico's. Wij hebben geen financiële risico's als toprisico's geïdentificeerd.

Opgetreden risico's en onzekerheden

Het risico ‘incident op water en/of land’ in de vorm van COVID-19 is nog steeds actueel. We monitoren de mondiale ontwikkelingen en volgen de landelijke aanpak en de RIVM-richtlijnen. Er is één zeer ernstig nautische ongeval geweest in het eerste helft van dit jaar. Lees hier meer. Het opgetreden risico ‘incident water’ heeft niet geleid tot aanpassingen aan ons risicobeheersings- en controlesysteem. Er zijn verder geen risico’s en onzekerheden opgetreden die een dusdanige impact hadden op het afgelopen boekjaar, dat wij daartoe aanpassingen moesten doen aan ons risicobeheersings- en controlesysteem. De getroffen maatregelen en acties waren afdoende om de gevolgen voor het Havenbedrijf Rotterdam te beperken.

4.5 Fiscaal beleid

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

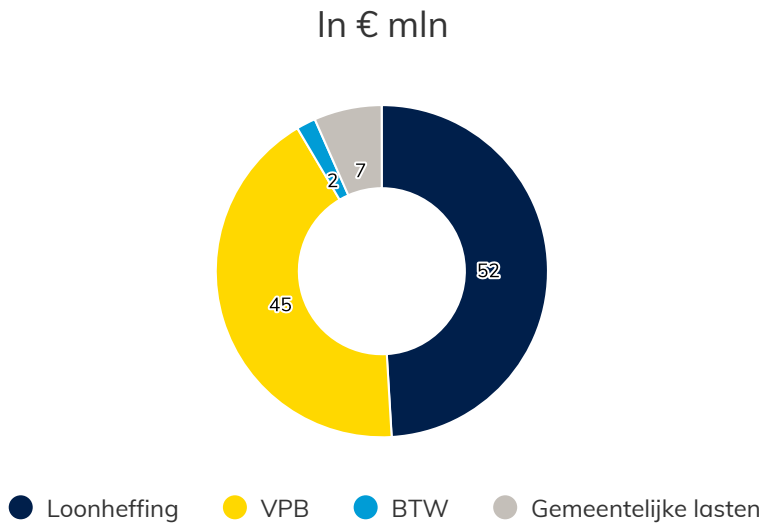
Het Havenbedrijf Rotterdam handelt in overeenstemming met nationale en internationale (fiscale) wet- en regelgeving. Hierbij nemen we zowel de letter als de geest van de wet- en regelgeving in aanmerking. Het Havenbedrijf Rotterdam distantieert zich van belastingontwijking, de business is bij ons leidend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

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

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

Een uitgebreide versie van ons fiscaal beleid, evenals ons Country by Country report over 2021 en een lijst van onze deelnemingen met een omschrijving van de activiteiten kunt u vinden op het Corporate Social Responsibility gedeelte op onze website.

Wij betalen verschillende soorten belastingen. Onze activiteiten in 2022 hebben geleid tot een totale belastingsom van 106 miljoen euro. Hierin zitten ook de belastingen die wij afdragen namens onze werknemers (loonheffingen) en afnemers (omzetbelasting) begrepen. De belastingsom bestaat uit de volgende elementen:



4.6 Managementverklaring

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

Onze externe accountant heeft de interne beheersing van onze belangrijkste (financiële) processen beoordeeld. De beoordeling was gericht op het afgeven van een controleverklaring bij de jaarrekening en limited assurance over niet-financiële informatie in dit jaarverslag, en omvat daarom niet alle zaken die bij een specifiek op de organisatie gericht onderzoek kunnen blijken. Net als vorig jaar concludeert de accountant dat de algehele controle-omgeving van het Havenbedrijf Rotterdam van goed niveau is ten behoeve van de jaarrekeningcontrole. En dat de niet-financiële informatie een betrouwbare en toereikende weergave geeft van het beleid, de bedrijfsvoering ten aanzien van maatschappelijk verantwoord ondernemen en de gebeurtenissen en prestaties op dat gebied.

Op basis van rapportages en informatie van de verschillende afdelingen en partijen die deel uitmaken van ons risico- en controlesysteem, oordeelt de Algemene directie dat het risicobeheersing- en controlesysteem in het verslagjaar 2022 naar behoren werkte en:

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

Verder is onze jaarrekening opgesteld uitgaande van de continuïteitsveronderstelling. Op basis van de huidige inzichten verwachten wij dat de belangrijkste risico's in 2023 niet wezenlijk anders zullen zijn. Wij verwachten vooralsnog dat de ingezette maatregelen samen met de focus op de strategische speerpunten toereikend zullen zijn.

4.7 EU Taxonomy – Eligibility

De EU-Taxonomy is een nieuwe Europese regelgeving die van grote ondernemingen vraagt transparant te zijn over de ecologische duurzaamheid van hun activiteiten en bijbehorende financiële stromen. Dit maakt inzichtelijk welk deel van de economische activiteiten van ondernemingen kan worden aangemerkt als een activiteit die bijdraagt aan de milieudoelstellingen van de EU. Van het Havenbedrijf Rotterdam wordt verwacht dat wij deze informatie per verslagjaar 2025 delen. Wij hebben vanuit onze voortrekkersrol besloten vanaf verslagjaar 2022 te communiceren over onze activiteiten die zijn opgenomen in de klimaatannexen van de EU-Taxonomy.

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

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

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

De criteria om te worden geclassificeerd als taxonomy-aligned houden in dat een activiteit een significante bijdrage aan een milieudoelstelling levert, terwijl het de andere milieudoelstellingen niet schaadt en voldoet aan specifiek voorgeschreven sociale minimumvereisten op het gebied van mensenrechten.

Klimaatmigitatie en klimaatadaptatie

De annexen voor klimaatmitigatie en klimaatadaptatie zijn de enige in werking. Daarom presenteren wij alleen taxonomy-eligibility op deze twee milieudoelstellingen. In lijn met de verwachting van de EU delen wij het aandeel taxonomy-eligible activiteiten in onze omzet, OpEx (operationele uitgaven) en CapEx (kapitaaluitgaven).

De milieudoelstellingen op klimaat kennen drie categorieën klimaatactiviteiten: koolstofarme-, transitie- en faciliterende activiteiten. Koolstofarme activiteiten zijn ecologisch duurzaam en leveren een directe bijdrage aan het behalen van de klimaatdoelstellingen (bijvoorbeeld zonne-energie). Transitie-activiteiten zijn activiteiten met een nu nog hoge CO_2-uitstoot, maar waarvan wordt verwacht dat deze in de toekomst koolstofarm worden (bijvoorbeeld productie van cement). Faciliterende activiteiten ondersteunen de transitie naar koolstofarme activiteiten (bijvoorbeeld faciliteiten voor energieopslag).

We merken op dat de lijst van ecologisch duurzame activiteiten in de EU-Taxonomy niet uitputtend is. De huidige taxonomy erkent een deel van onze activiteiten 'nog' niet. Ter illustratie: verhuur van gebouwen is beschouwd, maar verhuur van terreinen - een groot deel van onze omzet in de vorm van contractopbrengsten - niet. De onderstaande cijfers laten daarmee een beperkt beeld van onze duurzame activiteiten zien. In het hoofdstuk 'Energietransitie' laten we zien dat we aan veel projecten werken die onze haven duurzaam moeten maken; niet al deze activiteiten zijn opgenomen in een annex.

Proces

Voor de bepaling van taxonomy-eligibility op klimaatmitigatie en -adaptatie houden wij de EU-annexen voor klimaatmitigatie en klimaatadaptatie (C(2021)2800, juli 2021) aan. De EU beschrijft een taxonomy-eligible activiteit als volgt: *'een economische activiteit die wordt beschreven in (...) Verordening (EU) 2020/852 [de 'taxonomieverordening', juni 2020], ongeacht of die economische activiteit aan een of alle technische screeningcriteria eisen voldoet in de gedelegeerde handeling'*. Voor de taxonomy-eligibility-classificatie hebben wij onze economische activiteiten langs de beschrijving van ecologisch duurzame activiteiten in deze annexen gehouden. Dit houdt in dat we nog niet hebben gekeken naar de technische screeningcriteria (substantiële bijdrage aan klimaatmitigatie/-adaptatie en 'do no significant harm'); deze zullen wij in acht nemen bij de bepaling van taxonomy-alignment in een toekomstig jaarverslag.

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

Taxonomy-eligible-activiteiten in onze omzet

De berekening van de omzet taxonomy-eligibility betreft volgens de EU de omzet uit producten of diensten (inclusief immateriële activa) die kunnen worden geclassificeerd als taxonomy-eligible, gedeeld door de totale omzet.

Wij classificeren onze omzet uit havengelden als taxonomy-eligible. Wij doen dit omdat wij deze omzet zien als het directe gevolg van het exploiteren van waterwegen, haven- en rivierwerken en het verlenen van diensten en toezichtactiviteiten. Daarnaast zijn er nog huurinkomsten uit onze vastgoedportefeuille die we ook als taxonomy-eligible classificeren. Omzet uit de verhuur van de terreinen hebben we niet kunnen classificeren als taxonomy-eligible, omdat deze categorie (nog) niet in de EU-taxonomy voor komt.

Onderstaande tabel toont de categorieën waarop het Havenbedrijf Rotterdam taxonomy-eligible omzet heeft en de bijbehorende omzet voor 2022.

Code	Taxonomy-eligible activiteiten	Omzet (€mln)	% totale omzet	Klimaat mitigatie	Klimaat adaptatie
6.16	Infrastructuur voor vervoer over water	€ 380,9	46,1%	Nee	Ja
7.7	Verwerving en eigendom van gebouwen	€ 15,0	1,8%	Ja	Ja
	Totaal omzet taxonomy-eligible activiteiten	**€ 395,9**	**48,0%**	**1,8%**	**48,0%**
	Totaal omzet niet-taxonomy-eligible activiteiten	€ 429,8	52,0%		
	Totaal omzet	**€ 825,7**	**100,0%**		

Taxonomy-eligible activiteiten in onze OpEx

Onder taxonomy-eligible OpEx verstaat de EU:

- OpEx van assets of processen gerelateerd aan taxonomy-eligible omzet activiteiten;
- OpEx van CapEx investeringen om taxonomy-eligible-activiteiten -aligned te maken (binnen 5 jaar) of om taxonomy-aligned activiteiten uit te breiden;
- OpEx van assets of processen die taxonomy-eligible zijn, of zijn gerelateerd aan individuele maatregelen die emissiereductie ondersteunen (binnen 18 maanden).

De OpEx die we hebben meegenomen als taxonomy-eligible zijn: onderhoud en reparatie van onze vloot, leasekosten van onze bedrijfsauto's en onderhoud van gebouwen uit onze vastgoedportefeuille. Brandstofkosten voor de vaartuigen konden we niet classificeren als taxonomy-eligible OpEx. Ook onderhoudsbaggerkosten zijn uitgesloten van de EU taxonomy en kunnen we derhalve niet meerekenen als taxonomy-eligible OpEx.

De taxonomy-eligible OpEx worden gedeeld door de totale OpEx. Voor de totale OpEx hanteert de EU een nauwere definitie dan de Dutch GAAP, namelijk niet-gekapitaliseerde kosten voor research & development (inclusief training), korte-termijn huur, onderhoud, renovatie en andere directe uitgaven in verband met het dagelijkse onderhoud voor het effectief werken van materiële vaste activa (PPE). Personeelskosten worden hierin niet meegerekend.

Onderstaande tabel toont de categorieën waarop het Havenbedrijf Rotterdam taxonomy-eligible OpEx heeft en de bijbehorende OpEx voor 2022.

Code	Taxonomy-eligible activiteiten	OpEx (€mln)	% totale OpEx	Klimaat mitigatie	Klimaat adaptatie
6.5	Vervoer met motorfietsen, personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen	€ 2,3	1,5%	Transitie	Ja
6.10	Goederenvervoer via de zee- en kustvaart, vaartuigen voor havenactiviteiten en ondersteunende activiteiten	€ 3,3	2,2%	Transitie	Ja
7.2	Renovatie van bestaande gebouwen	€ 1,6	1,1%	Transitie	Ja
	Totaal OpEx taxonomy-eligible activiteiten	**€ 7,1**	**4,7%**	**4,7%**	**4,7%**
	Totaal OpEx niet-taxonomy-eligible activiteiten *	€ 143,5	95,3%		
	Totaal OpEx *	**€ 150,6**	**100,0%**		
	Van de EU-Taxonomy uitgesloten operationele lasten: personeelskosten en externe inhuur	€ 131,6			
	Totaal operationele lasten	**€ 282,2**			

** De EU-Taxonomy houdt een andere definitie aan van OpEx*

Taxonomy-eligible-activiteiten in onze CapEx

Taxonomy-eligible CapEx stromen classificeert de EU als:

- CapEx van assets of processen gerelateerd aan taxonomy-eligible omzet activiteiten;
- CapEx van investeringen om taxonomy-eligible-activiteiten -aligned te maken (binnen 5 jaar); of om taxonomy-aligned activiteiten uit te breiden;
- CapEx van assets of processen die taxonomy-eligible zijn of zijn gerelateerd aan individuele maatregelen die emissiereductie ondersteunen (binnen 18 maanden).

Dit bedrag wordt gedeeld door het totaal aantal CapEx investeringen in materiële en immateriële activa tijdens het boekjaar vóór afschrijvingen, amortisatie en herwaarderingen.

Het Havenbedrijf Rotterdam investeert de komende jaren honderden miljoen euro's in de Rotterdamse haven. Het grootste deel hiervan is ten behoeve van de waterzijde infrastructuur; dit is dan ook het merendeel van onze taxonomy-eligible CapEx. De gemaakte CapEx kosten voor baggerwerkzaamheden als onderdeel van aanleg of onderhoud van waterzijde infrastructuur rekenen wij mee als taxonomy-eligible. Dit omdat het baggeren in het kader van CapEx projecten eenmalige activiteiten betreft ten behoeve van het creëren of permanent functioneel verbeteren van de infrastructuur.

Verdere substantiële taxonomy-eligible CapEx activiteiten zijn investeringen in weg- en spoorinfrastructuur, het aanbrengen van ledverlichting in het Rotterdamse haven- en industriecomplex en gekapitaliseerde kosten voor onderhoud van onze vaartuigen en gebouwen in onze vastgoedportefeuille. Onze taxonomy-eligible CapEx investeringen omvatten ook kapitaalstortingen aan bepaalde deelnemingen, zoals Nextlogic, ZES en Porthos.

Onderstaande tabel toont de categorieën waarop het Havenbedrijf Rotterdam taxonomy-eligible CapEx heeft en de bijbehorende CapEx voor 2022.

Code	Taxonomy-eligible activiteiten	CapEx (€mln)	% totale CapEx	Klimaat mitigatie	Klimaat adaptatie
4.3	Elektriciteitsopwekking uit windenergie	€ 0,1	0,0%	Ja	Ja
5.11	Vervoer van CO_2	€ 2,6	1,0%	Faciliterend	Ja
6.9	Aanpassing van binnenschepen voor personen- en goederenvervoer	€ 0,8	0,3%	Transitie	Ja
6.10	Goederenvervoer via de zee- en kustvaart, vaartuigen voor havenactiviteiten en ondersteunende activiteiten	€ 3,5	1,4%	Transitie	Ja
6.14	Infrastructuur voor spoorvervoer	€ 10,8	4,2%	Faciliterend	Ja
6.15	Infrastructuur voor wegvervoer en openbaar vervoer	€ 14,7	5,7%	Nee	Ja
6.16	Infrastructuur voor vervoer over water	€ 123,0	47,9%	Nee	Ja
7.1	Bouw van nieuwe gebouwen	€ 1,6	0,6%	Ja	Ja
7.2	Renovatie van bestaande gebouwen	€ 1,7	0,7%	Transitie	Ja
7.3	Installatie, onderhoud en reparatie van energie-efficiënte uitrusting	€ 7,7	3,0%	Faciliterend	Ja
7.7	Verwerving en eigendom van gebouwen	€ 1,5	0,6%	Ja	Ja
8.2	Gegevensgestuurde oplossingen voor broeikasgasemissiereducties	€ 7,5	2,9%	Faciliterend	n.v.t.
11	Onderwijs	€ 0,0	0,0%	n.v.t.	Faciliterend
13.2	Bibliotheken, archieven, musea en culturele activiteiten	€ 0,1	0,0%	n.v.t.	Faciliterend
	Totaal CapEx taxonomy-eligible activiteiten	**€ 175,6**	**68,3%**	**14,7%**	**65,4%**
	Totaal CapEx niet-taxonomy-eligible activiteiten	€ 81,4	31,7%		
	Totaal CapEx	**€ 257,0**	**100,0%**		

4.8 Taskforce on Climate-related Financial Disclosures (TCFD)

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

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

Governance

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

	Fysieke risico's	Transitierisico's
Omschrijf hoe het Board toezicht heeft op klimaatgerelateerde risico's en kansen	Klimaatadaptatie en waterveiligheid, 4.4 Risicomanagement	2.4 Trends en toekomst, 4.4 Risicomanagement
Omschrijf de rol van het Management in het inschatten en managen van klimaatgerelateerde risico's en kansen	Klimaatadaptatie en waterveiligheid, 4.4 Risicomanagement	2.4 Trends en toekomst, 4.4 Risicomanagement

Strategie

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

	Fysieke risico's	Transitierisico's
Omschrijf de geïdentificeerde klimaatgerelateerde risico's en kansen voor de korte-, mediumlange- en lange termijn	Klimaatadaptatie en waterveiligheid	2.4 Trends en toekomst
Omschrijf de impact van de klimaatgerelateerde risico's en kansen op de bedrijfsvoering, strategie en financiële planning	Klimaatadaptatie en waterveiligheid	2.4 Trends en toekomst
Omschrijf de veerkracht van de strategie bij verschillende klimaatgerelateerde scenario's	Klimaatadaptatie en waterveiligheid	2.4 Trends en toekomst

Risicomanagement

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

	Fysieke risico's	Transitierisico's
Omschrijf de processen voor het identificeren en inschatten van klimaatgerelateerde risico's	Klimaatadaptatie en waterveiligheid	2.4 Trends en toekomst
Omschrijf de processen voor het managen van klimaatgerelateerde risico's	Klimaatadaptatie en waterveiligheid	2.4 Trends en toekomst
Omschrijf hoe deze processen voor het identificeren, inschatten en managen van klimaatgerelateerde risico's verankerd zijn in het algemene Risk Management proces	4.4 Risicomanagement	4.4 Risicomanagement

Indicatoren en doelstellingen

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

	Fysieke risico's	Transitierisico's
Benoem de gebruikte maatstaven voor het inschatten van klimaatgerelateerde risico's en kansen in overeenstemming met de strategie en het Risk Management proces	4.4 Risicomanagement	4.4 Risicomanagement
Benoem Scope 1, Scope 2 en (waar geschikt) Scope 3 broeikasgas emissies en de daarbij behorende risico's	Energietransitie biedt volop duurzame kansen, 6.4 Kerncijfers	Energietransitie biedt volop duurzame kansen, 6.4 Kerncijfers
Omschrijf de gebruikte doelstellingen voor het managen van klimaatgerelateerde risico's en kansen en de prestaties ten overstaan van deze doelstellingen	Klimaatadaptatie en waterveiligheid	2.4 Trends en toekomst



JAARREKENING

5.1 Balans

(voor resultaatbestemming, bedragen x € 1.000)	Ref.	31 december 2022	31 december 2021
Activa			
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	1	79.938	79.269
Materiële vaste activa	2	3.969.929	3.915.969
Financiële vaste activa	3	1.664.467	1.700.617
		5.714.334	**5.695.855**
Vlottende activa			
Voorraden		907	779
Vorderingen	4	208.391	232.822
Liquide middelen	5	177.819	291.179
		387.117	**524.780**
Totaal activa		**6.101.451**	**6.220.635**
Passiva			
Eigen vermogen			
Geplaatst aandelenkapitaal	6	900.000	900.000
Agio	6	391.200	391.200
Wettelijke reserve	6	123.922	105.006
Overige reserves	6	2.787.963	2.670.445
Te bestemmen resultaat	6	247.243	247.231
		4.450.328	**4.313.882**
Voorzieningen	7	**46.967**	**53.181**
Langlopende schulden	8	**1.358.175**	**1.629.445**
Kortlopende schulden	9	**245.981**	**224.127**
Totaal passiva		**6.101.451**	**6.220.635**

5.2 Winst-en-verliesrekening

(bedragen x € 1.000)	Ref.	2022	2021
Netto-omzet	12	782.748	730.038
Overige bedrijfsopbrengsten	12	42.916	42.685
Som der bedrijfsopbrengsten		**825.664**	**772.723**
Lonen, salarissen en sociale lasten	13	-123.910	-117.634
Afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen van vaste activa	1 & 2	-177.725	-189.947
Overige bedrijfslasten	14	-158.301	-142.855
Som der bedrijfslasten		**-459.936**	**-450.436**
Bedrijfsresultaat		**365.728**	**322.287**
Financiële baten en lasten	16	-47.359	-48.673
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen		**318.369**	**273.614**
Belastingen	17	-80.698	-33.131
Resultaat deelnemingen	18	9.572	6.748
Resultaat na belastingen		**247.243**	**247.231**

5.3 Kasstroomoverzicht

(bedragen x € 1.000)	Ref.	2022	2021
Bedrijfsresultaat		**365.728**	**322.287**
Aanpassingen voor:			
-Afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen van vaste activa	1 & 2	177.725	189.947
-Mutaties in voorzieningen	7	-3.187	-1.877
-Afkoop erfpacht	8	-3.610	-3.534
-Reservation fee	8	6.384	5.745
		177.312	**190.281**
Mutaties in werkkapitaal:			
-Vorderingen	4	-17.076	15.705
-Voorraden		-128	-151
-Schulden	9	2.004	33.128
		-15.200	**48.682**
Kasstroom uit bedrijfsactiviteiten		**527.840**	**561.250**
Ontvangen interest	16	978	2.528
Betaalde interest	16	-12.326	-228.784
Betaalde vennootschapsbelasting	17	-25.516	-41.743
		-36.864	**-267.999**
Kasstroom uit operationele activiteiten		**490.976**	**293.251**
Investeringen			
-Vaste activa	1 & 2	-238.086	-225.065
-Overige bijdragen en subsidies	2	12.464	4.099
		-225.622	**-220.966**
Desinvesteringen			
-Materiële vaste activa	1	2.376	-
-Aflossingen op langlopende vorderingen	3	1.964	921
		4.340	**921**
Kasstroom uit investeringsactiviteiten		**-221.282**	**-220.045**
Kasstroom vóór financiering		**269.694**	**73.206**
Aflossingen op langlopende schulden	8	-260.390	-115.419
Opgenomen leningen	8	-	247.092
Betaald dividend	6	-122.664	-120.536
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		**-383.054**	**11.137**
Saldo kasstroom		**-113.360**	**84.343**
Saldo geldmiddelen begin boekjaar	5	291.179	206.836
Saldo geldmiddelen eind boekjaar	5	177.819	291.179
Mutatie geldmiddelen		**-113.360**	**84.343**

5.4 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling

Algemene toelichting en grondslagen

Activiteiten

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

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

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

Vestigingsadres en structuurregime

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

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

Aandeelhouders

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

Grondslagen voor het opstellen van de jaarrekening

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

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

Activa en verplichtingen worden in het algemeen gewaardeerd tegen de verkrijgings- of vervaardigingsprijs of de actuele waarde. Indien geen specifieke waarderingsgrondslag is vermeld vindt waardering plaats tegen de verkrijgingsprijs. Het boekjaar loopt van 1 januari 2022 tot en met 31 december 2022.

Vrijstelling consolidatieplicht

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

Verbonden partijen

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

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

Stelselwijzigingen

In 2022 zijn geen stelselwijzigingen doorgevoerd die invloed hebben op het vermogen en resultaat. De stelselwijziging als gevolg van de herziene RJ 270 heeft niet geleid tot aanpassingen in de omzet over 2021 en het eigen vermogen per 31 december 2021.

Oordelen en schattingen

Bij de toepassing van de grondslagen en regels voor het opstellen van de jaarrekening vormt de leiding van het Havenbedrijf Rotterdam zich diverse oordelen en schattingen. Indien het noodzakelijke inzicht zoals omschreven in Titel 9 Burgerlijk Wetboek 2, artikel 362, paragraaf 1 dit vereist, is de aard van deze oordelen en schattingen, inclusief de onderliggende assumpties, toegelicht bij de betreffende jaarrekeningpost. In 2022 zijn er geen significante wijzigingen in de wijze van oordelen en schatten.

De belangrijkste oordelen en schattingen inclusief de bijbehorende veronderstellingen zijn:

Interest rate swap

De effectiviteit van de interest rate swaps wordt onder meer beoordeeld op basis van de verwachte langetermijn-financieringsbehoefte die volgt uit de strategische ambities van het Havenbedrijf Rotterdam. Hierbij zijn schattingen gemaakt ten aanzien van economische ontwikkelingen en de effecten hiervan op het resultaat, de investeringen en de financieringsbehoefte. Deze schattingen worden gebruikt om een kwantitatieve analyse te

maken ter vaststelling of er mogelijk sprake is van een ineffectief deel van de interest rate swaps. Indien de financieringsbehoefte in werkelijkheid lager blijkt te zijn dan de gedane schattingen, kan dit leiden tot (toekomstige) ineffectiviteit die, indien de marktwaarde lager is dan de kostprijs, op dat moment in het resultaat verantwoord dient te worden. Mogelijke afwijkingen op verwachtingen kunnen niet worden uitgesloten en worden jaarlijks structureel beoordeeld.

Afschrijvingen en restwaarde

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

Valutaomrekening

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

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

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

Salderen

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

5.5 Grondslagen voor waardering van activa en passiva

Activa

Immateriële vaste activa

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

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

Materiële vaste activa

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

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

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

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

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

De afschrijvingsperioden zijn als volgt bepaald:

• Terreinen en infraplus	niet afgeschreven-30 jaar
• Openbare infra, havenbekken en vaarwegen	25-50 jaar
• Kademuren, steenglooiingen, steigers en overige afmeervoorzieningen	25-75 jaar
• Vaste bedrijfsmiddelen en overige activa	3-50 jaar

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

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

Financiële vaste activa

Deelnemingen

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

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

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

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

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

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

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

Latente belastingvorderingen

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

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

Belastinglatenties worden gewaardeerd op nominale waarde.

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

Vorderingen

De onder financiële vaste activa opgenomen verstrekte leningen en overige vorderingen en handelsvorderingen worden bij eerste verwerking gewaardeerd tegen de reële waarde vermeerderd met de direct daaraan toe te rekenen transactiekosten. Na de eerste verwerking worden de verstrekte leningen en overige vorderingen gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs volgens de effectieve-rentemethode. Indien er geen sprake is van agio of disagio of transactiekosten is de geamortiseerde kostprijs gelijk aan de nominale waarde van de vordering. Baten en lasten worden in de winst-en-verliesrekening verwerkt zodra de vorderingen aan een derde worden overgedragen of een bijzondere waardevermindering ondergaan, alsmede via het amortisatieproces.

Derivaten en hedge accounting

Het beleid van het Havenbedrijf Rotterdam is om een deel van de rente-, valuta- en productprijsrisico's effectief af te dekken. Het Havenbedrijf Rotterdam maakt hierbij gebruik van afgeleide financiële instrumenten welke niet beursgenoteerd zijn en waarvan de onderliggende waarde niet beursgenoteerd is. Initiële waardering vindt plaats tegen reële waarde en vervolgwaardering tegen kostprijs (of lagere reële waarde). Het Havenbedrijf Rotterdam voldoet aan de voorwaarden om kostprijshedge-accounting toe te kunnen passen en past dit ook toe.

Indien de hedgerelatie effectief is, blijven waardeveranderingen van de derivaten off-balance. De mate van effectiviteit van de afgesloten derivaten, waaronder de interest rate swaps, wordt jaarlijks getoetst door het vergelijken van de kritische kenmerken van het hedge-instrument en de afgedekte positie. Indien deze kenmerken niet geheel overeenkomen, is er een indicatie van een mogelijk ineffectief deel en wordt een kwantitatieve ineffectiviteitsmeting uitgevoerd. Hierbij wordt de verandering van de reële waarde van het afgesloten derivaat vergeleken met de reële-waardeverandering van een hypothetisch derivaat waarvan de kritische kenmerken exact overeenkomen met de afgedekte positie(s). Indien het instrument (deels) ineffectief is, wordt dit deel zonder kostprijshedge-accounting gewaardeerd op kostprijs of lagere marktwaarde en wordt de waardemutatie van het ineffectieve deel ten laste of bij mogelijk latere terugname ten gunste van de winst-en-verliesrekening gebracht in de financiële baten en lasten. Het toepassen van kostprijshedge-accounting wordt beëindigd als het hedge-instrument afloopt of wordt verkocht, beëindigd of uitgeoefend. Of wanneer de hedge niet langer voldoet aan de voorwaarden voor hedge-accounting.

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

Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa

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

Een kasstroomgenererende eenheid is de kleinst identificeerbare groep (toegerekende) activa die zelfstandig kasstromen genereert die grotendeels onafhankelijk zijn van de kasstromen uit andere activa of groepen van activa. Kasstroomgenererende eenheden worden onderscheiden op basis van de economische samenhang tussen activa en het genereren van externe kasstromen en niet op basis van afzonderlijke juridische entiteiten.

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

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

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

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

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

Voorraden

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

Vorderingen

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

Liquide middelen

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

Passiva

Voorzieningen

Voorzieningen worden gevormd indien op balansdatum in rechte afdwingbare of feitelijke verplichtingen bestaan, waarbij het waarschijnlijk is dat een uitstroom van middelen noodzakelijk is en waarvan de omvang op betrouwbare wijze is te schatten. De omvang van de voorziening wordt bepaald door de beste schatting van de bedragen die noodzakelijk zijn om de desbetreffende verplichtingen en verliezen per balansdatum af te wikkelen. Voorzieningen worden gewaardeerd tegen contante waarde.

Pensioenen

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

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

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

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

De dekkingsgraad van ABP op 31 december 2022 was 110,9%.

Overige personeelsregelingen

Er zijn voorzieningen getroffen voor toekomstige betalingen aan personeel in het kader van vervroegde uittreding, toekomstige bijdragen in de ziektekostenpremies na pensionering en jubileumuitkeringen. De omvang van de verplichtingen wordt bepaald door het contant maken van de geschatte toekomstige kasstromen, rekening houdend met verwachte salarisontwikkelingen, kans op uitdiensttreding, kans op overlijden alsmede loopbaanontwikkelingen en inflatieveronderstellingen. Hierbij wordt uitgegaan van rentetarieven die gelden voor hogekwaliteit-ondernemingsobligaties per 31 december 2022. De dotatie aan de voorziening personeelsregelingen wordt verantwoord onder de personeelslasten in de winst-en-verliesrekening.

Voorziening voor toekomstige bodemsanering

De voorziening voor toekomstige bodemsanering heeft betrekking op door het Havenbedrijf Rotterdam geaccepteerde restvervuiling bij huurbeëindiging van terreinen. De omvang van de voorziening wordt bepaald door de contante waarde van de verwachte saneringsuitgaven op de locaties waarbij de huurder de saneringsverplichting afgekocht heeft. Deze verwachte saneringsuitgaven worden berekend op basis van de huidige saneringskosten, het verwachte moment van sanering (in de toekomst) en verwachte effecten op de saneringskosten door technologische ontwikkelingen op dit gebied. De gehanteerde rentevoet is gebaseerd op basis van hogekwaliteit-ondernemingsobligaties per 31 december 2022.

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

Langlopende schulden

Langlopende leningen

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

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

Afkoop erfpacht

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

Reservation fees

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

Kortlopende schulden

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

Leasing

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

Het Havenbedrijf Rotterdam als lessee

Financiële leasing

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

Operationele leasing

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

Het Havenbedrijf Rotterdam als lessor

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

5.6 Grondslagen voor de bepaling van het resultaat

De bepaling van het resultaat

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

Opbrengsten

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

Huur- en erfpachtopbrengsten

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

Zeehavengeld

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

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

Binnenhavengeld

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

Overige opbrengsten

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

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

Exploitatiesubsidies

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

Kosten

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

Personeelskosten

Periodiek betaalbare beloningen

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

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

Financiële baten en lasten

Rentebaten en rentelasten

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

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

Activeren van rentelasten

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

Passiveren van rentelasten

Rentelasten worden toegevoegd aan voorzieningen en langlopende schulden waarvan de balanswaarde wordt bepaald op basis van een contantewaarde-berekening.

Belastingen over de winst of het verlies

Acute belastingen

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

Latente belastingen

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

De waardering van latente belastingverplichtingen en -vorderingen wordt gebaseerd op de fiscale gevolgen van de door de groep, per balansdatum, voorgenomen wijze van realisatie of afwikkeling van activa, voorzieningen, schulden of overlopende passiva. Het belastingtarief en de fiscale wetgeving gehanteerd om het bedrag te bepalen, zijn vastgesteld dan wel er is materieel toe besloten op balansdatum. Hierbij wordt uitgegaan van het geldende belastingtarief. De latente belastingverplichtingen en vorderingen worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

De latente belastingvorderingen en -verplichtingen worden gesaldeerd indien en voor zover voldaan aan de volgende criteria:

- Het Havenbedrijf Rotterdam beschikt over een deugdelijk juridisch instrument om niet-latente belastingvorderingen te verrekenen met niet-latente belastingenverplichtingen voor zover deze betrekking hebben op hetzelfde boekjaar.
- De belastinglatenties houden verband met winstbelastingen die betrekking hebben op dezelfde fiscale eenheid en door dezelfde belastingautoriteit worden geheven.

Resultaat deelnemingen (gewaardeerd op netto vermogenswaarde)

Het resultaat deelnemingen is het bedrag waarmee de boekwaarde van de deelneming sinds de voorafgaande jaarrekening is gewijzigd als gevolg van het door de deelneming behaalde resultaat voor zover dit aan het Havenbedrijf Rotterdam wordt toegerekend.

5.7 Grondslagen voor het kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de indirecte methode. De geldmiddelen in het kasstroomoverzicht bestaan uit liquide middelen. Ontvangen en betaalde rente zijn opgenomen onder de kasstroom uit operationele activiteiten. Betaalde dividenden zijn opgenomen onder de kasstroom uit financieringsactiviteiten. Geactiveerde rentekosten zijn opgenomen in de kasstroom uit investeringsactiviteiten. Kasstromen in vreemde valuta worden omgerekend tegen de koers op het transactiemoment.

5.8 Toelichting op de balans

1. Immateriële vaste activa

(bedragen x € 1.000)	Kosten van ontwikkeling (intern gegenereerd)	Kosten van verwerving ter zake van vergunningen en rechten van intellectuele eigendom (aangekocht)	Immateriële vaste activa in aanbouw	Totaal
Aanschafwaarde	99.715	51.577	20.432	171.724
Cumulatieve afschrijvingen	-59.697	-32.758		-92.455
Boekwaarde 1 januari 2022	**40.018**	**18.819**	**20.432**	**79.269**
Bruto-investeringen	-	-	23.347	23.347
Desinvesteringen (aanschafwaarde)	-	-	-	-
Desinvesteringen (cum. afschrijvingen)	-	-	-	-
Subsidies	-	-	-	-
(Rijks)bijdragen	-	-	-	-
Afschrijvingen	-13.665	-6.516	-	-20.181
Bijzondere waardeverminderingen	-78	-	-1.126	-1.204
Overboeking (i)mva aanschafwaarde	-	-	-1.293	-1.293
Overboeking (i)mva afschrijvingen	-	-	-	-
Ingebruikname	13.271	3.222	-16.493	-
Mutaties 2022	**-472**	**-3.294**	**4.435**	**669**
Boekwaarde 31 december 2022	**39.546**	**15.525**	**24.867**	**79.938**
Aanschafwaarde	112.908	54.799	24.867	192.574
Cumulatieve afschrijvingen	-73.362	-39.274		-112.636
Boekwaarde 31 december 2022	**39.546**	**15.525**	**24.867**	**79.938**
Afschrijvingsperioden in jaren	3 tot 10 jaar	2 tot 10 jaar		

De immateriële vaste activa zijn in 2022 met 23,3 miljoen euro toegenomen door investeringen en met 20,2 miljoen euro afgenomen door afschrijvingen. De immateriële vaste activa in aanbouw bestaat voor 19,6 miljoen euro uit intern gegenereerde activa.

De kosten van ontwikkeling betreffen intern gegenereerde immateriële vaste activa en zien met name toe op zelf ontwikkelde IT applicaties en software. De kosten van verwerving ter zake van vergunningen en rechten van intellectuele eigendom betreffen met name aangekochte licenties.

2. Materiële vaste activa

(bedragen x € 1.000)	Terreinen en infraplus	Openbare infra, havenbekkens en vaarwegen	Kademuren, steenglooiingen, steigers en overige afmeer-voorzieningen	Vaste bedrijfs-middelen en overige activa	Materiële vaste activa in aanbouw	Totaal
Aanschafwaarde	1.629.780	1.314.443	1.981.724	861.472	122.852	5.910.271
Cumulatieve afschrijvingen	-362.968	-566.768	-707.581	-356.985	-	-1.994.302
Boekwaarde 1 januari 2022	**1.266.812**	**747.675**	**1.274.143**	**504.487**	**122.852**	**3.915.969**
Bruto-investeringen	-	-	-	-	221.855	221.855
Desinvesteringen (aanschafwaarde)	-201	-3.272	-1.874	-2.405	-	-7.752
Desinvesteringen (cum. afschrijvingen)	-	3.272	1.690	2.405	-	7.367
Subsidies	-	-	-	-	-4.701	-4.701
(Rijks)bijdragen	-	-	-	-	-7.763	-7.763
Afschrijvingen	-23.222	-42.278	-51.867	-32.289	-	-149.656
Bijzondere waardeverminderingen	-	-	-2.989	-	-3.694	-6.683
Overboeking (i)mva aanschafwaarde	-	-	-	-	1.293	1.293
Overboeking (i)mva afschrijvingen	-	-	-	-	-	-
Ingebruikname	39.245	37.306	33.784	26.671	-137.006	-
Mutaties 2022	**15.822**	**-4.972**	**-21.256**	**-5.618**	**69.984**	**53.960**
Boekwaarde 31 december 2022	**1.282.634**	**742.703**	**1.252.887**	**498.869**	**192.836**	**3.969.929**
Aanschafwaarde	1.668.824	1.348.477	2.013.634	885.738	192.836	6.109.509
Cumulatieve afschrijvingen	-386.190	-605.774	-760.747	-386.869	-	-2.139.580
Boekwaarde 31 december 2022	**1.282.634**	**742.703**	**1.252.887**	**498.869**	**192.836**	**3.969.929**
Afschrijvingsperioden in jaren	geen tot 30 jaar	25 tot 50 jaar	25 tot 75 jaar	5 tot 50 jaar	n.v.t.	

De grootste investeringen in 2022 zien toe op de aanleg kademuren Amaliahaven en de landaanwinning op Maasvlakte 2.

In het boekjaar is op materiële vaste activa in aanbouw een bedrag van 2,2 miljoen euro aan bouwrente geactiveerd (2021: 4,1 miljoen euro) en 13,9 miljoen euro aan personeelslasten (2021: 14,3 miljoen euro). De (Rijks)bijdragen en subsidies van in totaal 12,5 miljoen euro heeft voor 2,9 miljoen euro betrekking op subsidies voor projecten in de Waalhaven.

De bijzondere waardeverminderingen bestaan voornamelijk uit de afboeking van de resterende boekwaarde van activa waarvan het beheer is overgedragen aan de gemeente Rotterdam (3,0 miljoen euro). Voor afkoop van het toekomstig onderhoud dat na overdracht van het beheer voor rekening van de gemeente Rotterdam komt is een afkoopsom betaald. Zie ook 14 ‘Overige bedrijfslasten’.

De mutatie technische adviezen (3,0 miljoen euro) maken onderdeel uit van de bruto-investeringen. Technische adviezen betreffen voorbereidingskosten voor projecten waarvoor de definitieve investeringsbeslissing nog moet plaatsvinden.

Bij de oprichting is het economisch eigendom van de haventerreinen in het Havenbedrijf Rotterdam ingebracht. Het juridisch eigendom van deze terreinen berust bij de gemeente Rotterdam.

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft als lessor operationele leasecontracten voor de terreinen afgesloten. De aangegane leaseovereenkomsten betreffen veelal overeenkomsten met een looptijd van 25 jaar met een optie tot verlenging van 25 jaar, waarbij de leasebetalingen een vast bedrag per gehuurde hectare bedraagt. Ook zijn er contracten met een opzegtermijn van een jaar of korter. Met deze condities is rekening gehouden in de looptijdanalyse. De overeenkomsten kunnen niet doorverkocht worden en onderhuur is alleen toegestaan met wederzijdse goedkeuring van het Havenbedrijf Rotterdam. De gemiddelde resterende looptijd

van de leasecontracten per balansdatum is 19,2 jaar. Ten aanzien van de looptijdanalyse van de toekomstige minimale leasebetalingen kan vermeld worden dat de omvang van de contracten die binnen 1 jaar afloopt circa 4% van de totale toekomstige opbrengsten bedraagt en contracten met een looptijd die tussen 1 en 5 jaar afloopt bedraagt circa 16% van de totale toekomstige opbrengsten.

3. Financiële vaste activa

(bedragen x € 1.000)	Deelnemingen in groepsmaatschappijen	Overige deelnemingen	Latente belastingvordering	Vorderingen op overige deelnemingen	Overige vorderingen	Totaal
1 januari 2022	**6.734**	**155.025**	**1.090.690**	**5.500**	**442.668**	**1.700.617**
Kapitaalstortingen	-	-	-	-	-	**-**
Aflossingen	-	-	-	-1.350	-614	**-1.964**
Dividend uitkering	-	-	-	-	-	**-**
Herrubricering naar kortlopende vorderingen	-	-	-	-	-44.924	**-44.924**
Afkoop onderhoud spoor MV2	-	-	-	-	18.442	**18.442**
Periodetoewijzing reducties contractopbrengsten	-	-	-	-	9.746	**9.746**
Overige mutaties	-	-	-	-	7.226	**7.226**
Resultaat deelnemingen	-7.570	17.142	-	-	-	**9.572**
Bijzondere waardeverminderingen	-	-	-	-	-	**-**
Impact tariefswijziging en correcties voorgaande jaren	-	-	-9.306	-	-	**-9.306**
Vrijval	-	-	-32.960	-	-3.850	**-36.810**
Reserve omrekeningsverschillen	-3	11.871	-	-	-	**11.868**
31 december 2022	**-839**	**184.038**	**1.048.424**	**4.150**	**428.694**	**1.664.467**

Via de tussenhoudstermaatschappij MHR heeft Havenbedrijf Rotterdam in 2022 voor 11,8 miljoen euro aan kapitaalstortingen gedaan in haar deelnemingen, waarvan 7,9 miljoen euro in groepsmaatschappijen en 3,9 miljoen euro in overige deelnemingen. De kapitaalstortingen hebben plaatsgevonden vanuit MHR, Havenbedrijf Rotterdam heeft financiering beschikbaar gesteld via de rekening-courant verhouding tussen beide entiteiten.

Voor een overzicht van de deelnemingen zie toelichting 22 ‘Overzicht deelnemingen’.

Met de Belastingdienst is bij het opstellen van de fiscale openingsbalans per 01-01-2017 afgesproken dat de fiscaal hogere waardering van de afschrijfbare assets en de fiscaal lagere waardering van de derivaten positie in 17 jaar lineair vrijvallen zonder restwaarde. De latente belastingvordering valt vrij in de volgende termijnen:

(bedragen x € 1.000)	1 jaar	2 - 5 jaar	6 - 10 jaar	> 10 jaar	Totaal
	28.382	119.290	164.798	735.954	1.048.424
31 december 2022	**28.382**	**119.290**	**164.798**	**735.954**	**1.048.424**

De overige vorderingen bestaat met name (307,7 miljoen euro) uit de negatieve marktwaarde van het effectieve deel van de renteswap dat over de resterende looptijd wordt geamortiseerd. Voor verdere toelichting zie 11 ‘Financiële instrumenten en risicobeheersing’. Daarnaast bestaan de overige vorderingen voor 89,5 miljoen euro uit de periodetoerekening van contractopbrengsten over de looptijd van de betreffende huur- en erfpachtovereenkomsten en voor 18,4 miljoen uit de afkoop van onderhoud aan het spoor op Maasvlakte 2.

Er zijn geen zekerheden verstrekt ten aanzien van de overige vorderingen.

De overige financiële vaste activa zijn volledig langlopend.

4. Vorderingen

(bedragen x € 1.000)	31 december 2022	31 december 2021
Handelsvorderingen	67.050	62.256
Voorziening dubieuze debiteuren	-2.216	-2.229
Vorderingen gemeente Rotterdam en Rijk	22.565	18.100
Vorderingen op groepsmaatschappijen	29.113	37.510
Vorderingen op deelnemingen	747	1.268
Vooruitbetaalde vennootschapsbelasting	-	9.943
Belastingen en sociale verzekeringen	3.283	-
Overlopende activa	87.848	105.974
Totaal	**208.391**	**232.822**

De vorderingen op gemeente Rotterdam en Rijk bestaan voornamelijk uit de van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat nog te ontvangen subsidie inzake het project Theemswegtracé (16,7 miljoen euro).

Havenbedrijf Rotterdam heeft een rekening-courantverhouding met deelneming Mainport Holding Rotterdam N.V. welke is opgenomen in de Vorderingen op groepsmaatschappijen. De van toepassing zijnde rente bedraagt het op 01-01-2022 geldende 12 maands Euribor tarief plus een opslag van 1%. Omtrent aflossing en zekerheden is niets overeengekomen. Via de tussenhoudstermaatschappijen MHR en MFI heeft Havenbedrijf Rotterdam kapitaalstortingen gedaan in haar deelnemingen ten behoeve van kapitaalbehoeften voor 2022 en 2023.

De overlopende activa bestaan met name uit het kortlopende deel van de negatieve marktwaarde van het effectieve deel van de renteswap dat over de resterende looptijd wordt geamortiseerd (44,9 miljoen euro), zie voor nadere uitleg 11 ‘Financiële instrumenten en risicobeheersing’. Daarnaast bestaan de overlopende activa uit nog door te belasten kosten aan deelnemingen die aan het Porthos project zijn gerelateerd (11,9 miljoen euro), nog te ontvangen EU-subsidie inzake Theemswegtracé (4,4 miljoen euro), nog te ontvangen ladinggaranties (5,5 miljoen euro) en nog te factureren huur-, erfpacht-, en kadegelden (4,8 miljoen euro).

Alle kortlopende vorderingen hebben een looptijd van korter dan 1 jaar.

5. Liquide middelen

(bedragen x € 1.000)	31 december 2022	31 december 2021
Kas	2	1
Rekening-courant bank	177.817	266.191
Deposito	-	24.987
Totaal	**177.819**	**291.179**

De liquide middelen staan geheel ter vrije beschikking. De mutaties in de liquide middelen zijn opgenomen in het kasstroomoverzicht.

Kredietfaciliteiten

Havenbedrijf Rotterdam beschikt over een kortlopende kredietfaciliteit ter grootte van 300 miljoen euro. Hiervan heeft 50 miljoen euro betrekking op bancaire kredietfaciliteiten en 250 miljoen euro op een Euro Commercial Paper faciliteit (kapitaalmarktfinanciering). Hiervoor zijn geen zekerheden verstrekt.

6. Eigen vermogen

Mutatieoverzicht eigen vermogen

(bedragen x € 1.000)	Geplaatst aandelenkapitaal	Agio	Wettelijke reserve deelnemingen	Wettelijke reserve omrekeningsverschillen	Wettelijke reserve immateriële vaste activa	Overige reserves	Te bestemmen resultaat	Totaal
1 januari 2021	**900.000**	**391.200**	**69.240**	**-19.669**	**-**	**2.488.207**	**351.718**	**4.180.696**
Resultaat 2021	-	-	-	-	-	-	247.231	247.231
Uitgekeerd dividend 2020	-	-	-	-	-	-	-120.536	-120.536
Bestemming resultaat 2020	-	-	-	-	-	231.182	-231.182	-
Reserve omrekeningsverschillen	-	-	-	6.491	-	-	-	6.491
Reserve deelnemingen	-	-	-8.126	-	-	8.126	-	-
Mutatie reserve imva	-	-	-	-	57.070	-57.070	-	-
Totaal mutaties 2021	**-**	**-**	**-8.126**	**6.491**	**57.070**	**182.238**	**-104.487**	**133.186**
1 januari 2022	**900.000**	**391.200**	**61.114**	**-13.178**	**57.070**	**2.670.445**	**247.231**	**4.313.882**
Resultaat 2022	-	-	-	-	-	-	247.243	247.243
Uitgekeerd dividend 2021	-	-	-	-	-	-	-122.664	-122.664
Bestemming resultaat 2021	-	-	-	-	-	124.567	-124.567	-
Reserve omrekeningsverschillen	-	-	-	11.868	-	-	-	11.868
Reserve deelnemingen	-	-	5.016	-	-	-5.016	-	-
Mutatie reserve imva		-		-	2.033	-2.033	-	-
Totaal mutaties 2022	**-**	**-**	**5.016**	**11.868**	**2.033**	**117.518**	**12**	**136.447**
31 december 2022	**900.000**	**391.200**	**66.129**	**-1.310**	**59.103**	**2.787.963**	**247.243**	**4.450.328**

Resultaat 2022

Het resultaat 2022 is 247,2 miljoen euro (2021: 247,2 miljoen euro).

Aandelenkapitaal

Het maatschappelijk kapitaal van de onderneming bedraagt 3 miljard euro, verdeeld in 3 miljard doorlopend genummerde gewone aandelen van 1 euro elk.

Het geplaatste en gestorte aandelenkapitaal is ultimo 2022 900 miljoen euro en bestaat uit 900 miljoen gewone aandelen van 1 euro nominaal.

Wettelijke reserves

De wettelijke reserves hebben betrekking op de reserve deelnemingen voor positieve resultaten van deelnemingen waarvan uitkering niet kan worden bewerkstelligd, de reserve omrekeningsverschillen in verband met het aanhouden van deelnemingen in vreemde valuta en voor immateriële vaste activa zijnde geactiveerde kosten van ontwikkeling.

7. Voorzieningen

(bedragen x € 1.000)	Voorziening personeelsregelingen	Voorziening voor toekomstige bodemsanering	Totaal
1 januari 2022	**16.548**	**36.633**	**53.181**
Dotaties	1.729	-	1.729
Onttrekkingen	-4.189	-727	-4.916
Toerekening rente / effect rente wijziging	473	-3.500	-3.027
31 december 2022	**14.561**	**32.406**	**46.967**

Voorziening personeelsregelingen

De voorziening personeelsregelingen heeft betrekking op verplichtingen aan (voormalig) personeel in het kader van vervroegde uittreding, toekomstige bijdragen in ziektekostenpremies na pensionering en jubileumuitkeringen.

(bedragen x € 1.000)	31 december 2022	31 december 2021
Vervroegde uittreding	11.411	12.943
Ziektekostenpremies na pensionering	695	867
Overige uitgestelde beloningen	2.455	2.738
Totaal	**14.561**	**16.548**

Van de voorziening personeelsregelingen heeft 3,5 miljoen euro betrekking op een looptijd korter dan 1 jaar. Het resterende deel is langlopend. De voorziening toekomstige bodemsanering is volledig langlopend.

8. Langlopende schulden

(bedragen x € 1.000)	Krediet instellingen	Kapitaalmarkt financiering	Afkoop erfpacht	Overige langlopende schulden	Overlopende passiva	Totaal
Boekwaarde per 1 januari 2022	**1.015.144**	**191.875**	**121.719**	**11.135**	**289.572**	**1.629.445**
Aflossingen	-260.497	-	-	-	-	-260.497
Ontvangen reservation fees	-	-	-	-	8.196	8.196
Herrubricering naar kortlopende schulden	-	-	-	-	-8.824	-8.824
Vrijval	-	-	-	-	-2.193	-2.193
Overige mutaties	-	107	-3.610	-4.449	-	-7.952
Boekwaarde per 31 december 2022	**754.647**	**191.982**	**118.109**	**6.686**	**286.751**	**1.358.175**
Waarvan:						
looptijd < 1 jaar	160.497	2.000	3.530	-	-	166.027
looptijd >= 1 en <= 5 jaar	275.351	6.000	13.502	-	79.198	374.051
looptijd > 5 jaar	318.800	183.982	101.077	6.686	207.553	818.097

Schulden aan kredietinstellingen
De schulden aan kredietinstellingen zijn afgenomen door het aflossen van leningen, er is voor 260,4 miljoen euro afgelost. De rentevergoeding over de schulden aan kredietinstellingen is deels variabel en gebaseerd op het 3-maands euribortarief + gemiddelde opslag van 34,3 basispunt. Deze variabele rentevergoeding is deels gefixeerd door middel van een renteswap naar een vast rentepercentage (zie toelichting 11 'Financiële Instrumenten en risicobeheersing'). Voor de schulden aan kredietinstellingen zijn geen zekerheden afgegeven.

Schulden kapitaalmarktfinanciering
Alle kapitaalmarktfinanciering kent een vaste rente (gemiddeld 1,12%).

Afkoop erfpacht
Dit betreft de stand van de door klanten afgekochte erfpachtvergoedingen.

Overige langlopende schulden
De overige langlopende schulden zien voornamelijk toe op de schulden aan klanten als gevolg van contractafspraken.

Overlopende passiva
De overlopende passiva bestaan voor 158,0 miljoen euro uit vooruitontvangen reservation fees. Hiervan heeft 104,4 miljoen euro betrekking op terreinen die nog in gebruik genomen moeten worden. In 2022 is een bedrag van 1,8 miljoen euro aan reservation fees vrijgevallen. Daarnaast bestaan de overlopende passiva voor 125,7 miljoen euro uit de afkoop van de renteswap. Voor verdere uitleg inzake de afkoop renteswap, zie 11 'Financiële instrumenten en risicobeheersing'.

Faciliteiten voor langlopende schulden
Het Havenbedrijf Rotterdam heeft kredietfaciliteiten afgesloten met Europese Investeringsbank (EIB), Bank Nederlandse Gemeenten (BNG), ING, Rabobank, ABN AMRO en Helaba tot een bedrag van 1,45 miljard euro, waarvan per 31 december 2022 704,6 miljoen euro is benut. Daarmee worden investeringen in het havengebied gefinancierd. De jaarlijkse rente is gebaseerd op een euribornotering. Deze variabele rentevergoeding is deels gefixeerd door middel van een renteswap naar een vast rentepercentage (zie toelichting 11 'Financiële instrumenten en risicobeheersing'). Voor de faciliteiten voor langlopende schulden zijn geen zekerheden verstrekt.

Er zijn geen langlopende schulden aan groepsmaatschappijen en/of overige deelnemingen.

9. Kortlopende schulden

(bedragen x € 1.000)	31 december 2022	31 december 2021
Handelscrediteuren	19.182	19.932
Investeringscrediteuren	18.986	10.275
Nog te ontvangen facturen handelscrediteuren	24.069	10.528
Nog te ontvangen facturen investeringscrediteuren	7.940	7.542
Schulden gemeente Rotterdam en Rijk	10.574	5.218
Te betalen vennootschapsbelasting	2.974	-
Belastingen en sociale verzekeringen	8.526	16.269
Pensioenen	2.107	1.984
Vakantiegeld en vakantiedagen	4.766	5.170
Ontvangen reservation fees	1.813	1.813
Vooruitgefactureerde huur- en erfpachtopbrengsten	70.363	61.977
Overlopende passiva	74.681	83.419
Totaal	**245.981**	**224.127**

De overlopende passiva bestaan voornamelijk uit nog te betalen bedragen waaronder nog te betalen kortingen zeehavengeld van 22,8 miljoen euro, nog te betalen ladinggaranties van 10,1 miljoen euro en het kortlopende deel van het effectieve deel van de renteswap van 8,8 miljoen euro (zie voor nadere uitleg 11 'Financiële instrumenten en risicobeheersing'). Er is geen sprake van kortlopende schulden aan groepsmaatschappijen en/of overige deelnemingen. Alle kortlopende schulden hebben een looptijd van korter dan 1 jaar.

10. Niet in de balans opgenomen regelingen

Havenbedrijf Rotterdam is voorwaardelijke regelingen en meerjarige financiële rechten en verplichtingen aangegaan met gemeenten, deelnemingen en externe partijen. Deze regelingen en verplichtingen hebben voornamelijk betrekking op de ontwikkeling en het onderhoud van het Haven Industrie Complex Rotterdam, de zeehaven Dordrecht en de interne bedrijfsvoering.

Onderstaand zijn de belangrijkste niet in de balans opgenomen regelingen opgenomen. PM wordt weergegeven indien het niet exact duidelijk is wanneer de uitgave gedaan zal worden, of wanneer de hoogte van de uitgave onzeker is vanwege de voorwaardelijkheid van de regeling.

Investeringen

	Schatting financieel effect en looptijd					
(bedragen x € 1 miljoen)	Oorspronkelijke verplichting	Resterende verplichting	FY 2023	Looptijd > 2023	Einddatum	Recht/ verplichting
INVESTERINGEN						
Openstaande verplichtingen marktpartijen	PM	116,7	PM	PM	NVT	Verplichting
Aanleg Amaliahaven	219,2	107,2	PM	PM	2023	Verplichting
Bijdrage pijpleidingcorridor openbaar gebied	10,0	10,0	-	10,0	2024	Verplichting
Bijdrage kademuuraanpassingen RST	3,0	PM	PM	PM	2033	Verplichting

De containervolumes in Rotterdam blijven naar verwachting de komende jaren toenemen. Om de leidende positie als Europa's grootste containerhaven verder te versterken, investeert Havenbedrijf Rotterdam in de verdere uitbouw van de Prinses Amaliahaven gelegen op Maasvlakte II.

Daarnaast draagt het Havenbedrijf Rotterdam bij in de realisatie van een pijpleidingcorridor om twee terreinen op de Maasvlakte met elkaar te verbinden en investeert in kademuuraanpassingen.

Het Rijk

	Schatting financieel effect en looptijd					
(bedragen x € 1 miljoen)	Oorspronkelijke verplichting	Resterende verplichting	FY 2023	Looptijd > 2023	Einddatum	Recht/ verplichting
HET RIJK						
Garantieregeling Porthos	7,3	7,3	7,3	-	2023	Verplichting

Doordat de Raad van State in november 2022 heeft geoordeeld dat de bouwvrijstelling stikstof niet gebruikt mag worden voor bouwprojecten, is de finale investeringsbeslissing voor het Porthos project vertraagd. Om geen significante vertraging op te lopen in het project dienen bestellingen van long lead items voortgezet te worden. Vanwege het risico dat hiermee samenhangt, is door de initiatiefnemers van Porthos (Havenbedrijf Rotterdam N.V., EBN B.V. en N.V. Nederlandse Gasunie) een verzoek voor een garantieregeling bij het Rijk ingediend, waarbij het Rijk tot een maximum van 175,6 miljoen euro van de investeringskosten zal dekken indien het Porthos project onverhoopt geen doorgang vindt. Ter dekking van deze garantieregeling dient een premie betaald te worden van in totaal 21,9 miljoen euro, waarvan één derde deel voor rekening van het Havenbedrijf Rotterdam komt. De te betalen premie is nog onder voorwaarde dat de garantieregeling goedgekeurd wordt door de Eerste en Tweede Kamer.

Gemeente Rotterdam

	Schatting financieel effect en looptijd					
(bedragen x € 1 miljoen)	Oorspronkelijke verplichting	Resterende verplichting	FY 2023	Looptijd > 2023	Einddatum	Recht/ verplichting
GEMEENTE ROTTERDAM						
Programma Rotterdam Makers District / M4H	3,5	1,5	0,4	0,8	2024	Verplichting

Ten tijde van de verzelfstandiging van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam tot Havenbedrijf Rotterdam N.V. is met de gemeente Rotterdam overeengekomen dat Havenbedrijf Rotterdam bijdraagt in de uitvoering van leefbaarheidsprojecten. In dit kader is met de gemeente Rotterdam overeengekomen dat Havenbedrijf Rotterdam een bijdrage levert aan Programmabureau Rotterdam Makers District / M4H (Merwe Vierhavens), voor de verdere ontwikkeling van het Rotterdam Makers District / M4H.

Zeehaven Dordrecht

	Schatting financieel effect en looptijd					
(bedragen x € 1 miljoen)	Oorspronkelijke verplichting	Resterende verplichting	FY 2023	Looptijd > 2023	Einddatum	Recht/ verplichting
ZEEHAVEN DORDRECHT						
Gemeente Dordrecht (jaarlijkse canon voor zeehaven Dordrecht)	36,3	12,0	2,4	9,6	2027	Verplichting
Gemeente Dordrecht (ontwikkeling zeehaven Dordrecht, minimale investering op voorwaarde van voldoende rendement)	10,0	2,9	PM	PM	2027	Verplichting
Compensatieregeling PWA-terminal	1,5	PM	PM	PM	2031	Verplichting

Met de gemeente Dordrecht is een overeenkomst gesloten waarin is vastgelegd dat het Havenbedrijf Rotterdam tot en met 2027 het beheer, de exploitatie en de ontwikkeling van het zeehavengebied Dordrecht voor haar rekening neemt. Voor het verkrijgen van de hoofderfpacht betaalt het Havenbedrijf Rotterdam een initiële jaarlijkse vergoeding van 1,8 miljoen euro. Door toeslagen en indexatie loopt de jaarlijkse vergoeding op tot circa 2,4 miljoen euro in 2023. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft ten behoeve van de invulling van het Zeehavengebied Dordrecht reeds 7,1 miljoen euro geïnvesteerd in haven gerelateerde projecten. Daarnaast is een voorwaardelijke verplichting aangegaan in de vorm van een compensatieregeling voor de PWA-terminal.

Deelnemingen

	Schatting financieel effect en looptijd					
(bedragen x € 1 miljoen)	Oorspronkelijke verplichting	Resterende verplichting	FY 2023	Looptijd > 2023	Einddatum	Recht/ verplichting
DEELNEMINGEN						
Rotterdam Port Fund	10,0	1,9	PM	PM	NVT	Verplichting
Portbase (financiële vergoeding)	19,3	19,3	6,4	12,9	2025	Verplichting

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft zich gecommitteerd voor 10,0 miljoen euro om deel te nemen in investeringsfonds Rotterdam Port Fund (RPF). RPF is gericht op het verstrekken van kapitaal aan innovatieve ondernemingen om mede de transitie van de haveneconomie te stimuleren. Het totale geïnvesteerde vermogen is momenteel 8,1 miljoen euro.

Portbase ontwikkelt het Port Community System (PCS). In dit systeem wisselen bedrijven, organisaties en overheden logistieke gegevens uit, wat bijdraagt aan het doel om een slimme, digitale haven te zijn. De financiële vergoeding voor 2022 bedraagt 6,4 miljoen euro (2021: 6,1 miljoen euro).

Bijdragen aan overige partijen

	Schatting financieel effect en looptijd					
(bedragen x € 1 miljoen)	Oorspronkelijke verplichting	Resterende verplichting	FY 2023	Looptijd > 2023	Einddatum	Recht/ verplichting
OVERIGE PARTIJEN						
Investering Energietransitie	8,0	8,0	NVT	8,0	2023	Verplichting
Smartport (Samenwerking universiteiten en kennisinstellingen)	5,0	4,0	1,0	3,0	2026	Verplichting
Sponsoring, subsidies, hospitality en donaties	PM	PM	2,1	PM	NVT	Verplichting
Garantie bevaarbaarheid Slijkgat	PM	PM	PM	PM	NVT	Verplichting
Aankoop stikstofcertificaten	4,5 - 16,6	PM	PM	PM	2023	Verplichting
Havenomgevingfonds	5,0	3,5	1,0	2,0	2025	Verplichting

In het kader van de energietransitie heeft het Havenbedrijf Rotterdam toegezegd een bijdrage te willen leveren van in totaal 8,0 miljoen euro aan ontwikkelingsprojecten die ten doel hebben om de energietransitie te bevorderen en te bespoedigen.

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft aan de Gemeente Goedereede de toezegging gedaan dat het Slijkgat, de vaargeul die de haven van Stellendam verbindt met de open zee, op 5,5 meter diepte wordt gehouden.

Het Havenbedrijf Rotterdam stelt via de Stimuleringsregeling Klimaatvriendelijke Zeevaart voor een periode tot 2022 maximaal 5,0 miljoen euro beschikbaar voor projecten in het Rotterdamse havengebied waarbij nieuwe klimaatvriendelijke brandstoffen worden toegepast in de zeevaart.

Het Havenbedrijf Rotterdam is een voorwaardelijke aankoop van stikstofcertificaten aangegaan. De verplichting hangt af van de hoeveelheid stikstofcertificaten dat beschikbaar komt.

Het Havenomgevingsfonds is een initiatief van het Havenbedrijf Rotterdam en met ingang van 1 juli 2021 kunnen vanuit dit fonds financiële bijdragen worden verstrekt voor de uitvoering van projecten in de directe omgeving van het Rotterdamse havengebied die bijdragen aan de leefomgevingskwaliteit. Dit kan zowel betrekking hebben op de milieukwaliteit van de fysieke omgeving als de ruimtelijke kwaliteit van de fysieke omgeving.

Overige voorwaardelijke regelingen en meerjarige financiële rechten en verplichtingen

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft twee garanties verstrekt aan samenwerkingsverbanden. De hoogte van de garantie is afhankelijk van het zich voordoen van een toekomstige onzekerheid. De maximale waarde van de garantiestelling bedraagt 0,7 miljoen euro.

In een aantal huur- of erfpachtcontracten is Havenbedrijf Rotterdam omzet- of ladinggaranties overeengekomen voor een vooraf vastgestelde periode als onderdeel van door Havenbedrijf Rotterdam gedane investeringen.

Met leveranciers zijn langlopende verplichtingen aangegaan met betrekking tot het onderhoud van het havengebied, infrastructuur en de interne bedrijfsvoering. Dit betreffen meerjarige contracten voor onder andere huur van kantoorpanden, lease van voertuigen, IT-diensten, baggerwerkzaamheden, onderhoud verkeersbegeleidingssysteem, de levering van water aan binnenvaart, opleiding van personeel en digitalisering van de Rotterdamse haven. Voor 2023 bedraagt deze verplichting circa 18,4 miljoen euro. De totale verplichting voor een periode langer dan een jaar bedraagt circa 3,1 miljoen euro. Ten aanzien van de huur van kantoorpanden en lease van voertuigen bedraagt de verplichting voor 2023 circa 6,7 miljoen euro, de verplichting voor langer dan een jaar tot 5 jaar bedraagt circa 22,9 miljoen euro en de verplichting voor een periode langer dan 5 jaar bedraagt circa 42,6 miljoen euro.

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

Fiscale eenheid vennootschapsbelasting

Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. maakt onderdeel uit van een fiscale eenheid voor de vennootschapsbelasting met de volgende deelnemingen:

- Mainport Holding Rotterdam N.V.
- Cruise Port Rotterdam B.V.
- Portshuttle Rotterdam B.V.
- Blockchain Fieldlab B.V.
- Nextlogic B.V.
- PortXchange Products B.V.
- Mainport Foreign Investments B.V.
- Port of Pecém Participations B.V.
- MHR Commanditaire Vennoot B.V.
- MHR Silent Partner B.V.
- The Green Near Future 4 B.V.
- HbR CCS B.V.
- HbR CCS Pipeline LP B.V.
- HbR CCS BD LP B.V.
- HbR Hydrogen B.V.
- PXP Global Services B.V.
- Cruise Port Shore Power B.V.

Het Havenbedrijf Rotterdam is uit dien hoofde hoofdelijk aansprakelijk voor de belastingschuld van de fiscale eenheid als geheel. Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. draagt de gehele belastinglast en de verschuldigde vennootschapsbelasting wordt via het Havenbedrijf Rotterdam afgedragen.

Fiscale eenheid BTW

Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. maakt onderdeel uit van een fiscale eenheid voor de BTW met de volgende deelnemingen:

- Mainport Holding Rotterdam N.V.
- Cruise Port Rotterdam B.V.
- Portshuttle Rotterdam B.V.
- Blockchain Fieldlab B.V.
- Nextlogic B.V.
- Cruise Port Shore Power B.V.

- HbR CCS B.V.

Het Havenbedrijf Rotterdam is uit dien hoofde hoofdelijk aansprakelijk voor de belastingschuld van de fiscale eenheid als geheel. De verschuldigde BTW wordt via het Havenbedrijf Rotterdam N.V. afgedragen.

11. Financiële instrumenten en risicobeheersing

Algemeen

Deze toelichting verschaft informatie ten behoeve van het inschatten van de omvang van risico's die verbonden zijn aan de financiële positie.

Derivaten

Het Havenbedrijf Rotterdam maakt gebruik van swaps om eventuele prijsrisico's af te dekken, conform de richtlijnen van het Treasury Beleid. De berekende marktwaarde van deze derivaten bedraagt per 31 december 2022 15,8 miljoen euro (31 december 2021: -132,7 miljoen euro). De hoofdsom van deze derivaten is per 31 december 2022 375 miljoen euro (31 december 2021: 375 miljoen euro). Het Havenbedrijf Rotterdam past kostprijshedge-accounting toe.

Renteswaps

Op 31 december 2022 heeft het Havenbedrijf Rotterdam contracten inzake renteswaps uitstaan bij kredietinstellingen. Deze renteswaps dienen ter dekking van het renterisico dat het Havenbedrijf Rotterdam loopt op de variabel rentende leningen die uitstaan bij kredietinstellingen, alsmede de financieringsbehoefte op de lange termijn die volgt uit de strategische ambities van het Havenbedrijf Rotterdam.

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft uit hoofde van de renteswaps geen bijstortverplichtingen en loopt uit dien hoofde geen liquiditeitsrisico. Op grond van de contracten betaalt het Havenbedrijf Rotterdam per kwartaal rente over een per periode vastgesteld nominaal bedrag.

De te betalen vaste rente is gemiddeld 2,672%. Daarnaast ontvangt het Havenbedrijf Rotterdam een marktrente gelijk aan 3-maands Euribor over dit nominale bedrag.

Banking partners	Afgedekte waarde	Te betalen	Te ontvangen	Reële waarde	Reële waarde
(bedragen x € 1.000)				31 december 2022	31 december 2021
IRS contract 1 (Rabo)	125.000	2,6720%	3-maands Euribor	5.255	-44.238
IRS contract 2 (ING)	125.000	2,6720%	3-maands Euribor	5.255	-44.238
IRS contract 3 (ABN)	125.000	2,6720%	3-maands Euribor	5.255	-44.238
Totaal	**375.000**	**2,6720%**		**15.765**	**-132.714**

Ultimo 2022 heeft het Havenbedrijf Rotterdam een kwantitatieve ineffectiviteitsmeting uitgevoerd door de reële-waardeveranderingen van een hypothetisch derivaat (perfecte match met de afgedekte positie) te vergelijken met de reële-waardeveranderingen van het werkelijk afgesloten derivaat. Dit om vast te stellen of er mogelijk sprake is van een ineffectief deel van de renteswap. De kwantitatieve analyse van de hedge-relatie en de dynamiek en timing van de investeringsprognoses leiden ertoe dat de hedge-relatie als effectief is beoordeeld.

Embedded derivaten

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft onderzocht in hoeverre afgesloten contracten ook embedded derivaten bevatten en of deze afgescheiden dienen te worden. Hierbij is geconcludeerd dat diverse typen embedded derivaten binnen het Havenbedrijf Rotterdam aanwezig zijn. Voor deze embedded derivaten geldt dat deze een zodanig nauwe economische verbondenheid met het basiscontract hebben dat afscheiding niet noodzakelijk is.

Risico's

De langjarige, kapitaalintensieve en internationale activiteiten leiden ertoe dat het Havenbedrijf Rotterdam en zijn deelnemingen blootstaan aan verschillende financiële risico's, zoals koers-, liquiditeits-, valuta- en renterisico's en onzekerheden in de mogelijkheid om financiering aan te trekken. Transacties worden vastgelegd in het Treasury Management Systeem en/of de financiële administratie. Financiële risico's boven de 10 miljoen euro met een impact op de winst-en-verliesrekening worden afgedekt. Hiervoor kan bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt van rente- of valutaswaps.

De belangrijkste financiële (markt)risico's zijn:

Rente- en kasstroomrisico's

Het Havenbedrijf Rotterdam loopt renterisico over de rentedragende vorderingen (met name onder financiële vaste activa), liquide middelen en rentedragende langlopende en kortlopende schulden. Voor vorderingen en schulden met variabele renteafspraken loopt het Havenbedrijf Rotterdam risico ten aanzien van toekomstige kasstromen. Met betrekking tot vastrentende vorderingen en schulden loopt Rotterdam risico over de marktwaarde. Met betrekking tot schulden met variabele renteafspraken zijn contracten met betrekking tot het renterisico aangegaan (zie renteswaps). De rubricering naar contractuele renteherzieningsdata (of aflossingsdata indien laatstgenoemde eerder liggen) van de financiële instrumenten van het Havenbedrijf Rotterdam waarover renterisico wordt gelopen, luidt als volgt:

(bedragen x € 1.000)	< 1 jaar	1-5 jaar	> 5 jaar	Totaal	Gemiddeld gewogen effectieve rente in %
Vaste rentevoet (onderhevig aan renteprijsrisico)					
Financiële activa:					
Langlopende vorderingen	-	4.600	-	**4.600**	3,07%
Financiële passiva:					
Derivaten (notional amounts)	-	-	375.000	**375.000**	2,67%
Schulden aan kredietinstellingen	-	80.000	100.000	**180.000**	0,22%
Kapitaalmarktfinanciering	2.000	6.000	183.982	**191.982**	1,12%
Variabele rentevoet (onderhevig aan rentekasstroomrisico)					
Financiële activa:					
Derivaten (notional amounts)	-	-	375.000	375.000	3-mnds Euribor
Financiële passiva:					
Schulden aan kredietinstellingen	160.497	195.351	218.800	**574.647**	3-mnds Euribor + gem. opslag van 34,3 bp
Kapitaalmarktfinanciering	-	-	-	**-**	nvt

Van de variabel rentende leningen per 31 december 2022 (574,6 miljoen euro) is een bedrag van 375 miljoen euro afgedekt middels renteswaps waarvan de gemiddelde vaste rentevoet 2,67% bedraagt. Het gemiddelde bedrag van de resterende notional amounts van de derivaten waarover vaste rente wordt betaald en variabele rente wordt ontvangen bedraagt 375 miljoen euro.

(bedragen x € 1.000)	< 1 jaar	1-5 jaar	> 5 jaar	Totaal
Jaarlijks gemiddeld notional amounts (fixed)	375.000	375.000	375.000	375.000
Jaarlijks gemiddeld variabele leningen (floating)	574.647	574.647	574.647	574.647
Jaarlijks gemiddeld nettorisicopositie	199.647	199.647	199.647	199.647

Valutarisico

Het Havenbedrijf Rotterdam is voornamelijk werkzaam in Nederland, maar verricht ook investeringsactiviteiten in het kader van internationale participaties. Bij deze activiteiten is er sprake van een valutarisico.

Tegenpartij kredietrisico

Het Havenbedrijf Rotterdam handelt enkel met kredietwaardige partijen en heeft procedures opgesteld om de kredietwaardigheid te bepalen. Tevens zijn er richtlijnen opgesteld om de omvang van het kredietrisico bij elke partij te beperken. Bovendien bewaakt het Havenbedrijf Rotterdam voortdurend haar vorderingen en hanteert een strikte aanmaanprocedure. Daarnaast worden mitigerende maatregelen genomen zoals bankgaranties, borgstellingen, vooruitbetalingen en automatische incasso's.

Liquide middelen staan uit bij banken die onder toezicht staan van een centrale bank en minimaal een A-rating hebben.

Ten aanzien van de vorderingen die het Havenbedrijf Rotterdam heeft verstrekt aan maatschappijen waarin wordt deelgenomen, is geen historie van wanbetaling bekend. Door bovengenoemde maatregelen is het kredietrisico voor het Havenbedrijf Rotterdam minimaal. Ten aanzien van de financiële vaste activa is het potentiële kredietrisico beperkt tot een bedrag van 4,2 miljoen euro uit hoofde van leningen verstrekt aan overige deelnemingen, indien tegenpartijen hun verplichtingen niet nakomen.

Ten aanzien van de kortlopende vorderingen is het potentiële kredietrisico beperkt tot een bedrag van 64,8 miljoen euro uit hoofde van de handelsdebiteuren en 29,9 miljoen euro uit hoofde van de vorderingen op groepsmaatschappijen en deelnemingen, indien tegenpartijen hun verplichtingen niet nakomen.

Commodity-risico

Het Havenbedrijf Rotterdam loopt een beperkt commodity-risico op grondstoffen die gebruikt worden voor de realisatie van projecten. In de afspraken met contractaannemers worden deze risico's zo veel mogelijk gemitigeerd.

Liquiditeitsrisico

Het Havenbedrijf Rotterdam maakt gebruik van meerdere banken en instrumenten om over een verscheidenheid van kredietfaciliteiten te beschikken.

Belastingrisico

Op basis van Het Fiscaal beleid houdt het Havenbedrijf Rotterdam zich aan de tekst en geest van de geldende fiscale wet- en regelgeving. Het Havenbedrijf Rotterdam rapporteert over haar belastingpositie op basis van de best beschikbare informatie en advisering. Belastingbehandeling van transacties in met name het buitenland is daarbij niet altijd direct met absolute zekerheid vast te stellen.

Ook is het Havenbedrijf Rotterdam onderhevig aan veranderende fiscale wet- en regelgeving en overige toekomstige belastingontwikkelingen. Al deze factoren kunnen leiden tot een hogere of lagere belastingplicht en andere daarmee samenhangende kosten. Zodra voldoende mate van zekerheid is verkregen over het effect van deze risico's zal dit in de betreffende periode worden verwerkt in onze acute en latente belastingvorderingen en -verplichtingen.

Reële waarde

De reële waarden van de in de balans en niet in de balans opgenomen financiële instrumenten van het Havenbedrijf Rotterdam luiden als volgt:

	Boekwaarde		Reële waarde	
(bedragen x € 1.000)	31 december 2022	31 december 2021	31 december 2022	31 december 2021
Balans:				
Langlopende vorderingen	4.600	6.564	4.594	6.669
Langlopende schulden - leningen	-754.647	-1.015.144	-753.617	-1.039.359
Langlopende schulden - kapitaalmarkt	-191.982	-191.875	-145.812	-227.314
Niet in balans opgenomen				
Derivaten	-	-	15.765	-132.714

Langlopende vorderingen

De reële waarden van de langlopende vorderingen onder de financiële vaste activa zijn geschat aan de hand van de contante waarde van de toekomstige kasstromen tegen de geldende marktrente op balansdatum.

Langlopende schulden

De reële waarden van de langlopende schulden zijn bepaald aan de hand van de contante waarde van de toekomstige kasstromen tegen de geldende marktrente op balansdatum. Daarnaast is bij het vaststellen van de reële waarde geen rekening gehouden met eventuele herzieningsdata van de opslagen.

Derivaten

De waarde in het economisch verkeer van deze financiële instrumenten bestaat uit het bedrag waarvoor het Havenbedrijf Rotterdam deze instrumenten zou kunnen verhandelen of de verplichting kan worden afgewikkeld met goed geïnformeerde partijen die tot een transactie bereid zijn en onafhankelijk van het Havenbedrijf Rotterdam zijn. Zoals eerder aangegeven wordt de swap als effectief beschouwd en rechtvaardigt dit de toepassing van kostprijshedge-accounting.

Deelnemingen

Deelnemingen vallen onder de definitie van een financieel instrument. In 2022 hebben zich geen triggers voor een bijzondere waardevermindering voorgedaan.

Liquide middelen, kortlopende vorderingen en kortlopende schulden

Gezien de korte looptijd van deze instrumenten benadert de boekwaarde de waarde in het economisch verkeer.

5.9 Toelichting op de winst-en-verliesrekening

12. Som der bedrijfsopbrengsten

(bedragen x € 1.000)	2022	2021
Zeehavengeld	328.176	301.057
Binnenhavengeld	16.060	15.336
Inkomsten uit contracten	438.512	413.645
Totaal netto-omzet	**782.748**	**730.038**
Overige bedrijfsopbrengsten	42.916	42.685
Totaal	**825.664**	**772.723**

De inkomsten uit zeehavengeld zijn ten opzichte van 2021 voornamelijk gestegen door indexatie (2,5% in 2022) en door minder overslag per call, leidend tot een hogere prijs per ton (prijseffect). Daarnaast is er sprake van een afname in verstrekte kortingen.

De inkomsten uit contracten (onder andere huur, erfpacht en kadegelden) zijn met name gestegen als gevolg van afloop reducties, nieuwe contracten en indexatie.

De overige bedrijfsopbrengsten bestaan met name uit: opbrengsten voor het gebruik van boeien, palen en openbare kades, opbrengsten uit zandverkoop, baggerwerkzaamheden voor derden, slibopslag voor derden en de ontvangen bijdrage voor het Verkeersbegeleidend Systeem.

In de gerapporteerde omzetbedragen zijn geen bedragen begrepen die betrekking hebben op de ruil van goederen of diensten. Verder zijn geen kosten geactiveerd vanwege het verkrijgen van een overeenkomst.

De bedrijfsopbrengsten worden volledig gegenereerd in Nederland.

13. Lonen, salarissen en sociale lasten

(bedragen x € 1.000)	2022	2021
Lonen en salarissen	103.712	99.174
Pensioenlasten / voormalig personeel	19.706	19.747
Sociale lasten	12.729	11.603
Activering personeelslasten	-13.869	-14.262
Overige personeelslasten	1.632	1.372
Totaal	**123.910**	**117.634**

Personeelskosten van functies die voornamelijk aan investeringsprojecten werken worden geactiveerd op basis van direct toerekenbare uren, noodzakelijk voor de vervaardiging van een actief. Van de personeelskosten is 13,9 miljoen euro (2021: 14,3 miljoen euro) aan kosten geactiveerd in de materiële vaste activa.

14. Overige bedrijfslasten

(bedragen x € 1.000)	2022	2021
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	144.180	137.374
Overige bedrijfskosten	14.121	5.481
Totaal	**158.301**	**142.855**

In de post kosten uitbesteed werk en andere externe kosten zijn de reguliere lasten ten behoeve van scheepvaartbegeleiding, ontwikkeling, beheer en onderhoud van haveninfrastructuur, beheer van informatiesystemen, informatie- en communicatietechnologie, acquisitie- en accountmanagement en interne bedrijfsvoering opgenomen.

De overige bedrijfskosten zijn eenmalige of incidentele kosten en deze bestaan in 2022 voornamelijk uit schade- en onderhoudskosten op activa en exploitatiekosten gerelateerd aan projecten. In de overige bedrijfskosten is de afkoopsom van 10 miljoen euro opgenomen die aan de gemeente Rotterdam is betaald voor de afkoop van het onderhoud van activa die overgedragen zijn aan de gemeente.

15. Overige toelichtingen op de winst-en-verliesrekening

Operationele leasing – het Havenbedrijf Rotterdam als lessee

Gedurende het boekjaar is 1,7 miljoen euro (2021: 1,8 miljoen euro) aan leasebetalingen in de winst-en-verliesrekening verantwoord met betrekking tot operationele leasing van voertuigen.

Kosten van onderzoek en ontwikkeling

De ten laste van het resultaat 2022 gebrachte kosten van onderzoek en ontwikkeling bedragen 0,6 miljoen euro (2021: 1,0 miljoen euro). Het merendeel van de kosten voor innovatie wordt binnen projecten gerealiseerd.

16. Financiële baten en lasten

(bedragen x € 1.000)	2022	2021
Rentebaten langlopende vorderingen	167	179
Overige rentebaten	737	1.531
Valutaverschillen	74	820
Totaal financiële baten	**978**	**2.530**
Rentelasten financieringen	51.508	50.207
Rentelasten voorzieningen (personeelsregelingen en bodemsanering)	-3.027	-1.960
Geactiveerde rente over materiële vaste activa-in aanbouw	-2.244	-4.119
Overige rentelasten	2.100	7.075
Totaal financiële lasten	**48.337**	**51.203**
Totaal financiële lasten	**47.359**	**48.673**

De daling van de overige rentelasten wordt met name veroorzaakt doordat in 2021 de kosten voor een afgegeven prijsgarantie voor de aangetrokken kapitaalmarktfinanciering was opgenomen.

De geactiveerde rente over de materiële vaste activa in aanbouw (bouwrente) wordt geactiveerd gedurende de periode van de vervaardiging van het actief. De bouwrente wordt berekend op basis van de gewogen gemiddelde rentevoet van het vreemd vermogen van het Havenbedrijf Rotterdam. Het gehanteerde percentage in 2022 is 1,32% (2021: 1,19%). In de rentebaten is een bedrag van 0,3 miljoen euro opgenomen dat betrekking heeft op groepsmaatschappijen en deelnemingen.

17. Belastingen

De belastingen in de winst-en-verlies rekening over 2022 (-80,7 miljoen euro) bestaan uit latente belastingen (-42,3 miljoen euro) en acute belastingen (-38,4 miljoen euro). De latente belastingen betreft voornamelijk de jaarlijkse vrijval van de latente belastingvordering voor 2022 (-33,0 miljoen euro), en het effect van een tijdelijke belastinglatentie als gevolg van het verschil in commerciële en fiscale afschrijvingstermijnen van immateriële vaste activa (-9,3 miljoen euro).

De acute belastingen betreffen de geschatte acute vennootschapsbelasting over 2022 (-44,6 miljoen euro) en de acute vennootschapsbelasting over 2020 en 2021 (6,1 miljoen euro). Voor de acute belastinglast over 2022 is een vennootschapsbelastingtarief van 25,8% toegepast.

(bedragen x € 1.000)	2022
Latente belastingen	
Vrijval belastinglatentie 2022	-32.960
Correctie latente belastingvordering immateriele vaste activa	-9.292
Correctie fiscale afschrijving gebouwen	-12
	-42.264
Acute belastingen	
Schatting acute vennootschapsbelasting 2022	-44.578
Acute vennootschapsbelasting 2021	1.151
Acute vennootschapsbelasting 2020	4.992
	-38.435
Totaal	**-80.698**

De acute belastinglast van 2022 is als volgt opgebouwd:

(bedragen x € 1.000)	
Grondslag acute belasting	172.940
Vennootschapsbelasting	25,8%
Subtotaal	44.619
Tarief correctie	-41
Totaal	**44.578**

De effectieve belastingdruk betreft de belastingen (acute en latente belastingen) gedeeld door het resultaat voor belastingen van de fiscale eenheid vennootschapsbelasting. Dit resulteert in een effectieve belastingdruk van 25,9% (2021: 12,4%). De oorzaak voor het verschil in effectieve belastingdruk ten opzichte van voorgaand jaar is de wijziging in het vennootschapsbelastingtarief.

(bedragen x € 1.000)	
Resultaat van de fiscale eenheid VPB voor belastingen	311.206
Belastingen	80.698
Effectieve belastingdruk	**25,9%**

Het verschil tussen het vennootschapsbelastingtarief van 25,8% en de effectieve belastingdruk van 25,9% wordt als volgt verklaard:

(bedragen x € 1.000)	2022	%
Resultaat van de fiscale eenheid VPB voor belastingen	311.206	-
Te verwachte belastingen o.b.v. commercieel resultaat	80.291	25,8%
Mutaties		
Niet of beperkt aftrekbare kosten	115	0,0%
Belastingeffect correcties voorgaande jaren	333	0,1%
Tarief correctie	-41	0,0%
Totaal	**80.698**	**25,9%**

18. Resultaat deelnemingen

Het resultaat deelnemingen voor 2022 bedraagt 9,6 miljoen euro (2021: 6,7 miljoen euro). Het resultaat deelnemingen bestaat uit het aandeel van het Havenbedrijf Rotterdam in het resultaat van haar deelnemingen. Voor een overzicht van de deelnemingen zie 22 'Overzicht deelnemingen'.

19. Werknemers

Het gemiddelde aantal werknemers per jaar en het aantal werknemers per jaareinde in dienst van het Havenbedrijf Rotterdam zijn in onderstaand overzicht gespecificeerd.

	2022	2021	Gemiddelde 2022	Gemiddelde 2021
CEO	236	227	232	226
CFO	238	221	230	223
COO				
Divisie Havenmeester	*429*	*436*	433	*442*
Overig COO	*352*	*336*	344	*340*
Overig (corporate)	32	34	33	34
Buiten Nederland	11	9	10	10
Totaal	**1.298**	**1.263**	**1.281**	**1.275**

Het aantal werknemers wordt berekend inclusief werknemers met een FLO-uitkering (functioneel leeftijdsontslag).

20. Bezoldiging commissarissen en bestuurders

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

De Raad van Commissarissen (RvC) legt over het gevoerde beloningsbeleid jaarlijks verantwoording af in het remuneratierapport. Het remuneratierapport 2022 van Havenbedrijf Rotterdam N.V. bevat de achterliggende visie en belangrijkste doelstellingen van haar beloningsbeleid, met daarnaast de ontwikkelingen en aanpassingen in 2022 van de arbeidsvoorwaarden van de Algemene Directie. Behalve in het remuneratierapport wordt er ook in het jaarverslag en jaarrekening over de remuneratie van de Algemene Directie gerapporteerd.

Het remuneratierapport bevat informatie zoals beschreven in het reglement voor de Raad van Commissarissen.

Commissarissen

Het RvC-voorzitterschap wordt vanaf 1 januari 2018 bekleed door mevrouw Maes. In 2022 is de heer Sondag per 1 november vertrokken als lid van de Raad van Commissarissen. Per 2 december 2022 is de heer Timmermans benoemd tot vice-voorzitter van de RvC.

De heer van Benten is voorzitter van de Remuneratiecommissie en vormt samen met mevrouw Maes de Remuneratiecommissie. De heer van Benten is per 1-9-2022 herbenoemd voor een periode van 4 jaar. Zijn herbenoeming is met positief advies voorgelegd aan de aandeelhouders. Dit advies is door de aandeelhouders overgenomen.

De Auditcommissie bestond in 2022 uit de heer Sondag (tot 1 november 2022), de heer Timmermans en mevrouw Dalstra. Mevrouw Dalstra bekleedt het voorzitterschap van de Auditcommissie.

De zittingstermijnen van de commissarissen en de bezoldigingen zijn als volgt:

(bedragen x € 1)	Aanvang 1e termijn	Datum afloop huidige termijn	2022	2021
M.H. (Miriam) Maes	01-01-2016	31-12-2023	41.722	40.007
Drs. W.F. (Wouter) van Benten	01-09-2018	31-08-2026	35.762	34.292
Mr. L.M. (Ruud) Sondag	01-05-2020	01-11-2022	29.728	34.292
Ir. N.G. (Nynke) Dalstra	15-12-2020	14-12-2024	35.762	34.292
J.V. (Koos) Timmermans	01-10-2021	30-09-2025	35.762	8.097
Drs. R. (Robert) Frohn	01-01-2012	24-03-2021	-	8.573
Totaal			**178.736**	**159.553**

Een commissaris treedt uiterlijk af op de algemene vergadering die plaatsheeft na de datum waarop diens zittingstermijn afloopt, behoudens de mogelijkheid van herbenoeming. De huidige zittingstermijnen zijn opgenomen in het voorgaande overzicht.

De aandeelhouders hebben in 2017 besloten dat de vergoeding van de leden van de Raad van Commissarissen jaarlijks verhoogd mag worden met een percentage dat gelijk is aan de structurele cao-loonontwikkeling van het Havenbedrijf Rotterdam. Voor het jaar 2022 zijn verhogingen toegepast op 1 januari (3%) en 1 juli (2,5%).

Voor 2022 bedraagt de bezoldiging van de voorzitter van de Raad van Commissarissen 35.762 euro. Voor de leden bedraagt de bezoldiging 29.802 euro. Daarnaast wordt aan commissarissen die zitting hebben in de Auditcommissie of de Remuneratiecommissie een vergoeding verstrekt van 5.960 euro per jaar.

Havenbedrijf Rotterdam streeft naar een Raad van Commissarissen bestaande uit 6 leden. Eind 2022 zijn er 2 vacatures.

Leden en taak Remuneratiecommissie
De heer van Benten (voorzitter) en mevrouw Maes vormen de Remuneratiecommissie. Mevrouw Poot (Havenbedrijf Rotterdam) is corporate secretary en daarmee ook secretaris van de Remuneratiecommissie.

De Remuneratiecommissie maakt gebruik van onafhankelijke adviezen van de Human Resources (HR) afdeling van Havenbedrijf Rotterdam en externe adviseurs. De Remuneratiecommissie heeft zich ervan vergewist dat deze externen geen advies verstrekken aan de Algemene Directie over hetzelfde onderwerp.

De taak van de Remuneratiecommissie is beschreven in het reglement van de Remuneratiecommissie van de RvC van Havenbedrijf Rotterdam. De taak betreft:

a. Het, mede aan de hand van de uitgevoerde scenarioanalyse als bedoeld onder c), doen van een voorstel aan de Raad van Commissarissen betreffende het te voeren bezoldigingsbeleid voor leden van de directie ter vaststelling door de Raad van Commissarissen;
b. het, mede aan de hand van de uitgevoerde scenarioanalyse als bedoeld onder c), doen van een voorstel inzake de bezoldiging van individuele leden van de directie in welk voorstel in ieder geval aan de orde komen: (i) de bezoldigingsstructuur, (ii) de hoogte van de vaste bezoldiging, variabele bezoldigingscomponenten, pensioenrechten, afvloeiingsregelingen en overige vergoedingen, alsmede de prestatiecriteria en de toepassing daarvan;
c. het analyseren van de mogelijke uitkomsten van de variabele bezoldigingscomponenten en de gevolgen daarvan voor de bezoldiging van de bestuurders voorafgaand aan de taken hiervoor genoemd onder a) en b);
d. het opmaken van het remuneratierapport over het gevoerde bezoldigingsbeleid vast te stellen door de Raad van Commissarissen. In dit rapport wordt, naast hetgeen de wet vereist, op inzichtelijke wijze verslag gedaan:
    i. van de wijze waarop het beloningsbeleid in het afgelopen boekjaar in praktijk is gebracht;
    ii. van de wijze waarop de uitvoering van het beloningsbeleid bijdraagt aan duurzame lange termijn waardecreatie;

iii. van de beloningsverhoudingen binnen de vennootschap en de met haar verbonden onderneming en indien van toepassing de wijzigingen in deze verhoudingen ten opzichte van ten minste vijf voorgaande boekjaren;
iv. indien een bestuurder een variabele beloning ontvangt, van de wijze waarop deze beloning bijdraagt aan duurzame lange termijn waardecreatie, de vooraf vastgestelde en meetbare prestatiecriteria waarvan de variabele beloning afhankelijk is gesteld en de relatie tussen de beloning en de prestatie; en
v. indien een (voormalig) bestuurder een ontslagvergoeding ontvangt, van de reden voor deze vergoeding

e. het doen van een voorstel tot selectiecriteria en benoemingsprocedures inzake commissarissen en bestuurders;
f. de periodieke beoordeling van omvang en samenstelling van de Raad van Commissarissen en directie en het doen van een voorstel voor een profielschets van de raad van commissarissen;
g. de periodieke beoordeling van het functioneren van individuele commissarissen en bestuurders en de rapportage hierover aan de raad van commissarissen;
h. het voorstellen voor (her)benoemingen;
i. het toezicht op het beleid van het bestuur inzake selectiecriteria en benoemingsprocedures voor hoger management;
j. het zonodig doen van een voorstel aan de Raad van Commissarissen de waarde van een in een eerder boekjaar toegekende voorwaardelijk variabele bezoldigingscomponent voor de leden van de directie beneden- of bovenwaarts aan te passen, wanneer deze, naar het oordeel van de Remuneratiecommissie, tot onbillijke uitkomsten leidt vanwege buitengewone omstandigheden in de periode waarin de vooraf vastgestelde prestatiecriteria zijn of dienden te worden gerealiseerd;
k. het zonodig doen van een voorstel aan de Raad van Commissarissen de variabele bezoldiging die is toegekend op basis van onjuiste (financiële) gegevens terug te vorderen van de leden van de algemene directie

Bestuurders

De Algemene Directie van het Havenbedrijf Rotterdam bestaat eind 2022 uit de volgende bestuurders:

Drs. A.S. (Allard) Castelein	- President Directeur (CEO)
Drs. V.D.I.V. (Vivienne) de Leeuw	- Directeur Financiën & Informatievoorziening (CFO)
Ir. B. (Boudewijn) Siemons	- Directeur Infrastructuur & Maritieme Zaken (COO)

De heer Castelein is herbenoemd als CEO voor de periode 1 januari 2022 tot 15 juli 2023.

Beloningsbeleid bestuurders

Op 28-5-2019 is het nieuwe beloningsbeleid van de Algemene Directie vastgesteld door de Algemene Vergadering. Het Havenbedrijf biedt een arbeidsvoorwaardenpakket bestaande uit een basissalaris, een variabel inkomen van maximaal 20% (gerelateerd aan jaarlijkse doelstellingen), een bijdrage in pensioenpremie evenals de betaling van sociale premies en overige emolumenten. De Raad van Commissarissen handelt binnen de kaders van dit beloningsbeleid.

Basissalaris 2022
In 2022 zijn onderstaande basissalarissen toegekend. De (vaste) basissalarissen van de leden van de Algemene Directie zijn naast de verhogingen gerelateerd aan functioneren in 2022 conform het beloningsbeleid verhoogd met een percentage dat gelijk is aan de in de CAO afgesproken structurele loonontwikkeling (3% per 1 januari 2022 en 2,5% per 1 juli 2022). In het jaar 2021 was er geen structurele verhoging van toepassing. De basissalarissen zijn inclusief vakantiegeld.

(bedragen x € 1)	Aanvang termijn	Einde termijn	2022	2021
A.S. Castelein	01-01-2014	15-07-2023	441.382	423.235
V.D.I.V. de Leeuw	01-07-2019	30-06-2023	315.265	293.499
B. Siemons	01-10-2020	30-09-2024	356.962	338.061
Totaal			**1.113.609**	**1.054.795**

Variabel inkomen
In het beloningsbeleid is opgenomen dat het variabele deel gekoppeld is aan vooraf door de Raad van Commissarissen vastgestelde prestatiedoelen die voor minimaal 20% gerelateerd zijn aan publieke/ maatschappelijke targets**.** De variabele beloning in 2022 bedraagt maximaal 20% van het geldende basissalaris en is volledig gerelateerd aan jaarlijkse doelstellingen. Over het variabele inkomen wordt geen pensioen opgebouwd. De Raad van Commissarissen heeft de discretionaire bevoegdheid om het variabele inkomen in bepaalde gevallen bij te stellen. Daarnaast heeft de Raad van Commissarissen de beschikking over een 'clawback' clausule voor reeds toegekende variabele beloningen. Het beloningsbeleid voorziet niet in het toekennen van een signing fee.

Clawback clausule
Havenbedrijf Rotterdam is bevoegd een bonus geheel of gedeeltelijk terug te vorderen voor zover de uitkering heeft plaatsgevonden op basis van onjuiste informatie over het bereiken van de aan de bonus ten grondslag liggende doelen of over de omstandigheden waarvan de bonus afhankelijk was gesteld. De vordering kan namens Havenbedrijf Rotterdam ook worden ingesteld door de Raad van Commissarissen of door een bijzonder vertegenwoordiger die is aangewezen door de Algemene vergadering van Aandeelhouders. Indien de bonus geheel of gedeeltelijk is onthouden op basis van onjuiste informatie over het bereiken van de aan de bonus ten grondslag liggende doelen of over de omstandigheden waarvan de bonus afhankelijk was gesteld, zal de uitkering alsnog plaatsvinden. In 2022 is geen gebruik gemaakt van deze clausule.

Doelstellingen 2022
De Raad van Commissarissen hebben conform Beloningsbeleid targets voor 2022 geformuleerd voor de variabele beloning. De targets zijn gericht op het behalen van de strategische en publieke lange termijn doelstellingen van HbR:

- 25% voor behalen van EBITDA doelstellingen (100% behaald)
- 20% voor het zijn van slimme partner in de logistieke keten; ontwikkeling van de haven door vestigingen en digitale afhandeling van lading en meldingen (75% behaald)
- 20% voor het versnellen van duurzaamheid in de haven door investeringen in duurzame infrastructuur en vestigingen van duurzame bedrijven (75% behaald)

- 15% voor bevorderen van een ondernemende en slagvaardige organisatie ten aanzien van projecten binnen ramingsbandbreedte en voor vastgesteld vervoersconcept CER (100% behaald)
- 20% voor bevorderen van een ondernemende en slagvaardige organisatie, waaronder betrokkenheid en bevlogenheid van werknemers, aanpak maatschappelijk verantwoord ondernemen (80% behaald)

De doelstellingen voor 2022 hebben daarmee voor 40% een publiek/maatschappelijk karakter gerelateerd aan duurzaamheid en het stimuleren van de arbeidsmarkt als invulling voor het creëren van uitstekende vestigingslocaties. Onderstaande toekenningen zijn vastgesteld door de Raad van Commissarissen op basis van advies van de remuneratiecommissie over de mate waarin de doelstellingen zijn gehaald.

Om de remuneratiecommissie te voorzien van informatie om tot een goed advies te komen, heeft de secretaris RvC informatie verzameld om samen met de afdeling HR een advies te kunnen geven over de mate of doelstellingen gerealiseerd zijn. Vervolgens is de interne accountant betrokken bij de beoordeling van onderbouwingen voor de uiteindelijke realisatie van de doelstellingen 2022. De bevindingen zijn vastgelegd in een rapport, gericht aan de remuneratiecommissie. De remuneratiecommissie heeft het rapport beoordeeld en heeft de totaalscore van 86% aan de RvC geadviseerd die zij conform overgenomen hebben.

(bedragen x € 1)	2022	Score	2021	Score
A.S. Castelein	75.918	86,00%	65.178	*77,00%*
V.D.I.V. de Leeuw	54.226	86,00%	45.199	*77,00%*
B. Siemons	61.397	86,00%	52.061	*77,00%*
Totaal	**191.541**		**162.438**	

De stijging ten opzichte van 2021 wordt in 2022 veroorzaakt door een combinatie van een hogere grondslag (basissalaris) en een hoger realisatiepercentage. De toegekende bedragen voor 2022 worden in 2023 uitgekeerd.

Pensioenkosten, sociale lasten en overige emolumenten

De leden van de Algemene Directie zijn deelnemer van het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP). De pensioenregeling van de bestuurders is gelijk aan de regeling voor de CAO-werknemers van het Havenbedrijf Rotterdam. De ABP-regeling is gebaseerd op het middelloonstelsel.

Aangezien het per 1 januari 2015 niet meer is toegestaan om pensioenaanspraken op te bouwen over het pensioengevend inkomen boven een jaarlijks vastgestelde opbouwgrens, heeft het Havenbedrijf Rotterdam een compensatieregeling pensioenen ingericht voor werknemers die op 31 december 2014 een arbeidsovereenkomst met het Havenbedrijf Rotterdam hadden. Het maximum pensioengevend inkomen waarover fiscaal gunstig pensioen kan worden opgebouwd is per 1 januari 2022 114.866 euro. Werknemers met een pensioengevend inkomen hoger dan 114.866 euro ontvangen over het pensioengevend inkomen hoger dan 114.866 euro een netto beschikbare premie van de werkgever. Het uitgangspunt van de compensatiemaatregel is een vergoeding voor het gemis aan pensioenopbouw en risicodekking nabestaanden zodanig dat

voor het Havenbedrijf Rotterdam sprake is van kostenneutraliteit. De hoogte van de beschikbare premie wordt gebaseerd op een fiscaal geaccordeerde leeftijdsafhankelijke (bruto) fiscale premiestaffel en de werkgeverspremie van het ABP. De netto werkgeversbijdrage wordt gebruteerd. De regeling voor de directieleden is gelijk aan de regeling voor overige medewerkers van het Havenbedrijf Rotterdam.

In onderstaande tabel staan de kosten vermeld die gemoeid waren met de werkgeversbijdrage van de pensioenpremie en de compensatieregeling. De stijging van de werkgeversbijdrage pensioenkosten wordt veroorzaakt door de verhoging van het maximale premiegrensbedrag (2022: 114.866 euro t.o.v. 2021: 112.189 euro).

Voor zowel mevrouw De Leeuw als de heer Siemons is de compensatieregeling niet van toepassing.

De door de werkgever betaalde premies voor sociale verzekeringen zijn afzonderlijk genoemd. Bij de overige emolumenten zijn onder andere naast de vaste onkostenvergoeding, de (mede) voor privégebruik ter beschikkingstelling van een auto verantwoord.

(bedragen x € 1)		2022	2021
A.S. Castelein	Werkgeversbijdrage pensioenkosten	33.549	33.125
	Compensatieregeling pensioenen	69.920	70.445
	Sociale lasten	13.452	12.716
	Overige emolumenten	18.397	17.604
V.D.I.V. de Leeuw	Werkgeversbijdrage pensioenkosten	28.997	28.041
	Sociale lasten	13.452	12.716
	Overige emolumenten	16.465	15.390
B. Siemons	Werkgeversbijdrage pensioenkosten	30.386	29.962
	Sociale lasten	13.452	12.716
	Overige emolumenten	15.941	15.445
Totaal		**254.011**	**248.160**

Beëindigingsvergoeding
De aandeelhouders van Havenbedrijf Rotterdam hebben op voordracht van de Raad van Commissarissen de heer Castelein in 2021 benoemd voor een derde termijn. De heer Castelein blijft tot 15 juli 2023 president-directeur van Havenbedrijf Rotterdam en zal daarna het Havenbedrijf Rotterdam verlaten. De op grond van de arbeidsovereenkomst afgesproken beëindigingsvergoeding bedraagt 12 maal het laatst genoten vaste maandsalaris. In het geval van de heer Castelein komt de bruto beëindigingsvergoeding aldus uit op 423.235 euro wat verwerkt is in boekjaar 2021. Indien er voor beëindigingsdatum een structurele verhoging van het maandsalaris van toepassing is, dan zal de vergoeding daarop aangepast worden. De uitbetaling van de vergoeding zal in 2023 plaatsvinden.

Totale bezoldiging bestuurders
De totale bezoldiging per bestuurder omvat het basissalaris, variabel inkomen, pensioenkosten, sociale lasten, overige emolumenten en indien van toepassing een overeengekomen beëindigingsvergoeding

A.S. Castelein		
(bedragen x € 1)	**2022**	**2021**
Basissalaris	441.382	423.235
Variabel inkomen korte termijn	75.918	65.178
Pensioenkosten, sociale lasten en overige emolumenten	135.318	133.890
Beëindigingsvergoeding*	-	423.235
Totaal	**652.618**	**1.045.538**

**De beëindigingsvergoeding zal in 2023 na afloop van de termijn uitgekeerd worden.*

V.D.I.V. de Leeuw		
(bedragen x € 1)	**2022**	**2021**
Basissalaris	315.265	293.499
Variabel inkomen korte termijn	54.226	45.199
Pensioenkosten, sociale lasten en overige emolumenten	58.914	56.147
Totaal	**428.405**	**394.845**

B. Siemons		
(bedragen x € 1)	**2022**	**2021**
Basissalaris	356.962	338.061
Variabel inkomen korte termijn	61.397	52.061
Pensioenkosten, sociale lasten en overige emolumenten	59.779	58.123
Totaal	**478.138**	**448.245**

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft een bestuurdersaansprakelijkheidsverzekering voor haar bestuurders afgesloten. Er zijn geen leningen, voorschotten of garantstellingen ten behoeve van leden van de Algemene Directie of commissarissen verstrekt door het Havenbedrijf Rotterdam.

Voor nevenfuncties geldt een restrictief beleid; aanvaarding van nevenfuncties vereist expliciete goedkeuring van de Raad van Commissarissen.

Beloningsverhouding

Het Havenbedrijf Rotterdam hecht waarde aan open en transparante informatie over haar beloningsbeleid.

Om inzicht te geven in de verhouding van de beloning van onze CEO en de beloning van de overige medewerkers hebben wij de berekening van het Global Reporting Initiative (GRI) Disclosure 2-21 als uitgangspunt genomen. De beloningsverhouding geeft de ratio weer tussen de totale bezoldiging van de hoogst betaalde medewerker en de mediaan van de totale bezoldiging van alle overige medewerkers van het Havenbedrijf Rotterdam.

De berekening van de jaarlijkse bezoldiging is gebaseerd op de componenten vaste beloning, variabele beloning en pensioenkosten. De bezoldiging voor parttime medewerkers is omgerekend naar voltijd equivalenten. In 2022 was de beloningsverhouding ratio 6,3 (2021: 6,4). De ratio tussen de procentuele groei van de totale bezoldiging van de hoogst betaalde medewerker (+4,8% t.o.v. 2021) en de procentuele groei van de mediaan van de totale bezoldiging van alle overige medewerkers (+6,1% t.o.v. 2021) van het Havenbedrijf Rotterdam bedraagt in 2022 daarmee 0,8.

21. Transacties met verbonden partijen

Alle deelnemingen, zoals opgenomen in het overzicht Deelnemingen, alsmede bestuurders, commissarissen en aandeelhouders (de gemeente Rotterdam en het Rijk) worden aangemerkt als verbonden partij. Voor de bezoldiging van de bestuurders en commissarissen zie 20 'Bezoldiging commissarissen en bestuurders'.

Alle transacties met verbonden partijen zijn onder normale marktvoorwaarden aangegaan.

22. Overzicht deelnemingen

Deelnemingen Havenbedrijf Rotterdam	Belang	Vestigingsplaats
Mainport Holding Rotterdam N.V. (MHR)	100%	Rotterdam

Deelnemingen MHR	Belang	Vestigingsplaats
Portbase B.V.	75%	Rotterdam
Cruise Port Rotterdam B.V.	100%	Rotterdam
Cruise Port Shore Power B.V.	100%	Rotterdam
Rotterdam FieldLab Additive Manufacturing B.V.	70%	Rotterdam
Coöperatie Rotterdam Port Fund U.A.	23%	Rotterdam
PortShuttle Rotterdam B.V.	100%	Rotterdam
Blockchain Fieldlab B.V.	100%	Rotterdam
Nextlogic B.V.	100%	Rotterdam
PortXchange Products B.V.	100%	Rotterdam
PortXchange Global services B.V.	100%	Rotterdam
Mainport Foreign Investments B.V.	100%	Rotterdam
Sohar Industrial Port Company SAOC	50%	Sohar, Oman
Sohar Industrial Development Company LLC	50%	Sohar, Oman
Port of Rotterdam Participações do Brasil Ltda	99%	São Paulo, Brazilië
PT Pelabuhan Rotterdam Indonesia	99%	Jakarta, Indonesië
Port of Pecém Participations B.V.	100%	Rotterdam
Complexo Industrial e Portuário do Pecém	30%	São Gonçalo do Amarante, Brazilië
Port of Rotterdam Participações do Brasil Ltda	1%	São Paulo, Brazilië
PT Pelabuhan Rotterdam Indonesia	1%	Jakarta, Indonesië
MHR Commanditaire Vennoot B.V.	100%	Rotterdam
Multicore B.V.	50%	Rotterdam
MultiCore C.V.	74,50%	Rotterdam
MHR Silent Partner B.V.	100%	Rotterdam
RC2 C.V.	50%	Rotterdam
RC2 B.V.	50%	Rotterdam
The Green Near Future 4 B.V.	100%	Rotterdam
Rotterdam Shore Power B.V.	20%	Rotterdam
Zero Emission Services B.V.	24%	Rotterdam
HbR CCS B.V.	100%	Rotterdam
HbR CCS Pipeline LP BV	100%	Rotterdam
HbR CCS BD LP BV	100%	Rotterdam
Porthos Onshore Transport GP BV	50%	Rotterdam
Porthos Onshore Transport CV	50%	Rotterdam
Porthos CO_2 Transport and Storage GP BV	33,33%	Rotterdam
Porthos CO_2 Transport and Storage CV	33,33%	Rotterdam
HbR Hydrogen B.V.	100%	Rotterdam
Distro Energy B.V.	100%	Rotterdam

Op alle deelnemingen met een belang van meer dan 50% met uitzondering van Portbase B.V. en Multicore C.V. kan het Havenbedrijf Rotterdam overheersende zeggenschap uitoefenen. Bij Portbase B.V. en Multicore C.V. wordt de zeggenschap gezamenlijk (50/50) uitgeoefend. De overige vennootschappen vormen eveneens verbonden partijen op grond van het feit dat invloed van betekenis kan worden uitgeoefend op het zakelijke en financiële beleid.

23. Accountantskosten

De jaarrekening is gecontroleerd door PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

(bedragen x € 1)	2022	2021
Controle van de jaarrekening	275.892	267.370
Overige controleopdrachten	59.016	15.458
Fiscale advisering	-	-
Overige niet-controleopdrachten	116.303	100.532
Totaal	**451.211**	**383.360**

De totale kosten die betrekking hebben op het boekjaar 2022 (inclusief controle jaarrekening 2022) bedragen 451.211 euro. De werkzaamheden op het verslaggedeelte zijn opgenomen in de post 'Overige niet-controleopdrachten'.

24. Voorstel winstbestemming – onder voorbehoud

Het resultaat na belastingen 2022 bedraagt 247,2 miljoen euro. Dit is verwerkt als 'Te bestemmen resultaat', als onderdeel van het eigen vermogen. Conform het bepaalde in de Investeringsovereenkomst en de Aandeelhoudersovereenkomst, de Kapitaalovereenkomst 2009 en de Vaststellingsovereenkomst wordt voorgesteld over te gaan tot de volgende dividenduitkering aan de gemeente Rotterdam en de Staat.

(bedragen x € 1.000)	Totaal	Gemeente Rotterdam	Staat der Nederlanden
		70,83%	*29,17%*
Vast regulier dividend	76,2	54,0	22,2
Vast extra dividend	23,6	16,7	6,9
		40%	*60%*
Variabel extra dividend	32,5	13,0	19,5
Totaal	**132,3**	**83,7**	**48,6**

Het restant van het nettoresultaat uit 2022 (114,9 miljoen euro) zal worden toegevoegd aan de overige reserves. Er is gedurende het boekjaar 2022 geen interim-dividend uitgekeerd.

25. Onttrekkingen/stortingen op agio

Vrijwaring garantiekwesties

De naar aanleiding van de toetreding van de Staat als aandeelhouder opgestelde investeringsovereenkomst bepaalt dat de gemeente Rotterdam onder voorwaarden de nettokosten zal vergoeden die het Havenbedrijf Rotterdam maakt in het kader van garantiekwesties. Daarbij is bepaald dat voor deze kosten de Staat via agiostorting kan worden gecompenseerd.

26. Gebeurtenissen na balansdatum

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

Havenbedrijf Rotterdam N.V.

17 februari 2023

Algemene Directie

- Drs. A.S. Castelein
- Drs. V.D.I.V. de Leeuw
- Ir. B. Siemons

Raad van Commissarissen

- M.H. Maes
- Drs. W.F. Benten
- Ir. N.G. Dalstra
- Drs. J.V. Timmermans

5.10 Overige gegevens

27. Statutaire regeling winstbestemming

Voor de winstbestemming is van belang hetgeen is vermeld in de volgende documenten:

- De statuten
- Aandeelhoudersovereenkomst d.d. 16 mei 2007
- Overeenkomst wijziging aandeelhoudersovereenkomst d.d. april 2013

Vast regulier dividend

De aandeelhouders ontvangen jaarlijks 4% op het door hen ingelegde vermogen onder toepassing van een indexeringsclausule (art 3.3 Aandeelhoudersovereenkomst), waarbij indexering plaatsvindt tot en met 2019 en de verdeling van de aandelen bepalend is voor de verdeling van het dividend over de aandeelhouders.

Vast extra dividend

In 2013 is met de aandeelhouders overeen gekomen om een deel van het dividend vervroegd uit te keren. Er is een vaste extra dividendcomponent vastgesteld welke jaarlijks wordt geïndexeerd.

Variabel extra dividend

In art. 3.6 van de Aandeelhoudersovereenkomst is ook bepaald dat vanaf 1 januari 2021 over het resultaat extra winst wordt uitgekeerd aan de aandeelhouders. De extra winstuitkering wordt pas uitgekeerd wanneer 60% van de netto-winst van het Havenbedrijf Rotterdam meer bedraagt dan het vast regulier en vast extra dividend aan beide aandeelhouders, dat ingevolge art. 3.3 van de Aandeelhoudersovereenkomst dient te worden uitgekeerd.

De extra winstuitkering bestaat uit 45% van het verschil tussen 60% van de netto-winst en het vast regulier en vast extra dividend aan beide aandeelhouders. Dit dividend wordt conform de gewijzigde aandeelhoudersovereenkomst uit 2013 uitgekeerd in de verhouding 60% Staat en 40% gemeente Rotterdam. Deze verhouding geldt tot de bijdrage van de Staat aan Maasvlakte 2 geheel is terugbetaald. Hierna zal het variabele deel van het dividend conform de reguliere aandeelhoudersverhouding worden uitgekeerd.

28. Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: de algemene vergadering en de raad van commissarissen van Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Verklaring over de jaarrekening 2022

Ons oordeel

Naar ons oordeel geeft de jaarrekening van Havenbedrijf Rotterdam N.V. ('de vennootschap') een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van de vennootschap op 31 december 2022 en van het resultaat over 2022 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek ('BW').

Wat we hebben gecontroleerd

Wij hebben de in dit jaarverslag opgenomen jaarrekening 2022 van Havenbedrijf Rotterdam N.V. te Rotterdam gecontroleerd.

De jaarrekening bestaat uit:

- de balans per 31 december 2022;
- de winst-en-verliesrekening over 2022; en
- de toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en overige toelichtingen.

Het stelsel voor financiële verslaggeving dat is gebruikt voor het opmaken van de jaarrekening is Titel 9 Boek 2 BW.

De basis voor ons oordeel

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

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

Onafhankelijkheid

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

Controleaanpak frauderisico's

In deze paragraaf geven wij een toelichting op onze controleaanpak ten aanzien van frauderisico's. Wij hebben risico's op een afwijking van materieel belang in de jaarrekening die het gevolg is van fraude geïdentificeerd en ingeschat.

Wij hebben tijdens onze controle inzicht verkregen in Havenbedrijf Rotterdam N.V. en haar omgeving en de componenten van het interne beheersingssysteem, waaronder het risico-inschattingsproces en de wijze waarop de directie inspeelt op frauderisico's en het interne beheersingssysteem monitort en de wijze waarop de raad van commissarissen toezicht uitoefent en de uitkomsten daarvan. Wij verwijzen naar paragraaf 4.4 van het jaarverslag, waarin de directie haar risicoanalyse met ingebrip van het frauderisico heeft opgenomen en wij verwijzen naar paragraaf 2.3 waarin de directie, als onderdeel van haar verslaglegging inzake corporate social responsibility, de relatie tussen anticorruptie-maatregelen en het frauderisicobeleid heeft beschreven. Wij hebben ten aanzien van het risico op afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude de opzet en implementatie van de interne beheersing geëvalueerd, waaronder de risicoanalyse van het management, de gedragscode, klokkenluidersregeling en incidentenregistratie.

Wij hebben om inlichtingen gevraagd bij de leden van de directie, het financieel management (inclusief het financieel management van een aantal de buitenlandse deelnemingen), de interne accountantsdienst, juridische zaken en de raad van commissarissen of zij op de hoogte zijn van feitelijke, vermeende of vermoede fraude. Hieruit volgden geen signalen van feitelijke, vermeende of vermoede fraude die kunnen leiden tot een afwijking van materieel belang. Als onderdeel van ons proces voor het identificeren van frauderisico's, hebben wij frauderisicofactoren overwogen met betrekking tot frauduleuze financiële verslaggeving, oneigenlijke toe-eigening van activa en omkoping en corruptie. Wij hebben geëvalueerd of deze factoren een indicatie vormden voor de aanwezigheid van frauderisico's.

Voor al het in de hiernavolgende tabel genoemde geldt dat wij specifiek aandacht hebben besteed aan de gebruikersrechten en logische toegangsbeveiliging in de IT-systemen die een relatie met de jaarrekening hebben en de mogelijkheid dat gebruikersrechten leiden tot een doorbreking van de functiescheiding. Ook geldt dat wij met betrekking tot de managementschattingen de belangrijke aannames en oordelen geëvalueerd hebben op vooringenomenheid en een retrospectieve beoordeling van schattingen van vorig jaar hebben verricht. In de hiernavolgende tabel hebben wij de door ons geïdentificeerde frauderisico's en uitgevoerde specifieke werkzaamheden, in aanvulling op bovenstaande werkzaamheden, uiteengezet.

Geïdentificeerde frauderisico's	Controlewerkzaamheden
Doorbreking van interne beheersingsmaatregelen door het management	
Bij al onze controles besteden we aandacht aan het risico dat het management interne beheersingsmaatregelen doorbreekt, inclusief het risico van mogelijke afwijkingen als gevolg van fraude op basis van een analyse van de belangen van het management. In dit kader hebben wij specifiek aandacht besteed aan de financiële doelstellingen van het management alsmede de factoren die bepalend zijn voor de variabele beloningen van het management en hoe deze relateren aan managementschattingen in de jaarrekening en journaalposten die invloed hebben op het financiële resultaat, bijvoorbeeld door het wel of niet activeren van uitgaven waar oordeelsvorming aan ten grondslag ligt.	• Wij hebben, voor zover relevant voor onze controle, de opzet geëvalueerd van de maatregelen van interne beheersing met betrekking tot het mitigeren van frauderisico's waaronder de maatregelen in de processen die journaalposten genereren en verwerken, het maken van schattingen en het activeren van uitgaven. • We hebben journaalboekingen getest op onverwachte rekeningcombinaties met betrekking tot kortingen, ladinggaranties en overboekingen van en naar de materiële vaste activa. Daarnaast hebben wij beoordeeld in hoeverre journaalposten zijn gemaakt door onverwachte gebruikersaccounts. Dergelijke journaalposten hebben wij niet aangetroffen. • Verder hebben wij specifieke gegevensgerichte werkzaamheden verricht met betrekking tot de investeringen in het boekjaar en de mate waarin deze aan de activeringscriteria voldoen.

Geïdentificeerde frauderisico's	Controlewerkzaamheden
Het risico op fraude in de omzetverantwoording	
Als onderdeel van onze risicoanalyse hebben wij het inherente risico op fraude in de verantwoording van opbrengsten gericht op: • de zeehavengelden, met aandacht voor de volledigheid en de toerekening aan het juiste boekjaar van de zogenaamde bilaterale kortingen. Het bepalen van de omvang van de balanspositie met betrekking tot deze kortingen gedurende het jaar en per einde boekjaar is een exercitie die een professionele oordeelsvorming vereist en het management zou deze schatting kunnen gebruiken om de cijfers te manipuleren om de resultaten naar het komende jaar te verschuiven. Om deze reden achten wij het risico significant voor de volledigheids- en de afgrenzingsbewering; • de verwerking van ladinggaranties, voortvloeiend uit contractopbrengsten, die deels op basis van een schatting worden verwerkt in de jaarrekening. Het management zou deze schatting kunnen gebruiken om de cijfers te manipuleren om de resultaten naar het komende jaar te verschuiven. Om deze reden achten wij het risico significant voor de volledigheids- en de afgrenzingsbewering; • de overige opbrengsten die hun oorsprong vinden in additionele activiteiten zoals het onderhouden en baggeren van vaargeulen en het afvoeren van zand en (verontreinigd) slib. Dit zijn kleinere stromen waarvoor de interne beheersing in beperkte mate is ingericht. Om deze reden achten wij het risico significant voor de volledigheids- en afgrenzingsbewering.	• Waar relevant voor onze controle, hebben we de opzet van de interne beheersingsmaatregelen geëvalueerd die bedoeld zijn om het risico te verkleinen dat 1) registratie van zeehavengelden en kortingen niet op juiste en volledige basis dan wel in de onjuiste periode worden verwerkt en 2) registratie van verhuuropbrengsten onjuist en/of onvolledig plaatsvindt. • Wij hebben gegevensgerichte controlewerkzaamheden uitgevoerd op de schattingen met betrekking tot kortingen, ladinggaranties en prijsherzieningen in relatie tot contractopbrengsten. • Wij hebben een selectie van de bilaterale kortingen op zeehavengelden herberekend op basis van volumedata en contractafspraken. De uitkomst van deze herberekening hebben wij vergeleken met de door Havenbedrijf Rotterdam N.V. opgenomen posities in de jaarrekening 2022. • Wij hebben de volledigheid en afgrenzing van de verantwoorde ladinggaranties gecontroleerd door vast te stellen dat gebruik is gemaakt van de juiste onderliggende volumedata en onderliggende contracten. Een hercalculatie van een selectie van de ladinggaranties hebben wij vergeleken met de door het Havenbedrijf Rotterdam N.V. opgenomen posities. • Wij voeren specifieke gegevensgerichte werkzaamheden uit met betrekking tot overige opbrengsten die in 2023 zijn verantwoord. In deze voortgezette controle hebben wij uitgaande van onderliggende externe brondocumentatie de volledigheid en juiste periodetoerekening van de overige opbrengsten vastgesteld.

Wij hebben in onze controle een element van onvoorspelbaarheid ingebouwd. Tevens hebben we kennisgenomen van advocatenbrieven en zijn wij tijdens de controle alert gebleven op indicaties voor signalen van fraude en hebben de uitkomst van andere controlewerkzaamheden geëvalueerd en overwogen of er bevindingen zijn die aanwijzing geven voor fraude. Indien daar sprake van was, hebben wij onze evaluatie van het risico van fraude en de gevolgen daarvan voor onze controlewerkzaamheden opnieuw geëvalueerd.

De bovenstaande controlewerkzaamheden hebben niet geleid tot specifieke aanwijzingen van fraude of vermoedens van fraude die kunnen leiden tot een afwijking van materiaal belang met betrekking tot de hierboven genoemde frauderisico's.

Controleaanpak en continuïteitsveronderstelling

Zoals toegelicht in het onderdeel 'Continuïteit' op pagina 153 van de jaarrekening heeft de algemene directie zijn continuïteitsbeoordeling voor de voorzienbare toekomst uitgevoerd en geen gebeurtenissen of omstandigheden geïdentificeerd die gerede twijfel kunnen doen ontstaan over de mogelijkheid van de entiteit om haar continuïteit te handhaven (hierna: continuïteitsrisico's). Deze continuïteitsbeoordeling van de algemene directie is onder andere gebaseerd op het lange termijn financiële model van Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Wij hebben onze controlewerkzaamheden bepaald in het kader van de controle van de jaarrekening als geheel en het vormen van een oordeel daarover. De hiernavolgende informatie moet in dat kader worden bezien en niet als afzonderlijke oordeel of conclusie. Onze werkzaamheden om de continuïteitsbeoordeling van de algemene directie te evalueren omvatten onder andere:

- het overwegen of de continuïteitsbeoordeling van de algemene directie alle relevante informatie bevat waarvan wij als gevolg van onze controle kennis hebben, de algemene directie bevragen over de belangrijkste veronderstellingen en uitgangspunten en nagaan of de algemene directie gebeurtenissen of omstandigheden heeft geïdentificeerd die gerede twijfel kunnen doen ontstaan over de mogelijkheid van de entiteit om haar continuïteit te handhaven;
- het analyseren van de financiële positie per einde van het huidige boekjaar ten opzichte van die per einde van het vorige boekjaar ter identificatie van indicatoren die kunnen duiden op continuïteitsrisico's, met inbegrip van de beoordeling van de financieringsvoorwaarden en - termijnen en de met de financiers afgesproken convenanten;
- het evalueren van de begrote operationele resultaten en daaraan gerelateerde kasstromen ten opzichte van het afgelopen jaar, ontwikkelingen in de omgeving van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. en onze kennis uit de controle;
- het inwinnen van inlichtingen bij de algemene directie over zijn kennis van continuïteitsrisico's na de periode van de door de algemene directie verrichte continuïteitsanalyse.

Onze controlewerkzaamheden hebben geen informatie opgeleverd die strijdig is met de veronderstellingen en aannames van de algemene directie over de gehanteerde continuïteitsveronderstelling.

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie

Het jaarverslag omvat ook andere informatie. Dat betreft alle informatie in het jaarverslag anders dan de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij.

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

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

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

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

De directie is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het bestuursverslag (bestaande uit de hoofdstukken 1. Ter inleiding, 2. Het Havenbedrijf Rotterdam, 3. Beleid en resultaten, 4. Corporate governance en 6. Overige informatie) en de overige gegevens in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

Verklaring betreffende overige door wet- en regelgeving gestelde vereisten

Onze benoeming

Wij zijn op 24 november 2015 benoemd als externe accountant van Havenbedrijf Rotterdam N.V. door de raad van commissarissen volgend een besluit van de algemene vergadering op 19 november 2015 dat jaarlijks is herbevestigd door de aandeelhouders. Wij zijn nu voor een onafgebroken periode van 7 jaar accountant van de vennootschap.

Verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening en de accountantscontrole

Verantwoordelijkheden van de directie en de raad van commissarissen voor de jaarrekening

De directie is verantwoordelijk voor:

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

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

De raad van commissarissen is verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van de vennootschap.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

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

Onze doelstellingen zijn een redelijke mate van zekerheid te verkrijgen over de vraag of de jaarrekening als geheel geen afwijking van materieel belang bevat als gevolg van fraude of van fouten en een controleverklaring uit te brengen waarin ons oordeel is opgenomen. Een redelijke mate van zekerheid is een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle afwijkingen van materieel belang ontdekken.

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

Een meer gedetailleerde beschrijving van onze verantwoordelijkheden is opgenomen in de bijlage bij onze controleverklaring.

Rotterdam, 17 februari 2023

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

Origineel getekend door drs. I. Bindels RA

Isis Bindels

Digitally signed by Isis Bindels
Date: 2023.02.17 13:33:19 +01'00'

drs. I. Bindels RA

Bijlage bij onze controleverklaring over de jaarrekening 2022 van Havenbedrijf Rotterdam N.V.

In aanvulling op wat is vermeld in onze controleverklaring hebben wij in deze bijlage onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening nader uiteengezet en toegelicht wat een controle inhoudt.

De verantwoordelijkheden van de accountant voor de controle van de jaarrekening

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

- Het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing.

- Het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de vennootschap.
- Het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door de directie en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan.
- Het vaststellen dat de door de directie gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is. Ook op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de vennootschap haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat een onderneming haar continuïteit niet langer kan handhaven.
- Het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen en het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

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

Wij bevestigen aan de raad van commissarissen dat wij de relevante ethische voorschriften over onafhankelijkheid hebben nageleefd. Wij communiceren ook met hen over alle relaties en andere zaken die redelijkerwijs onze onafhankelijkheid kunnen beïnvloeden en over de daarmee verband houdende maatregelen die zijn getroffen om de geïdentificeerde bedreigingen weg te nemen en onze onafhankelijkheid te waarborgen.



OVERIGE INFORMATIE

6.1 Stakeholderdialoog

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

Onderstaande tabel geeft onze stakeholderbetrokkenheid weer in 2022. We noemen de minimale frequentie per jaar; wanneer nodig, vindt vaker overleg plaats.

Dialoog met overheden

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

Dialoog met niet-overheden

Stakeholders	Dialoogwijze Frequentie	Belangrijke agendapunten
Omwonenden	Havenkrant (4x) Wereldhavendagen (1x) Bewonersavonden	Bereikbaarheid, duurzaamheid, veiligheid, innovatie, werkgelegenheid, recreatie, energietransitie & digitalisering
Medewerkers	Beoordelingscyclus (2x) Medewerker onderzoek (2x) Ondernemingsraad (2x)	Ontwikkeling medewerkers & speerpunten medewerker onderzoek
Leveranciers	Account overleggen met leveranciers	Relevante marktontwikkelingen, leveranciers
Natuur- en milieuorganisaties	Directieoverleg (1x)	Balans leefomgeving & energietransitie
Brancheorganisaties	Overleg met voorzitter en directie (1-2x)	Investeringsklimaat, sociale zekerheden, bereikbaarheid, energietransitie & beleid van Europese Unie
Deltalinqs	Overleg met bestuur en directie (4x) en overlegorganen	Vestigingsklimaat, bereikbaarheid & energietransities
Klanten en ketenpartijen	Meerdere contactmomenten per jaar op verschillende niveau's	Algemene marktontwikkelingen en specifieke klantontwikkelingen
Havenbedrijven	Directieoverleg (1-2x)	Operationele samenwerking & gezamenlijke belangenbehartiging

Stakeholderdashboard

2022	MEDEWERKERS	KLANTEN	STRATEGISCHE STAKEHOLDERS	OMWONENDEN	PUBLIEK
DOEL	Net Promotor Score	Tevreden klanten die Havenbedrijf Rotterdam zien als strategische partner	Goede relatie en samenwerking met stakeholders	Goede reputatie en draagvlak voor activiteiten HbR	Goede reputatie en draagvlak voor activiteiten HbR
SCORES ONDERZOEK	eNPS **24**	Klanttevredenheid **7,3**	Stakeholdertevredenheid **7,2**	Reputatie **78,1**	Reputatie **75,1**
				License to operate **79,7**	License to operate **76,3**
STREEFWAARDEN	eNPS **-**	Klanttevredenheid **≥7,4**	Stakeholdertevredenheid **7,5**	Reputatie **>80**	Reputatie **>80**
				License to operate **>80**	License to operate **>80**

Dialoog met onze medewerkers

In 2022 voerden we een medewerkersonderzoek uit. We prijzen ons gelukkig met de positieve score. Lees hier meer over de resultaten.

Dialoog met onze klanten

Om de twee jaar beoordelen we de kwaliteit van de Rotterdamse haven met onze klanten. In het in 2021 gehouden Klanttevredenheidsonderzoek (KTO) kregen we een 7,3 (2018: 7,4). De ligging van de haven en de aanwezige faciliteiten vinden klanten reden om Rotterdam aan te bevelen. Om de klanttevredenheid verder te vergroten, werken we aan digitalisering, verduurzaming van de haven, het verder versterken van achterlandverbindingen en het veiliger maken van de haven.

Stakeholderonderzoek

Eens in de twee jaar laat het Havenbedrijf Rotterdam een Stakeholderonderzoek (SO) uitvoeren door een onafhankelijk onderzoeksbureau. Het laatstgehouden onderzoek vond plaats in 2021. Het SO biedt inzicht in de manier waarop strategische stakeholders betrokkenheid bij het Havenbedrijf Rotterdam en de haven ervaren. De stakeholdertevredenheid kwam uit op een gemiddelde van 7,2 (2018: 7,5). Een geluid dat terugkeert, is een te weinig zichtbare rol van het Havenbedrijf Rotterdam als het gaat om sociale transitie en het vormen van een attractieve regio. Daar werken we hard aan. In dit jaarverslag ziet u hiervan verschillende voorbeelden. Tevreden stakeholders dragen eraan bij om samen met klanten en stakeholders te werken aan een duurzaam haven- en industriecomplex. Op basis van de resultaten van het stakeholderonderzoek stelt het Havenbedrijf Rotterdam voor iedere relatie op maat een verbeterplan op.

Dialoog met omwonenden en Nederlands publiek

Om succesvol te zijn en te blijven, is een goede reputatie van belang voor de Rotterdamse haven en het Havenbedrijf Rotterdam. Dit zorgt voor meer begrip, draagvlak en steun bij onze stakeholders en vergroot onze ondernemingsruimte. Het in 2021 door een extern bureau uitgevoerde onderzoek toont dat de Rotterdamse haven nog steeds een goede reputatie heeft en een groot draagvlak kent. We zien wel een lichte daling ten opzichte van 2019. Het tweejaarlijkse 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. De reputatiescore van 78,5 voor de Rotterdamse haven bij het landelijk publiek is goed (2019: 81,0).

De steun voor de 'license to grow' van de Rotterdamse haven daalde van 76,0 in 2019 naar 69,3 in 2021. Men is minder genegen om de haven aan te raden als woonplek, recreatiegebied of werkplek. Als we kijken naar de Rotterdamse haven op het gebied van energietransitie en duurzaamheid, dan vindt het Nederlands publiek dat er nog ruimte is voor verbetering. De verwachtingen op dit gebied zijn hoog. Onder omwonenden scoort de reputatie van de Rotterdamse haven 83,2 en de 'license to grow' 75,6. Omwonenden zijn positiever, maar zien ook ruimte voor verbetering, zeker op het gebied van veiligheid.

Ook de reputatie en de 'license to operate' van het Havenbedrijf Rotterdam is onderzocht. We scoorden 78,1 op het gebied van reputatie en 79,7 op 'license to operate' onder omwonenden. Het Nederlands publiek waardeerde ons met een 75,1 (license to operate: 76,3). Dit zijn lagere cijfers dan in 2019. Ook hier speelden veiligheid en duurzaamheid een rol. De resultaten vragen om een aantal focuspunten:

- Investeren in de leefomgeving in en om de haven om te laten zien hoe aantrekkelijk de regio is om in te wonen en te werken.

- Criminaliteit beïnvloedt het beeld van de haven in negatieve zin. We laten zien dat het criminaliteitsprobleem hoog op de agenda staat en dat we met verschillende partijen samenwerken om de veiligheid te waarborgen.
- Voortdurend informeren over wat we doen op het gebied van verduurzamen van de haven.
- Blijvend benadrukken van de economische en maatschappelijke waarde van de haven voor Nederland.

Dialoog met leveranciers

Onze leveranciers leveren een belangrijke bijdrage aan het succesvol behalen van de hoofddoelstellingen; 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 input van de markt te krijgen door middel van marktconsultaties. Dit gebeurt vooral bij complexe infrastructurele projecten. Onze dialogen met leveranciers worden goed gewaardeerd, ook om innovaties mogelijk te maken. 2022 was voor opdrachtnemers en opdrachtgevers (vooral) door de oorlog in Oekraïne een lastig jaar ten aanzien van beschikbaarheid van materialen en de prijzen hiervan. De discussies met leveranciers hebben geleid tot goed uitvoerbare en praktische afspraken met de opdrachtnemers.

We maken onderscheid in de volgende categorieën leveranciers: natte infra, droge infra, baggeren, advies-, onderzoeks- en ingenieursdiensten, ICT en data, vastgoed, inhuur en corporate diensten.

In 2022 zijn we begonnen met het beoordelen van leveranciers op het gebied van Milieu en Mensenrechten. In eerste instantie wordt uit de beschikbare data geput; lopende het jaar 2023 zullen we meer gerichte data vergaren voor verdere rapportages in komende jaren.

- Supplier Environmental Assessment: het Havenbedrijf Rotterdam hanteert bij inkoop een indeling van de markt in categorieën. Per categorie verschilt de uitgave en het detailniveau enigszins. Vooral bij de infrastructurele projecten (nat en droog), goed voor driekwart van de totale uitgaven, wordt een milieubeoordeling altijd meegenomen in de eisen (ongeveer 75% van de suppliers wordt beoordeeld op deze component). In veel gevallen bepaalt de milieucomponent mede de totale score die de inschrijver kan krijgen.
- Supplier Social Assessment: In 2022 hebben we een nulmeting ten aanzien van mensenrechten en andere sociale omstandigheden uitgevoerd. Onderstaande tabel is een resultaat van de nulmeting en bepaalt mede welke doelen we stellen voor aanbestedingen in 2023.

Categorie	Omschrijving categorie	Prioritering salient issues
		Op basis van risico, alignment en leverage
ICT-Hardware	Ingekochte laptop's, telefoons en toebehoren	Privacy, impact van klimaatverandering en veilige werkomgeving
ICT-Software	Ingekochte programma's en data om ICT-systemen goed te laten lopen zoals licenties	Privacy
Infra	Ingekochte diensten en producten infrastructuur. Hieronder valt: baggerwerkzaamheden, infra droog en infra nat, investeringen en onderhoud in infrastructuur, leidingen en processystemen.	Schone leefomgeving, impact van klimaatverandering, veilige werkomgeving en eerlijke compensatie voor werk
Facilitair	Ingekochte diensten en producten nodig voor kantoren (zoals schoonmaak en servicemedewerkers)	Eerlijke compensatie voor werk
Diensten	Ingekochte adviesdiensten op het gebied van ICT, data, onderzoek, en ingenieursdiensten, HR, communicatie en corporate adviesdiensten	Gelijkeheid en privacy
Overige	Ingekocht vastgoed, materieel en inhuur	Schone leefomgeving en privacy

6.2 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 staat aan de basis van de inhoud van ons geïntegreerde jaarverslag en vindt plaats in het tweede kwartaal van het verslagjaar.

Nieuwe thema's 2022

We hebben twee materiële thema's toegevoegd, namelijk ondermijning en stikstof. Ondermijning voegden we toe vanwege de grote negatieve impact op mens en maatschappij. Daarnaast beïnvloedt de problematiek rondom ondermijning de publieke opinie negatief over het draagvlak rond het vestigingsklimaat van de haven. Stikstof voegden we toe omdat het zorgt voor een ongunstig vestigingsklimaat en het daardoor een negatieve financiële impact heeft. Daarnaast heeft het thema een negatieve impact op het milieu, wat leidt tot een hogere score vanuit de impactlens. Tenslotte laten we door het apart te benoemen, duidelijker zien dat het hoge urgentie heeft voor het Havenbedrijf Rotterdam.

Het proces

Als leidraad voor het uitvoeren van de materialiteitsanalyse volgen we de Global Reporting Initiative (GRI)-richtlijnen. In 2021 is een update gepubliceerd. De geüpdatete GRI-richtlijnen hebben meer aandacht voor impact van organisaties op mens, milieu en maatschappij. Om onderwerpen te beoordelen worden onder andere de concepten van schaal, reikwijdte en onomkeerbaarheid gehanteerd:

- Schaal verwijst naar de heftigheid van de negatieve impact;
- Reikwijdte gaat over het bereik, bijvoorbeeld het aantal mensen dat wordt getroffen;
- Onomkeerbaarheid verwijst naar de mogelijkheid om de situatie al dan niet te herstellen.

We hebben de volgende stappen doorlopen:

- **Stap 1**: Startpunt was de lijst van bestaande thema's inclusief de 2021-score. Deze aanpak is gelijk aan voorgaande jaren.
- **Stap 2**: We hebben een review uitgevoerd om te bepalen in hoeverre de thema's relevant zijn vanuit strategie en de Havenvisie. Ook hebben we per thema geanalyseerd wat de mogelijke impact is en de mogelijke effecten van de impact ingeschat. Als laatste is er een review uitgevoerd of de definities van de thema's herijkt moeten worden. De uitkomst van deze analyse is dat alle thema's van 2021 nog steeds relevant zijn en een materiële impact op mens, milieu en omgeving hebben. We hebben wel twee thema's toegevoegd aan de lijst, namelijk ondermijning en stikstof.

- **Stap 3**: Voor de analyse om te komen tot de conceptmatrix gebruikten we documenten, zoals: Directieteam agenda's, de Havenvisie, Ondernemingsstrategie 2020-2024, risicomanagement Update, medewerkersonderzoek, klantonderzoek 2022, reputatieonderzoek 2021, media analyse over de eerste maanden van 2022, waakvlamprogramma en lobbymonitor. De uitkomst van de analyse hebben we besproken met experts binnen de organisatie, zij hebben dagelijks contact met stakeholders, om te zien of de uitkomsten van de analyse conform de verwachtingen zijn van de stakeholders. Het hoofdstuk stakeholderdialoog geeft meer toelichting over hoe het Havenbedrijf Rotterdam omgaat met de verwachtingen en belangen van externe stakeholders.
- **Stap 4**: De matrix is voorgelegd en vastgesteld in het Directieteam. De matrix die uit de validatie voortkomt, geeft de onderwerpen weer die voor onze stakeholders en voor het vermogen van het Havenbedrijf Rotterdam het meest van belang zijn. De sturing en beheersing van alle onderwerpen in de matrix zijn belegd onder de leden van het Directieteam. Meer inzicht hierin geeft het hoofdstuk corporate governance.



Onder het belang voor waardecreatie door het Havenbedrijf Rotterdam, wordt de impact van het Havenbedrijf Rotterdam op economische, milieutechnische en sociale impact bedoeld.

Vertaling matrix naar het verslag

In ons verslag gebruikten we de uitkomsten van de matrix om focus aan te brengen. We hebben gekozen voor een matrix om de continuïteit met vorige jaarverslagen te waarborgen. Wij rapporteren het meest uitgebreid op de thema's in categorie 1 (donkerblauw). Voor deze thema's rapporteren wij de managementaanpak en tenminste één indicator. Hoe deze informatie in ons verslag is verwerkt, kunt u vinden in de GRI Content Index. Over de thema's in categorie 2 en 3 (donkergrijs en lichtgrijs) rapporteren wij ook, maar minder uitgebreid. De onderwerpen zijn geprioriteerd op basis van de impact.

Management van materiële thema's

Energietransitie

Door onze klanten in het Rotterdamse haven- en industriecomplex werd in 2021 ongeveer 23,5 ton CO_2 uitgestoten. CO_2 is een veroorzaker van klimaatverandering, waardoor wereldwijd verschillende mensenrechten, waaronder het recht op leven, onder druk komen te staan.

Door te focussen op de energietransitie willen we de haven van Rotterdam in lijn brengen met een reductie van CO_2 van 55% ten opzichte van 1990 in 2030 en klimaatneutraliteit in 2050. Voor onze eigen scope 1, 2 en 3 emissies (waaronder de scheepvaart) formuleerden we Science based gevalideerde doelstellingen.

Wij jagen de energietransitie aan door te investeren in energie-infrastructuur (waaronder CO_2-afvang), (wereldwijde) partnerships aan te gaan, actief circulaire bedrijven te verwelkomen en door te helpen bij het verduurzamen van de logistieke sector.

In ons portfolio sturen wij op maatschappelijke waardecreatie. Wij monitoren jaarlijks de CO_2-uitstoot en hebben hier jaarlijkse doelstellingen op gezet. De voortgang op de doelstelling voor 2030 is een strategische KPI en delen we jaarlijks in het jaarverslag.

Het onderwerp energietransitie bespreken we met verschillende stakeholders.

U leest meer in de hoofdstukken energietransitie en KPI's.

Veiligheid

Wanneer we veiligheid niet in ogenschouw nemen, kunnen de werkzaamheden in de haven gevaar opleveren. Voor degenen die in het Rotterdamse haven- en industriecomplex werken, kunnen verschillende arbeidsrechten in het gedrang komen. Dit geldt voor onze eigen medewerkers, maar ook voor mensen die bij bedrijven in de haven werken of de haven bezoeken. Voor omwonenden kan bij milieuschade in de haven het recht op gezondheid onder druk komen te staan. Ook ondermijnende criminaliteit op klantterreinen heeft impact op omwonenden. Om deze redenen is veiligheid topprioriteit binnen het Havenbedrijf Rotterdam. In 2022 was er één major incident te betreuren.

Zowel van onze eigen medewerkers als van medewerkers van relaties verwachten wij dat zij zorg dragen voor veiligheid. Daarnaast is de divisie Havenmeester verantwoordelijk voor een veilige afwikkeling van de scheepvaart. Concreet hebben wij (KPI) doelstellingen op nautische veiligheid en naleving van scheepvaartregels. Nautische veiligheid is ook een strategie-KPI.

We monitoren voortdurend het veiligheidslandschap. Scheepsongevallen registreren we integraal. Daarnaast voeren we safety walks uit bij onze aannemers en rapporteren onze medewerkers gevaarlijke situaties in een veiligheidsapplicatie.

Met stakeholders bespreken we belangrijke veiligheidsonderwerpen, zoals vergunningen, handhaving en veiligheid.

U leest meer in de hoofdstukken veiligheid en KPI's.

Digitalisering

Digitalisering geeft ons de mogelijkheid om slimmer gebruik te maken van de haven. Door digitalisering handelen we scheepvaart efficiënter, veiliger en duurzamer af, kunnen wij het onderhoud aan onze haveninfrastructuur optimaliseren en versnellen we de energietransitie. Digitalisering werkt dus als katalysator voor andere materiële onderwerpen.

Door digitalisering verstevigen we samen met partners onze koppositie als belangrijke doorvoerhaven van Europa. Door gebruik te maken van data en automatisering wordt de kwaliteit van onze dienstverlening vergroot. Er is meer tijd en aandacht voor complexe werkzaamheden, omdat eenvoudige werkzaamheden minder aandacht nodig hebben. Ook zorgt het voor vraag naar nieuwe banen, wat een positieve impact heeft op het recht op arbeid en verschillende arbeidsrechten. Aan de andere kant worden cyberrisico's van onze operaties of die van onze klanten vergroot door toenemende digitalisering; daarom zijn wij scherp op het recht op privacy.

De haven van Rotterdam wil de slimste haven van de wereld zijn. Net als onze klanten digitaliseren wij steeds intensiever, waardoor de fysieke en digitale wereld steeds meer vervlochten raken. We stelden in 2021 een nieuwe digitale visie en strategie op, die we in 2022 verder uitwerkten. Ons (KPI) doel is betere informatiebeschikbaarheid in de logistieke ketens.

Met verschillende stakeholders bespreken we algemene marktontwikkelingen, waaronder innovatie en digitalisering. We trekken lessen uit het (niet) slagen van initiatieven uit het verleden.

U leest meer in de hoofdstukken digitalisering en KPI's.

Kwaliteit haveninfrastructuur

De Rotterdamse haven dankt haar toppositie onder andere aan de moderne infrastructuur. Daarom draagt de kwaliteit van haveninfrastructuur direct bij aan het recht op arbeid. De kwaliteit van infrastructuur staat ook in direct verband met veiligheid en daarmee met verscheidene arbeidsrechten. Immers, verouderde infrastructuur brengt veiligheidsrisico's met zich mee. Aanleg en onderhoud van haveninfrastructuur heeft daarnaast een negatieve impact op het recht op leven, want er komen CO_2-emissies en energieconsumptie bij kijken. Vanuit het programma Duurzame GWW werken wij samen met stakeholders aan initiatieven die vanuit een allesomvattende blik duurzame initiatieven in de bouw ontplooien.

Om de kwaliteit van de haveninfrastructuur te waarborgen, investeren wij in ontwikkeling en onderhoud van terreinen van klanten en in publieke infrastructuur. Hiervoor gebruiken we een Integraal Asset Management-proces. Wij laten ons hierop jaarlijks certificeren volgens ISO 55001. Op deze manier wordt zowel intern als extern getoetst of we de verplichtingen uit die norm nakomen. Middels deze certificering wordt tevens gezorgd voor het continu doorlopen van de verbetercyclus (Plan, Do, Check, Act).

We drukken de kwaliteit van haveninfrastructuur cijfermatig uit aan de hand van vijf indicatoren. De kwaliteit wordt ieder jaar beoordeeld.

U leest meer in de hoofdstukken digitalisering van havenontwikkeling en -beheer en KPI's.

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid is van groot belang voor onze klanten, werknemers en dienstverleners in de haven en daarmee voor de concurrentiepositie. Door onze investeringen in de haveninfrastructuur kan de bereikbaarheid soms tijdelijk verslechteren. Een groot deel van het achterlandvervoer van logistieke klanten gaat over de weg. Dit creëert congesties in Zuid-Holland, wat de leefbaarheid niet ten goede komt. Daarnaast zijn de emissies het hoogst voor wegvervoer, in vergelijking met andere modaliteiten, wat ook een negatieve impact heeft op het recht op leven. Wij hebben dan ook als doelstelling om meer spoordiensten vanuit Rotterdam aan te bieden. Dit meten we jaarlijks.

Wij hebben de ambitie om Rotterdam Europa's best verbonden haven te maken in 2030. We benutten de bestaande infrastructuur optimaal en investeren in bestaande en nieuwe infrastructuur. We voerden voor verschillende modaliteiten capaciteitsanalyses uit. Dit resulteerde in prioritering van verschillende bereikbaarheidsopgaven, waar we in samenwerking met andere partijen aan werken.

U leest meer in de hoofdstukken bereikbaarheid en KPI's.

Efficiënte scheepvaartafwikkeling

Naast de veilige afhandeling van de scheepvaart, staat het Havenbedrijf Rotterdam ook voor de efficiency (Just in Time varen) van de scheepvaart. Dat doen we door de planningen van terminals, dienstverleners en de divisie Havenmeester met elkaar te delen en op elkaar af te stemmen. Standaardisering in data en informatie is daarbij essentieel.

We hebben in internationaal verband grote stappen gezet naar standaardisering. Daarnaast dragen eenduidige definiëring van de infrastructuur (ligplaatsen), optimaliseren van het geulbeleid (hoe diep kan een schip steken) en digitaliseren en delen van haveninformatie bij aan de efficiency. Dat leidt niet alleen tot significante reductie van emissies, omdat je met lagere snelheden kunt varen, maar we dragen ook bij aan betere energielabels van schepen en ook aan de binding van rederijen aan Rotterdam. Zij zijn immers gebaat bij just-in-time kunnen varen om die energielabels zo positief mogelijk te krijgen. We meten jaarlijks de naleving van (zee)scheepvaartregels op het gebied van veiligheid en milieu.

U leest meer in de hoofdstukken veiligheid en KPI's.

Toekomstbestendig portfolio

Om in te spelen op globale trends en ontwikkelingen, zoals digitalisering en energietransitie, investeren wij in substantiële aanpassingen in de haven.

Wij houden oog op ons investeringsportfolio en hebben als (KPI) doelstelling om een EBITDA te borgen die voldoende ruimte biedt voor toekomstige investeringen. Daarnaast hebben wij een concrete financiële doelstelling voor investeringen in de Rotterdamse haven.

Door Portfolio Management vormen we een integraal beeld van bestaande activiteiten, ondernemingsdoelen, resource vraagstukken en beschikbare data binnen onze portfolio aan opportunities en projecten. We zoeken de samenwerking op binnen de bestaande organisatie en onze klanten.

U leest meer in de hoofdstukken toekomstbestendig portfolio en KPI's.

Aantrekkelijke en gezonde omgeving

Het haven- en industriecomplex vraagt om een aantrekkelijke omgeving, waarin bedrijven willen investeren en mensen graag wonen en recreëren. Door havenactiviteiten van onszelf en van onze klanten kunnen we het recht op een gezonde omgeving aantasten. Te denken valt aan een impact op natuur en biodiversiteit, geluidsbelasting en lokale luchtkwaliteit. De economische en maatschappelijke waarde van de haven is daarom nauw verbonden met de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom besteden we hier veel aandacht aan.

Om de havenactiviteiten goed samen te laten gaan met de natuur stelden we een natuurvisie op. Wij monitoren de omgeving door een jaarlijks reputatieonderzoek bij omwonenden. DCMR Milieudienst Rijnmond rapporteert jaarlijks over de luchtkwaliteit en het geluidbudget in de haven. Met verschillende stakeholders voeren wij de dialoog over geluid, vestigingsklimaat, waterkwaliteit, recreatie en de balans tussen leefomgeving en energietransitie.

Onze projecten en andere activiteiten voldoen ten minste aan de Nederlandse wet, welke voor het onderwerp natuur en biodiversiteit primair gevat is in de Wet natuurbescherming (Wnb). De Wnb is de Nederlandse implementatie van de Europese Vogel- en habitatrichtlijnen. Als uitvloeisel verlangen we hetzelfde van onze aannemers. Om vooraf de impact van onze activiteiten te kunnen inschatten, monitoren we jaarlijks het hele beheergebied van het Havenbedrijf Rotterdam op het vóórkomen van beschermde en bedreigde soorten (natuurwijzer). Als ergens beschermde soorten voorkomen of verwacht worden, zorgen we ervoor dat er geen negatieve gevolgen voor die soort optreden. Dat doen we door die gevolgen te voorkomen, bijvoorbeeld door er rekening mee te houden in de planning van een project, of door op een andere manier te bouwen. We werken daarbij volgens het 'Managementplan Beschermde Soorten', de generiek geldende gebiedsontheffing en de daarbij behorende werkprotocollen.

Bij projecten met mogelijk een effect op Natura2000-gebieden voeren we standaard een zogenaamde Voortoets en – als significante effecten niet kunnen worden uitgesloten – een Passende Beoordeling uit. In dat geval wordt vergunning van de Wet natuurbescherming gevraagd.

In ons eigen beheergebied werken we daarnaast volgens onze Natuurvisie, een uitwerking van de Havenvisie 2030. Dit betekent onder andere dat we zoeken naar natuurinclusieve kansen in projecten en dat we in onze buitenruimte waar mogelijk ecologisch beheer toepassen. In 2022 zijn bijvoorbeeld zogenaamde 'ecomodules' aangebracht op palen in het Calandkanaal en in de nieuwe kademuur in de Amaliahaven. Terreinen die niet op korte termijn worden uitgegeven, laten we met rust en beheren we (waar nodig) op een ecologische manier ('tijdelijke natuur').

Probleemsoorten (invasieve exoten) worden actief bestreden. In 2022 hebben we weer diverse gekende en innovatieve technieken voor de bestrijding van Japanse duizendknoop toegepast .

U leest meer in de hoofdstukken gezonde leefomgeving en KPI's.

Aansluiting arbeidsmarkt

Met de ontwikkelingen in de haven verandert ook de vraag naar arbeid. De arbeidsmarkt staat onder druk, wat nadelig kan zijn voor de groeimogelijkheden van bedrijven in de haven en kan leiden tot stagnatie van de noodzakelijke energietransitie. Daarom werken we aan een toekomstbestendige en inclusieve arbeidsmarkt. De bedrijven in de Rotterdamse haven creëren 183.004 banen, direct en indirect.

Met verschillende stakeholders hebben wij initiatieven lopen die opleidingen en vraag vanuit de arbeidsmarkt trachten samen te laten komen.

U leest meer in de hoofdstukken werken en leren en KPI's.

Samenhang

De speerpunten uit de ondernemingsstrategie 2020-2024 hangen samen met de thema's die wij en onze stakeholders belangrijk vinden en die uit de materialiteitsanalyse naar voren kwamen.

In onderstaand figuur maken we duidelijk hoe onderdelen als materiële thema's, indicatoren, doelen en resultaten, strategie en de bijdrage aan de Sustainable Development Goals met elkaar samenhangen.

WIJ ZIJN DE ONTWIKKELAAR VAN EEN TOONAANGEVENDE, VEILIGE, EFFICIËNTE EN DUURZAME HAVEN WAAR ONZE KLANTEN SUCCESVOL KUNNEN ONDERNEMEN.

MATERIEEL THEMA	KPI	DOEL 2022	REALISATIE 2022	BIJDRAGE AAN SDG	DE IMPACT VAN HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM	SELECTIE RELEVANTE KAPITALEN	BELANGRIJKE RISICO'S
Toekomstbestendig portfolio	EBITDA: Voldoende ruimte voor investeringen	EBITDA > € 509,9 mln	€ 543,5 mln		KT: Het HIC is een geschikte locatie om de economische en sociale transitie vorm te geven. Nieuwe markten gericht op energietransitie en circulaire economie kunnen hier groeien. Dit wordt in onze funnelboards meegenomen. LT: Een HIC met een breed scala aan activiteiten resulteert niet alleen in een aantrekkelijke regio waarin bedrijven zich willen vestigen en mensen willen wonen, de bedrijven dragen tevens bij aan de transities.	- Financiën	T2a - Wetgeving/handhaving zorgt voor ongunstig vestigingsklimaat T2b - Stikstofproblematiek zorgt voor ongunstig vestigingsklimaat T11 - Ontbreken voldoende rendabele waarde proposities/ruimte verduurzaming, digitalisering
	Investeringen in de ontwikkeling van de Rotterdamse haven	€ 225,0 mln	€ 257,0				
Kwaliteit haveninfrastructuur	Kwaliteit haveninfrastructuur	7	8,8		KT: Door te investeren in ontwikkeling en onderhoud van terreinen van klanten en in publieke infrastructuur blijft het HIC veilig en bereikbaar. LT: Veiligheid en bereikbaarheid dragen bij aan de aantrekkelijkheid van het HIC als vestigingslocatie voor bedrijven en als trading-hub voor rederijen.	- Infrastructuur - Financiën	T2b - Stikstofproblematiek zorgt voor ongunstig vestigingsklimaat T5 - Congesties in en rond haven (beschikbare infra en bereikbaarheid)
Veiligheid	Aantal major incidents nautisch	0	1	 	KT: Veiligheid is een topprioriteit in de haven en wij monitoren en verbeteren dit continu. Het HIC is een veilige plek voor gebruikers, werknemers en de omgeving. Dit komt ten goede aan de vestigingsvoorwaarde voor bedrijven en het vertrouwen van de omgeving, bestuurders en andere stakeholders. LT: Het HIC is een integraal veilige haven. Het gebruik van data en nieuwe technologieën verbetert dit.	- Onze mensen - Financiën - Dialoog met stakeholders	T1a - Incident water T1b - Incident land T3a - Cyberaanval HbR T3b - Cyberaanval haven T10 - Terroristische aanval in de haven T13 - Ondermijnende criminaliteit in de haven
	Geen incidenten op vitale systemen	0	0				
	Lost time injury frequency rate (LTIFR)	<1	0,43				
	Nautische safety index (NSI)	>7,00	6,39				

VERSNELLER DUURZAAMHEID IN DE HAVEN

MATERIEEL THEMA	KPI	DOEL 2022	REALISATIE 2022	BIJDRAGE AAN SDG	DE IMPACT VAN HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM	SELECTIE RELEVANTE KAPITALEN	BELANGRIJKE RISICO'S
Energietransitie	CO_2 uitstoot HIC (mton)	22,8 mton (2021)	23,5 mton (2021)		KT: Het Havenbedrijf Rotterdam werkt samen met de bedrijven in het HIC aan de inrichting van een efficiënt energie- en grondstoffensysteem, zodat bestaande bedrijven toekomst hebben en emissies gereduceerd worden, terwijl aan de huidige energievraag kan worden voldaan. LT: Het Havenbedrijf Rotterdam streeft er naar koploper te zijn op het gebied van efficiëntie en duurzaamheid, waarbij alternatieve brandstoffen de basis vormen voor het nieuwe energie- en grondstoffensysteem in Rotterdam en ver daarbuiten. Toonaangevende bedrijven investeren hier in de meest moderne faciliteiten.	- Financiën - Dialoog met stakeholders	T2b - Stikstofproblematiek zorgt voor ongunstig vestigingsklimaat T8a - Energietransitie slaagt niet ≤2030 T8b - Energietransitie slaagt niet >2030
Gezonde leefomgeving	KPI in ontwikkeling	-	-		KT: Een gezonde omgeving is van groot belang voor de omgeving van de haven. Wij hebben een natuurvisie ontwikkeld met daarin een gedifferentieerde aanpak en maatregelen op projecten. Dit om de balans tussen natuur en het havengebied te waarborgen. LT: Op de lange termijn streven we naar een aantrekkelijke omgeving waar bedrijven graag vestigen en mensen graag wonen en recreëren.	- Dialoog met stakeholders	

SLIMME PARTNER IN DE LOGISTIEKE KETENS

MATERIEEL THEMA	KPI	DOEL 2022	REALISATIE 2022	BIJDRAGE AAN SDG	DE IMPACT VAN HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM	SELECTIE RELEVANTE KAPITALEN	BELANGRIJKE RISICO'S
Digitalisering	Logistieke efficiëntie: informatie-beschikbaarheid in de logistieke ketens	14%	24%	8 EERLIJK WERK EN ECONOMISCHE GROEI 9 INDUSTRIE, INNOVATIE EN INFRASTRUCTUUR	KT: Door in te zetten op digitalisering wordt de haven veiliger en vervoer efficiënter, wat tevens bijdraagt aan een verminderde broeikasgasemissies. LT: Vervoer via de Rotterdamse haven is door transparantie van logistieke transportketens naadloos, nog efficiënter en voor klanten aantrekkelijk. Sensoren en IoT geven duidelijk inzicht in de staat van de haveninfrastructuur.	- Financiën - Dialoog met stakeholders	T6 - Gebrek aan digitalisering logistieke keten
Efficiënte scheepvaart-afhandeling	Safety & environmental index (SEI)	> 7,50	7,33	3 GOEDE GEZONDHEID EN WELZIJN 8 EERLIJK WERK EN ECONOMISCHE GROEI	KT: Wij zorgen voor veilige en efficiënte scheepvaart, wat bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van het HIC voor rederijen, en daarmee de vestigingsvoorwaarde voor bedrijven. LT: Een aantrekkelijk HIC met veel scheeps-bezoeken en bedrijven draagt op zijn beurt bij aan het Nederlandse BBP en de werkgelegenheid.	- Onze mensen - Financiën - Dialoog met stakeholders	T5 - Congesties in en rond haven T6 - Gebrek aan digitalisering logistieke keten
Bereikbaarheid & achterlandnetwerken	Het aantal bestemmingen waarop spoordiensten vanuit Rotterdam worden aangeboden	63	63	9 INDUSTRIE, INNOVATIE EN INFRASTRUCTUUR	KT: Goede bereikbaarheid is cruciaal voor de aantrekkelijkheid van het HIC voor zowel rederijen als bedrijven. Wij investeren in de ontwikkeling en het onderhoud van terreinen, openbare infrastructuur en klantspecifieke infrastructuur. LT: Op de lange termijn zetten wij in op het veranderen van de modal split, waardoor relatief minder goederen over de weg worden vervoerd. Hiertoe worden de eerste investeringen al aangelegd.	- Financiën - Infrastructuur	T5 - Congesties in en rond haven (beschikbare infra en bereikbaarheid) T6 - Gebrek aan digitalisering logistieke keten
	Reistijdverschil tussen Rotterdam en Antwerpen van en naar Noord-Brabant (Tilburg)	25 min	11 min 30 sec				

ONDERNEMENDE EN SLAGVAARDIGE ORGANISATIE

MATERIEEL THEMA	KPI	DOEL 2022	REALISATIE 2022	BIJDRAGE AAN SDG	DE IMPACT VAN HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM	SELECTIE RELEVANTE KAPITALEN	BELANGRIJKE RISICO'S
Aansluiting arbeidsmarkt	KPI in ontwikkeling	-	-	8 EERLIJK WERK EN ECONOMISCHE GROEI	KT: In het HIC is er meer vraag dan aanbod in het vullen van vacatures. In samenwerking met partners werken we aan het in lijn brengen van onderwijs en vraag op de arbeidsmarkt. LT: Samen met onze partners willen we een arbeidsmarkt die zich kenmerkt door wendbaarheid en gekwalificeerd talent op alle niveaus. Enerzijds willen we dit bereiken door in te zetten onderwijs, anderszijds door werken in de haven te promoten onder nieuwe doelgroepen.	- Dialoog met stakeholders	

Scope van het jaarverslag

Met ons jaarverslag leggen we verantwoording af aan onze stakeholders over onze activiteiten van 1 januari 2022 tot en met 31 december 2022. Het jaarverslag is op 9 maart 2023 gepubliceerd. Het jaarverslag over de periode 1 januari tot en met 31 december 2021 werd op 10 maart 2022 uitgebracht en is beschikbaar op onze website (www.portofrotterdam.com).

Dankzij de dialoog en samenwerking met onze lokale, nationale en internationale stakeholders creëren we waarde op de korte en lange termijn. We bieden inzicht in interne en externe ontwikkelingen, voortgang op onze doelen, situaties waaruit we lessen voor de toekomst trekken en dilemma's waarmee we te maken hebben. Ook laten stakeholders hun licht schijnen over voor het Havenbedrijf Rotterdam belangrijke onderwerpen. Middels ons jaarverslag beogen we transparant te maken welke bijdrage het Havenbedrijf Rotterdam leverde aan het realiseren van de meest veilige, efficiënte en duurzame haven. Deze ambitie streven we samen met onze partners na.

De scope van het jaarverslag betreft de activiteiten van het Havenbedrijf Rotterdam. De materialiteitsanalyse voor het jaarverslag baseren wij ook op de activiteiten van het Havenbedrijf Rotterdam, exclusief de buitenlandse deelnemingen. Dit betekent concreet dat wij in dit verslag niet rapporteren over maatschappelijke onderwerpen die spelen in de landen waar deze deelnemingen zijn gevestigd. Het Havenbedrijf Rotterdam is vrijgesteld om deelnemingen te consolideren in de jaarrekening vanwege hun beperkte omvang.

Eigen bedrijf, havengebied en keten

Het Havenbedrijf Rotterdam beheert en ontwikkelt het Rotterdamse havengebied en wil de positie van haven van wereldklasse handhaven en versterken. Het Havenbedrijf Rotterdam kan op drie gebieden invloed uitoefenen: op het eigen bedrijf, op het havengebied en in de keten. De mate van invloed en het effect op onze omgeving en het milieu variëren per gebied.

Het effect van onze eigen bedrijfsvoering op de omgeving en het milieu is beperkt. De effecten van onze investeringen in het havengebied en op het transport van en naar het gebied zijn veel groter. Door samenwerking en dialoog met stakeholders oefenen wij onze invloed uit op het havengebied en de (transport)keten. Daaraan besteden wij ook aandacht in dit jaarverslag. De focus ligt hierbij op de prestaties en resultaten van het Havenbedrijf Rotterdam. Maar de scope en reikwijdte zijn breder. De materialiteitsanalyse maakt dit duidelijk.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de meest materiële thema's (categorie 1) en geeft aan op welke niveaus een thema speelt. Onder HbR verstaan wij onze eigen bedrijfsvoering, inclusief onze inkoopketen. Met HIC wordt het niveau van het haven- en industriecomplex inclusief Dordrecht aangeduid en met keten doelen we op de logistieke keten.

Thema	Niveau	Verantwoordelijk
Energietransitie	HbR, HIC, Keten	CEO
Veiligheid	HbR, HIC	COO
Kwaliteit haveninfrastructuur	HbR, HIC	COO
Digitalisering	HbR, HIC, Keten	CFO
Gebalanceerd en duurzaam portfolio	HIC	CEO
Bereikbaarheid	HbR, HIC, Keten	COO
Efficiente scheepvaartafwikkeling	HIC	COO
Aantrekkelijke en gezonde omgeving	HbR, HIC	CEO
Aansluiting arbeidsmarkt	HIC	CEO

Het overgrote deel van de thema's speelt op een niveau van het haven- en industriecomplex of op het niveau van de keten. Dit betekent dat wij op thema's acteren waarbij de mogelijke impact hoog is, maar onze invloed redelijk tot beperkt is. Daarom nemen wij ook informatie op over wat we samen met de stakeholders doen binnen het haven- en industriecomplex en in de keten.

Vergelijkingen andere havens of bedrijven

Waar mogelijk geven wij informatie over onze concurrentiepositie en vergelijkingen met andere havens of bedrijven. Deze vergelijkingen dienen als reflectie voor onze eigen prestaties en positie. Wij zijn bewust terughoudend met het opnemen van informatie over andere havens en/of andere bedrijven in ons jaarverslag.

Verslaggevingsgrondslagen

Het jaarverslag ontwikkelden we aan de hand van de meest recente richtlijnen en standaarden, alsmede enkele duurzaamheidskaders en verwachtingen vanuit samenwerkingsverbanden. Een selectie lichten we hieronder kort toe.

Richtlijnen en standaarden
GRI 2021

Het GRI is wereldwijd een toonaangevende organisatie voor duurzaamheidsverslaggeving. GRI gaat uit van het materialiteitsprincipe: men rapporteert uitgebreider over onderwerpen die de organisatie en haar stakeholders als materieel aanmerken. De materiële onderwerpen koppelen we waar mogelijk aan gestandaardiseerde GRI-disclosures, samengevat in de GRI Content Index. Het verslag is opgesteld in overeenstemming met GRI 2021.

Corporate Governance Code

Hoewel het Havenbedrijf Rotterdam niet beursgenoteerd is, voldoet de inrichting van ons bestuursmodel aan de nieuwe Nederlandse Corporate Governance Code.

EU-richtlijn over niet-financiële informatie (NFRD)

De EU-richtlijn (2014/95/EU) voor grote 'organisaties van openbaar belang' (OOB's) over het rapporteren van niet-financiële informatie is in 2017 in Nederlandse wetgeving omgezet. Het Havenbedrijf Rotterdam is niet geclassificeerd als OOB, maar heeft ervoor gekozen om aan deze richtlijn te voldoen. Daarom rapporteert het Havenbedrijf Rotterdam, in verschillende onderdelen van het verslag, over het beleid en resultaten ten aanzien van milieu, sociaal en personeel, mensenrechten, anticorruptie en diversiteit. Het jaarverslag voldoet hiermee aan deze richtlijn.

Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)

Vanaf 1 januari 2026 zijn wij verplicht om volgens de CSRD richtlijnen te rapporteren. Deze richtlijn vereist van ons dat we rapporteren over milieu, sociaal en governance. Te denken valt aan CO_2-uitstoot, sociaal kapitaal en de impact die wij hebben op de biodiversiteit en mensenrechtenschendingen in de keten. De CSRD volgt de Non-Financial Reporting Directive (NFRD) op.

Voor de CSRD zijn in 2022 voorlopige 'European Sustainability Reporting Standards' uitgebracht. Deze standaarden zijn ontwikkeld in samenwerking met GRI; waardoor er overlap bestaat tussen de GRI 2021 en CSRD. Wij volgen de ontwikkelingen van deze standaarden nauwgezet en bereiden onze processen voor op transparante rapportage vanaf verslagjaar 2025.

EU Taxonomie voor duurzame activiteiten

De EU-Taxonomy is een classificatie van - volgens de EU - 'ecologisch duurzame activiteiten'. We dienen te delen in welke mate onze Omzet, OpEx en CapEx gerelateerd zijn aan deze geclassificeerde activiteiten. Door deze transparantie kunnen investeerders of financiële instellingen een beter beeld krijgen van 'science based' ecologisch duurzame activiteiten. In de 'Delegated Acts' worden de criteria voor ecologisch duurzame activiteiten uiteengezet. Voor twee milieudoelstellingen is de Delegated Act sinds december 2021 in werking: klimaatmitigatie en klimaatadaptatie. Voor de overige vier milieudoelstellingen (water, circulaire economie, verontreiniging en biodiversiteit) zijn de Delegated Acts in ontwikkeling.

De EU-Taxonomy kent twee classificaties: 'taxonomy-eligible' en 'taxonomy-aligned'. Een economische activiteit kan worden geclassificeerd als taxonomy-eligible wanneer deze is opgenomen in een Delegated Act. Dit jaar hebben we gerapporteerd op onze eligible activiteiten.

Duurzaamheidskaders en samenwerkingsverbanden
Sustainable Development Goals

De zeventien Sustainable Development Goals (SDG's) van de Verenigde Naties vormen het internationale referentiepunt voor duurzame ontwikkeling voor alle landen in de wereld. In het afgelopen jaar brachten we focus aan in de doelstellingen waar we als het Havenbedrijf Rotterdam aan willen bijdragen. Uit de zeventien SDG's maakten we een selectie van vijf SDG's. Deze SDG's krijgen in ons verslag extra aandacht.

Task Force on Climate-related Financial Disclosures

De Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) geeft principes en richtlijnen uit voor bedrijven om te rapporteren over klimaatgerelateerde risico's. Het Havenbedrijf Rotterdam erkent het belang van transparantie rondom klimaatgerelateerde risico's en kansen. Vandaar dat we de elementen langs onze rapportage hebben gelegd en hebben samengevat.
Lees hier meer over de aanbevelingen van de TCFD.

World Business Council for Sustainable Development

Het Havenbedrijf Rotterdam is lid van de World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) Dit is een internationale, CEO-geleide organisatie van ongeveer 200 vooraanstaande bedrijven, die samen de transitie naar een duurzamere wereld versnellen. Het WBCSD-lidmaatschap biedt ons de gelegenheid om kennis uit te wisselen en mondiale waardeketens te integreren.

De WBCSD verwacht van haar leden dat zij voldoen aan 5 lidmaatschapscriteria op de onderwerpen klimaat, natuur & biodiversiteit, mensenrechten, inclusiviteit en transparantie.

Corporate Social Responsibility

Als organisatie die midden in de samenleving staat, voelen en nemen wij verantwoordelijkheid voor onze impact op de maatschappij. Ons Corporate Social Responsibility (CSR)-statement laat zien voor welke principes wij bij het Havenbedrijf Rotterdam staan en is gebaseerd op internationale CSR-raamwerken, zoals United Nations Global Compact (UNGC) en de OESO-richtlijnen (Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling).

In ons CSR-statement benoemen wij drie CSR-thema's die leidend zijn bij onze maatschappelijke waardecreatie: Veilige & Gezonde Omgeving, Klimaat & Energie en Mens & Werk. Met ons werk dragen wij bij aan de Sustainable Development Goals (SDG's).

Kwaliteitsborging van het jaarverslag

De kwaliteit van ons jaarverslag wordt geborgd door ons Management Control Systeem en bestaande bronsystemen. De beoordeling op ons jaarverslag vindt plaats door de Interne Audit Dienst en de externe accountant.

Management Control Systeem

Dit jaarverslag steunt grotendeels op beschikbare informatie uit ons Management Control Systeem. Dit bestaat onder andere uit een jaarlijkse planning- en controlproces, controleraamwerken en beleid en richtlijnen. Hiermee vindt sturing en beheersing plaats van materiële onderwerpen en onze impact op de omgeving. Daarnaast is er binnen het Havenbedrijf Rotterdam een risicobeheersingssysteem om de kans op verkeerde beslissingen te reduceren. Afdelingen worden hierbij ondersteund door een risicomanagementadviseur en controllers. De Interne Audit Dienst voert periodiek audits uit. Lees hier meer over ons controle- en risicobeheersingssysteem.

Bronnen

Dit jaarverslag steunt op informatie en daaraan ten grondslag liggende definities en meetmethodes die in ons Management Control Systeem worden gebruikt. Over de geselecteerde materiële thema's en topics zijn data verzameld uit bestaande bronsystemen, managementrapportages (onder andere de kwartaalrapportages aan de Algemene directie en de Raad van Commissarissen) en andere documentatie van afdelingen binnen het Havenbedrijf Rotterdam. Voor nautische data gebruikten we het operationele systeem van de Havenmeester (HaMIS). Voor commerciële, ruimtelijke, financiële en personele data benutten wij ons ERPsysteem (SAP). Wij onttrekken deze data elk kwartaal aan onze operationele systemen. Het Havenbedrijf Rotterdam acht het van belang om transparant te zijn over de kwantitatieve prestaties en voortgang voor zowel aspecten binnen als buiten de directe invloedsfeer. Het Havenbedrijf Rotterdam is voor de informatie die buiten de directe invloedsfeer valt afhankelijk van informatie aangeleverd door externe partijen. Dit brengt inherente beperkingen met zich mee ten aanzien van het waarborgen van de betrouwbaarheid van deze informatie. Het Havenbedrijf Rotterdam kan weinig tot geen invloed uitoefenen op de totstandkoming ervan. Ten aanzien van de meest materiële aspecten heeft het Havenbedrijf Rotterdam vastgesteld dat inherente beperkingen geen materiële invloed uitoefenen op de betrouwbaarheid van de informatie. Lees hier over de bron en meetfrequentie voor iedere KPI.

Toekomstgerichte informatie

In dit jaarverslag rapporteren wij over inspanningen en realisatie van doelstellingen in 2022. Daarnaast geven wij onze plannen en visie weer voor de toekomst. Deze zogenaamde toekomstgerichte informatie is te herkennen aan woorden als: beogen, verwachten, willen, overwegen, continueren, voorspellen, doel, doelstelling, verwachting, scenario, plan, visie, ambitie, voornemen en voorspelling. Inherent aan toekomstverwachtingen is dat de uitkomsten onderhevig zijn aan risico's en onzekerheden en realisatie niet zeker is. Daarom verstrekt de externe accountant over de realisatie van toekomstgerichte informatie geen zekerheid.

KPI's en Kerncijfers

Overzicht kritieke prestatie-indicatoren

Een KPI is materieel voor het rapportagejaar indien deze inzicht geeft in de mate van realisatie van de strategische doelstellingen, ze van toepassing is op een materieel thema en er daadwerkelijk op is gestuurd door het management. In de beoordeling door de externe accountant hebben de kritieke prestatie-indicatoren extra focus gehad. Aan het thema veiligheid voegden we de KPI Lost Time Injury rate toe om zo alle elementen van het thema veiligheid te belichten.

KPI's

Materieel thema	(Kritische) Prestatie Indicatoren	Doelstelling 2022	Realisatie 2022	Realisatie 2021	Realisatie 2020
Veiligheid	Onder major incidents nautisch vallen zeer ernstige scheepsongevallen die aan bepaalde vooraf gestelde criteria voldoen. Streven is altijd zero major incidents.	0	1	0	0
	Nautische safety index (NSI)	> 7,00	6,39	7,46	7,99
	Geen incidenten op vitale systemen	0	0	0	0
	Lost time injury frequency rate (LTIFR)	< 1	0,43	0,42	2,2
Energietransitie	CO_2 uitstoot HIC (Mton)	22,8 mton (2021)	23,5 mton (2021)	22,4 mton (2020)	25,3 mton (2019)
Digitalisering	Logistieke efficiëntie: informatiebeschikbaarheid in de logistieke ketens	14%	24%	13%	-
Kwaliteit haveninfrastructuur	Kwaliteit Haveninfrastructuur bestaande uit de volgende sub-KPI's: ISO-certificering, % Wateroppervlakte op nautisch gegarandeerde diepgang, Maximaal tweemaal de freeflow op de 7 gemeten haven wegtrajecten in het HIC, Beschikbaarheid van de walradersystemen, Beschikbaarheid Portbase.	7	8,8	9,5	8,5
Toekomstbestendig portfolio	EBITDA: Voldoende ruimte voor investeringen	EBITDA > € 509,9 mln	€ 543,5 mln	€ 512,2 mln	€ 477,5 mln
	Investeringen in de ontwikkeling van de Rotterdamse haven	€ 225 mln	€ 257,0 mln	€ 226,3 mln	€ 265,8 mln
Bereikbaarheid en achterlandnetwerken	Reistijdverschil tussen Rotterdam en Antwerpen van en naar Noord-Brabant (Tilburg)	25 min	11 min 30 sec	11 min 42 sec	12 min 54 sec
	Het aantal bestemmingen waarop spoordiensten vanuit Rotterdam worden aangeboden	63	63	61	55
Efficiënte scheepvaartafhandeling	Safety & environmental index (SEI)	> 7,50	7,33	7,36	7,78
Gezonde omgeving	In ontwikkeling	-	-	-	-
Aansluiting arbeidsmarkt	In ontwikkeling	-	-	-	-

Toelichting bij de KPI's

Energietransitie

CO_2-uitstoot HIC

Als indicator voor duurzaam ondernemen in de haven monitoren we de CO_2-uitstoot in het haven- en industriecomplex (HIC) van Rotterdam. We meten de jaarlijkse CO_2-uitstoot (ten opzichte van 1990) van de scope 1 van het HIC (inclusief Dordrecht en exclusief Moerdijk). Deze vergelijken we met de doelstelling voor CO_2-uitstoot (scope 1).

Voor de indeling naar scope 1, 2 en 3 maken we gebruik van de definities van de internationale standaard Green house Gas Protocol (GHP):

- Scope 1: directe CO_2-uitstoot, veroorzaakt door eigen bronnen binnen de organisatie. Het betreft dan de uitstoot door eigen gebouw-, vervoer- en productie gerelateerde activiteiten.
- Scope 2: deze omvat de indirecte uitstoot van CO_2 door opwekking vanzelf gekochte en verbruikte elektriciteit of warmte. De organisatie gebruikt deze energie intern, maar wekt deze niet intern op.
- Scope 3: indirecte uitstoot van CO_2 door bedrijfsactiviteiten van een andere organisatie. Het betreft dan uitstoot door bronnen die niet in het bezit zijn van de eigen organisatie en waar ze ook geen directe invloed op kan uitoefenen.

We maken gebruik van de volgende externe databronnen voor de actuele uitstoot cijfers:

- ETS-bedrijven vanaf 2005: ec.europa.eu/clima/ets/.
- Pre-ETS (<2005) www.emissieregistratie.nl.
- Niet-ETS bedrijven: www.emissieregistratie.nl;
- DCMR inventarisatie en vergelijking jaaremissies 2008-2019.

Alleen bedrijven die geregistreerd zijn in het Europese of Nederlandse emissieregister worden meegenomen in de berekening van de CO_2-uitstoot.

Deze KPI wordt jaarlijks gerapporteerd en het cijfer loopt een jaar achter. We meten deze KPI in Mton met één cijfer achter de komma.

Veiligheid haven en het Havenbedrijf Rotterdam

Aantal major incidents nautisch

Een major incident is een significant scheepsongeval waarbij er:

- Eén of meer betrokken schepen verloren zijn gegaan, afgezien van zeer kleine vaartuigen, zoals sloepen of jachten voor zover de schade beperkt blijft tot materiële schade en/of;
- Eén of meer dodelijke slachtoffers zijn gevallen en/of;
- Sprake is van grote financiële schade (schade minimaal één miljoen euro) en/of;
- Ernstige schade aan het milieu is ontstaan, waaronder we langdurige schade aan het ecosysteem en/of directe ernstige schade voor de volksgezondheid verstaan, vervuiling die niet met eigen middelen is op te ruimen, mede afgemeten aan (inter)nationale media-aandacht en opschaling tot regionaal of landelijk niveau en/of;
- Sprake is van een algehele stremming van de haven langer dan 24 uur of een stremming van essentiële delen van de haven (over land en/of water) voor langer dan 48 uur en/of;
- Sprake is van langdurige negatieve imagoschade.

Voorvallen (waaronder morsingen en scheepsongevallen) worden geconstateerd door de verkeersbegeleiding op vaartuigen. Deze worden geregistreerd in HaMIS en gekoppeld aan de scheepsinformatie (identificatie, positie, lading). Op basis van de registratie van de gevolgen bepaalt het systeem de classificatie van het incident.

Deze KPI meten we per kwartaal. Het gerapporteerde cijfer heeft betrekking op het gehele jaar.

Nautische Safety Index (NSI)
De NSI is een indicator die de veiligheid in de Rotterdamse haven uitdrukt in een cijfer. Hierbij worden de significante scheepsongevallen en daadwerkelijke aanvaringen afgezet tegen het aantal scheepsbezoeken. Een nautisch ongeval wordt beschouwd als significant indien één of meer van de volgende factoren voorkomen: dodelijke of zwaargewonde slachtoffers, grote vaarweg-, scheeps-, lading- of milieuschade of als er een volledige stremming is geweest van één uur of meer. Deze doelstelling wordt per kwartaal gerapporteerd. Elk ongeval wordt geclassificeerd naar ernst. De definities die worden gevolgd, stammen uit de 'Code for the investigation of Marine Casualties and Incidents IMO RESOLUTION A.849(20) aangenomen op 27 November 1997'.

Iedere maand berekenen we een score over de ongevallen en voorvallen van de laatste twaalf maanden. Dit om mogelijke seizoensinvloeden te elimineren. De categorisering van de ongevallen wordt getoetst door een commissie met hierin ook twee externe adviseurs.

Geen incidenten op vitale systemen
Cyberaanvallen die leiden tot uitval van onze kritische systemen. Cybersecurity is een randvoorwaarde voor het goed functioneren van de nautische en logistieke processen en de verdere digitalisering van de haven. Alle security incidenten worden gelogd.

Een groot incident wordt direct gerapporteerd, andere incidenten worden eenmalig gerapporteerd. Deze doelstelling wordt één keer per jaar gerapporteerd aan de Raad van Commissarissen.

Lost Time Injury Frequency Rate
De definitie van Lost Time Injury Frequency Rate is: Een ongeval met letsel, leidend tot meer dan 1 dag verzuim, de dag van het ongeval niet inbegrepen.

LTIFR = aantal LTI x 1.000.000 / aantal manuren

De LTIFR wordt bepaald voor incidenten die HbR medewerkers betreffen. Opdrachtnemer incidenten en manuren worden niet opgenomen. De incident gegevens worden uit de meldingsapp voor incidenten geëxporteerd naar het Incident Register (Excel). De manuren worden bepaald door het aantal FTE te vermenigvuldigen met het aantal effectieve werkuren (informatie door HR aangeleverd op maandbasis). Deze worden ook in het Incident Register opgenomen.

Deze doelstelling wordt vier keer per jaar gerapporteerd in de kwartaalrapportage. Het gerapporteerde cijfer is over het hele jaar.

Efficiënte scheepvaartafwikkeling
Safety and Environmental Index (SEI)
De Safety and Environmental Index meet de mate van naleving van de (zee)scheepvaartregels op het gebied van veiligheid en milieu. Dat gebeurt op basis van de bevindingen tijdens inspecties aan boord van schepen en de systematische controle van de mate waarin rederijen en agenturen hun wettelijke administratieve meldplichten naleven. De meetgebieden waaruit de SEI is opgebouwd, zijn transportveiligheid, haven-milieuveiligheid, maritieme milieuveiligheid en het kwaliteitsniveau van meldingen gevaarlijke stoffen. Tijdens de inspecties worden, aan de hand van wet- en regelgeving, operationele instructies en inspectors judgement bijzonderheden

vastgelegd bij het betreffende schip in HaMIS op een inspectiechecklist. Met deze ruwe inspectiedata, inclusief her inspecties, wordt vervolgens de SEI berekend. 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.

De uitkomst van deze doelstelling wordt per kwartaal gerapporteerd. Het gerapporteerde cijfer is over het gehele jaar.

Achterlandnetwerken en bereikbaarheid

Aantal bestemmingen waarop spoordiensten vanuit Rotterdam worden aangeboden

Het aantal terminals in het achterland waarop spoordiensten werden aangeboden die zijn gepubliceerd in Routescanner. Routescanner is het portaal waarmee het Havenbedrijf Rotterdam klanten informeert over onder andere het aantal beschikbare verbindingen. Deze applicatie wordt gevoed door data die wordt aangeleverd door railway operators en Ecorys. De gerapporteerde stand is de stand per jaareinde.

Reistijdverschil tussen Rotterdam en Antwerpen van en naar Noord-Brabant (Tilburg)

De KPI bereikbaarheid is gedefinieerd als een acceptabel reistijdtijdverschil tussen de haven van Antwerpen en de haven van Rotterdam van en naar Tilburg over de weg voor gemotoriseerd verkeer. De norm voor reistijd is in een kwartaal gehaald als gedurende de werkdag van een vervoerder (5:00 tot 19:00) op werkdagen (excl. feestdagen) het gemiddelde reistijdverschil 25 minuten of minder is. De meetlocaties aan de havenzijde zijn gesitueerd nabij de belangrijkste containerterminals in de haven van Antwerpen (Sint Antoniusweg) en Rotterdam (Coloradoweg). De meetlocatie in Noord-Brabant is gesitueerd in de hotspot van logistics en warehousing in Tilburg (Gesworenhoekseweg). De reistijden worden gemeten met behulp van floating car data van Google. Gebruikers van Android telefoons op de routes van Rotterdam en Antwerpen naar Tilburg leveren continue reistijddata, welke door Google verwerkt wordt tot een totale reistijd voor een route. De reistijden van en naar Tilburg worden elke 5 minuten voor de routes vanuit Rotterdam en Tilburg opgevraagd bij Google. Deze reistijden worden gemiddeld per route. Het voordeel van het gebruik van de floating car data van Google is dat het een gelijkwaardige wijze van meten is voor de routes Rotterdam-Tilburg en Antwerpen-Tilburg.

Het berekende KPI cijfer per jaareinde is op basis van de beschikbare data. Het KPI cijfer is gebaseerd op Q1 en Q4 data (45% over 2022), doordat Q2 en Q3 data als gevolg van een technische storing niet beschikbaar was.

Digitalisering

Logistieke efficiëntie: informatiebeschikbaarheid in de logistieke ketens

Deze KPI is erop gericht om de beschikbaarheid van informatie binnen de logistieke keten te bevorderen. Als focusgebied voor de KPI is de containerketen aangewezen, omdat in de containersector de meeste knelpunten worden ervaren. Partijen stellen hun informatie beschikbaar om daarmee het ecosysteem van de Rotterdamse haven efficiënter en effectiever in te richten. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft als doel gesteld om de informatie beschikbaarheid in de logistieke container keten te laten groeien tot minimaal 30% in 2024. De informatie omvat gegevens van of over een bepaalde (fysieke) gebeurtenis. Dit kan zowel real time als historische informatie zijn. Beschikbaarheid betekent dat de informatie behorend bij een bepaalde gebeurtenis gratis of tegen betaling te verkrijgen is door relevante stakeholders in de haven.

Gebeurtenissen zijn de handelingen binnen de logistieke containerketen in Rotterdam. Logistieke keten is gedefinieerd als zijnde het gebied waar het Havenbedrijf een directe invloed op heeft. Deze gebeurtenissen zijn geïdentificeerd en opgenomen in een lijst. Op dit moment (2022) zijn door Havenbedrijf Rotterdam 97 gebeurtenissen geïdentificeerd. Als gevolg van voortschrijdend inzicht kan het aantal geïdentificeerde gebeurtenissen veranderen in de loop der jaren.

De KPI wordt elk half jaar gerapporteerd met de laatste stand van dat half jaar. Voor het jaarverslag wordt de laatste stand per jaareinde gerapporteerd.

Toekomstbestendig portfolio

Het Havenbedrijf Rotterdam investeert elk jaar miljoenen. Een gezond EBITDA-resultaat stelt ons in staat om blijvend te investeren in projecten die onze haven en industriecomplex toekomstbestendig maken. Een toekomstbestendig portfolio betekent daarmee dat we ten eerste moeten zorgen dat we voldoende investeringsruimte hebben en ten tweede dat onze investeringen in lijn zijn met onze speerpunten uit de ondernemingsstrategie.

EBITDA: voldoende ruimte voor investeringen

EBITDA staat voor Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization en zijn inkomsten voor aftrek van rente, belastingen, afschrijvingen op activa en afschrijvingen op leningen. Deze indicator geeft aan of we 'voldoende ruimte hebben voor investeringen om onze visie te realiseren en om aan onze verplichtingen te voldoen'. We meten deze KPI per kwartaal, maar het gerapporteerde cijfer is het jaarcijfer.

Investeringen in de ontwikkeling van de Rotterdamse haven

Elk kwartaal rapporteren we over de realisatie van de investeringen. In het jaarplan stellen we het te investeren bedrag vast voor het jaar. De KPI hebben we voor 2022 gesteld op 225 miljoen euro. Halverwege het jaar en aan het einde van het jaar wordt de realisatie beoordeeld door de externe accountant. We meten deze KPI per kwartaal, maar het gerapporteerde cijfer is het jaarcijfer.

Kwaliteit haveninfrastructuur

We meten onze kwaliteit haveninfrastructuur aan de hand van 5 sub-KPI's en hebben allemaal hetzelfde gewicht:

ISO-certificering

Het Asset Management proces van het Havenbedrijf Rotterdam is gecertificeerd volgens ISO 55001. We willen continu verbeteren. Dit wordt onder andere gestimuleerd door het proces te blijven auditen, zowel intern als extern. Tijdens de externe audit van DNV-GL kunnen afwijkingen worden geconstateerd ten opzichte van de ISO-norm elementen. Deze afwijkingen worden gecategoriseerd in drie categorieën: major non-conformity, minor non-conformity en bevinding. Met een bevinding hoeft de organisatie niet iets te doen, met een non-conformity moet de organisatie wel iets doen. Wanneer niet effectief of snel genoeg gehandeld wordt bij het constateren van een major non-conformity kan het certificaat ingetrokken worden. Het Havenbedrijf Rotterdam hanteert intern als norm bij de jaarlijkse externe audit: maximaal 2 minor non-conformities en 0 major non-conformities.

De uitkomst presenteren we middels een cijfer en die berekenen we als volgt:

Minor	Major	Effect KPI	Toelichting
0 minors	0 majors	10	Elke minor, 1 punt aftrek
1 minor	0 majors	9	
2 minors	0 majors	8	
3 minors	0 majors	7	
4 minors	0 majors	6	
5 minors	0 majors	5	
0 minors	1 major	7	Elke major, 3 punten aftrek
0 minors	2 majors	4	
2 minors	1 major	5	

% Wateroppervlakte op Nautisch Gegarandeerde Diepgang (NGD)

Het baggeren van havenbekkens is belangrijk voor de bereikbaarheid van bedrijven door schepen. Dit wordt dan ook op dagelijkse basis gemonitord en op diepte gehouden. De KPI wordt gemeten als de oppervlakte beheerd areaal waterbodem voldoet aan de overeengekomen Nautisch Gegarandeerde Diepte (NGD). Dit wordt gemeten via een automatisch script wat deze gegevens uit de database met diepte-informatie en de laag NGDvakken in PortMaps haalt. De data worden ingewonnen door te peilen en dit gebeurt door de meetvaartuigen van Constructions & Dredging. De data worden conform een landelijke norm en eigen kwaliteitssysteem ingewonnen en gevalideerd.

Score NGD	Effect KPI	Toelichting
>= 92%	10	Elke procent, 1 punt aftrek
>= 91% tot 92%	9	
>= 90% tot 91%	8	
>= 89% tot 90%	7	
>= 88% tot 89%	6	
>= 87% tot 88%	5	
>= 86% tot 87%	4	
>= 85% tot 86%	3	
>= 84% tot 85%	2	
>= 83% tot 84%	1	

Bereikbaarheid in het HIC: Maximaal tweemaal de 'free flow' op de 7 gemeten haven wegtrajecten in het HIC

In de haven monitoren we de doorstroom van het verkeer op zeven belangrijke wegtrajecten. De gemiddelde tijd dat een voertuig erover doet om zo'n traject te overbruggen noemen we de 'free flow'. De norm die we hanteren om de capaciteit van onze wegen te meten is dat minimaal 90% van het verkeer er maximaal tweemaal de 'free flow' over doet. Als de score zich boven deze norm bevindt ondervinden onze klanten te veel congestie en vinden wij de capaciteit van ons wegennet en hiermee de bereikbaarheid onvoldoende. We meten de volgende wegtrajecten:

Traject	Free flow reistijd (april 2011)	KPI 2 keer freeflow reistijd
N15 Europaweg	310 seconden	620 seconden
Professor Gerbrandyweg	160 seconden	320 seconden
Welplaatweg	145 seconden	290 seconden
Clydeweg	90 seconden	180 seconden
Botlekweg	330 seconden	660 seconden
Vondelingenweg	460 seconden	920 seconden
Waalhavenweg	170 seconden	340 seconden

De free flow reistijd is bepaald aan de hand van de reistijdwaarnemingen op momenten dat er geen verstoring van het overige verkeer te verwachten is, met name in de avond-/nachtperiode. De reistijden worden gemeten met behulp van bluetooth. Ieder voertuig wordt gevolgd vanaf een passage van een bluetooth meetpunt tot een volgend bluetooth punt. Daar, bij het tweede punt wordt de reistijd van individuele voertuigen vastgelegd. De bluetooth meetpunten worden door een opdrachtnemer van het Havenbedrijf Rotterdam onderhouden en staan buiten het HIC met vergunning van andere wegbeheerders (met name RWS).

Score realisatie free flow	Effect KPI	Toelichting
>= 97% t/m 100%	10	Elke 3 procent, 1 punt aftrek
>= 94% tot 97%	9	
>= 91% tot 94%	8	
>= 88% tot 91%	7	
>= 85% tot 88%	6	
>= 82% tot 85%	5	
>= 79% tot 82%	4	
>= 76% tot 79%	3	
>= 73% tot 76%	2	

In 2022 waren twee wegtrajecten niet voldoende bemeten. Dit betekent dat in minder dan 30% van de meetmomenten een meting heeft kunnen plaatsvinden. De Botlekweg en Vondelingenweg zijn om die reden niet meegenomen.

Beschikbaarheid van de walradar systemen

Dagelijks varen er honderden schepen veilig onze haven in en uit. VTS-operators in verkeerscentrales monitoren het verkeer en communiceren met de schepen. Zij maken hierbij gebruik van radargegevens. De vitale onderdelen voor dit proces worden ondersteund door het Verkeer begeleidend systeem (VBS). Het is van groot belang dat het systeem dag en nacht beschikbaar is. Per maand wordt de rapportage gedraaid. Hier wordt de uitval op prioriteit gefilterd, A-, B- of C-object. Een A-object heeft de hoogste prioriteit, is het meest kritisch en dient zo spoedig mogelijk opgelost te worden. De som van alle objecten levert uiteindelijk een gemiddeld percentage op met een interne norm van 99%.

Score beschikbaarheid VBS	Effect KPI	Toelichting
>= 99,6%	10	Elke 0,2%, 1 punt aftrek
>= 99,4% tot 99,6%	9	
>= 99,2% tot 99,4%	8	
>= 99,0% tot 99,2%	7	
>= 98,8% tot 99,0%	6	
>= 98,6% tot 98,8%	5	
>= 98,4% tot 98,6%	4	
>= 98,2% tot 98,4%	3	
>= 98,0% tot 98,2%	2	

Beschikbaarheid Portbase (klantperceptie)

Het Port Community System (PCS) van Portbase geeft toegang tot de slimme, digitale haven, waar bedrijven, organisaties en overheden via het PCS logistieke gegevens uitwisselen. Beschikbaarheid van Portbase wordt berekend als percentage van de openstellingtijd van de Services. Dat betekent dat verstoringen buiten openstellingtijden niet meetellen voor nietbeschikbaarheid. Beschikbaarheid wordt berekend per kwartaal lopend van de 1e dag van het kwartaal 0.00 uur tot de laatste dag van het kwartaal 24.00 uur. Openstelling is 24/7 op onderhoud time out na.

Wijze van meten: Beschikbaarheid = ((Openstellingstijd - Niet Beschikbare Tijd) / Openstellingstijd) * 100%.

Score beschikbaarheid Portbase	Effect KPI	Toelichting
= 100%	10	Elke 0,2 procent, 1 punt aftrek
>= 99,9% tot 100%	9	
>= 99,7% tot 99,9%	8	
>= 99,5% tot 99,7%	7	
>= 99,3% tot 99,5%	6	
>= 99,1% tot 99,3%	5	
>= 98,9% tot 99,1%	4	
>= 98,7% tot 98,9%	3	
>= 98,5% tot 98,7%	2	

6.3 Assurancerapport met beperkte mate van zekerheid van de onafhankelijke accountant

Aan: de Algemene directie en de raad van commissarissen van Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Assurancerapport bij de niet-financiële informatie 2022

Onze conclusie

Op grond van de door ons uitgevoerde beoordelingswerkzaamheden hebben wij geen reden om te veronderstellen dat de niet-financiële informatie opgenomen in het jaarverslag 2022 van Havenbedrijf Rotterdam N.V. te Rotterdam geen, in alle van materieel belang zijnde aspecten, betrouwbare en toereikende weergave geeft van:

- het beleid en de bedrijfsvoering ten aanzien van duurzaamheid; en
- de gebeurtenissen en de prestaties op dat gebied in het jaar geëindigd op 31 december 2022,

in overeenstemming met de Sustainability Reporting Standards van het Global Reporting Initiative (GRI) en de aanvullend gehanteerde rapportagecriteria zoals toegelicht in de sectie 'Rapportagecriteria'.

Wat hebben we beoordeeld

Wij hebben de niet-financiële informatie opgenomen in de volgende secties van het jaarverslag beoordeeld voor 2022 (hierna: "de niet-financiële informatie"):

- Ter inleiding;
- Het Havenbedrijf Rotterdam;
- Beleid en resultaten;
- Corporate Governance, exclusief de paragraaf Managementverklaring; en
- Overige informatie.

Een beoordeling is gericht op het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid.

De basis voor onze conclusie

Wij hebben onze beoordeling verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder de Nederlandse Standaard 3810N 'Assuranceopdrachten inzake maatschappelijke verslagen'. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de paragraaf 'Onze verantwoordelijkheden voor de beoordeling van de niet-financiële informatie'.

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

Onafhankelijkheid en kwaliteitsbeheersing

Wij zijn onafhankelijk van Havenbedrijf Rotterdam N.V. zoals vereist in de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assuranceopdrachten (ViO). Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

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

Rapportagecriteria
De gehanteerde rapportagecriteria voor het opstellen van de niet-financiële informatie zijn de Sustainability Reporting Standards van Global Reporting Initiative (GRI) en de aanvullend gehanteerde rapportagecriteria, zoals toegelicht in secties 'Scope van het jaarverslag', 'GRI 2021' en 'Toelichting bij de KPI's' in het jaarverslag 2022.

Het ontbreken van gevestigde praktijken ter beoordeling en meting van niet-financiële informatie biedt de mogelijkheid verschillende, geaccepteerde meettechnieken toe te passen. Hierdoor kan de vergelijkbaarheid tussen entiteiten onderling en in de tijd beïnvloed worden.

Daarom moet de niet-financiële informatie gelezen en begrepen worden samen met de gehanteerde rapportagecriteria.

Beperkingen in de reikwijdte van onze beoordeling
In de niet-financiële informatie is toekomstgerichte informatie opgenomen zoals verwachtingen ten aanzien van ambities, strategie, plannen en schattingen. Inherent aan deze toekomstgerichte informatie is dat de werkelijke uitkomsten in de toekomst onzeker zijn, en waarschijnlijk zullen afwijken van deze verwachtingen. De hieruit voortvloeiende afwijkingen kunnen van materieel belang zijn. Wij geven geen zekerheid bij de veronderstellingen en de haalbaarheid van toekomstgerichte informatie.

In de niet-financiële informatie worden verwijzingen gemaakt naar externe bronnen of websites. De informatie in deze externe bronnen of websites maakt geen deel uit van de niet-financiële informatie die wij hebben beoordeeld. Wij verstrekken daarom geen zekerheid over deze informatie.

Onze conclusie is niet aangepast als gevolg van deze aangelegenheden.

Verantwoordelijkheden voor de niet-financiële informatie en de beoordeling daarvan
Verantwoordelijkheden van de Algemene directie en de Raad van Commissarissen voor de niet-financiële informatie
De Algemene directie van Havenbedrijf Rotterdam N.V. is verantwoordelijk voor het opstellen van betrouwbare en toereikende niet-financiële informatie in overeenstemming met de rapportagecriteria zoals toegelicht in de sectie 'Rapportagecriteria', inclusief het selecteren van de rapportagecriteria, het identificeren van belanghebbenden en het bepalen van materiële onderwerpen. De Algemene directie is ook verantwoordelijk voor het selecteren en toepassen van deze rapportagecriteria en voor het bepalen dat deze rapportagecriteria toereikend zijn voor de gerechtvaardige informatiebehoefte van belanghebbenden, rekening houdend met de van toepassing zijnde wet- en regelgeving met betrekking tot verslaggeving. De door de Algemene directie gemaakte keuzes ten aanzien van de reikwijdte van de niet-financiële informatie en het verslaggevingsbeleid zijn uiteengezet in de paragrafen 'Scope van het jaarverslag', 'GRI 2021' en 'Toelichting bij de KPI's' van het jaarverslag 2022.

De Algemene directie is ook verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die de Algemene directie noodzakelijk acht om het opstellen van niet-financiële informatie mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten.

De Raad van Commissarissen is verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het rapportageproces van de entiteit ten aanzien van de niet-financiële informatie.

Onze verantwoordelijkheden voor de beoordeling van de niet-financiële informatie
Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van de beoordelingsopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte assurance-informatie verkrijgen als basis voor de door ons af te geven conclusie.

Onze opdracht is gericht op het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid om de plausibiliteit van de niet-financiële informatie vast te stellen. De werkzaamheden variëren in aard en timing, en zijn ook geringer in omvang, dan die bij een assuranceopdracht gericht op het verkrijgen van een redelijke mate van zekerheid. De mate van zekerheid die wordt verkregen bij een beoordeling is daarom ook aanzienlijk lager dan de zekerheid die wordt verkregen bij een controle met betrekking tot zowel de werkzaamheden ten aanzien van de risico-inschatting, inclusief het verwerven van inzicht van de interne beheersing, als de werkzaamheden verricht ten aanzien van het inspelen op de geïdentificeerde risico's.

Uitgevoerde werkzaamheden
Wij hebben deze beoordeling professioneel-kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse Standaard 3810N, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze werkzaamheden bestonden onder andere uit:

- Het uitvoeren van een analyse van de externe omgeving en het verkrijgen van inzicht in de relevante maatschappelijke thema's en kwesties en de kenmerken van de entiteit.
- Het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte rapportagecriteria, de consistente toepassing hiervan en de toelichtingen die daarover in de niet-financiële informatie staan. Dit omvat het evalueren van de uitkomsten van de dialoog met belanghebbenden en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door de Algemene directie.
- Via het inwinnen van inlichtingen, het op hoofdlijnen inzicht verkrijgen in de interne beheersingsmaatregelen, de rapporteringsprocessen en de informatiesystemen relevant voor het opstellen van de niet-financiële informatie, niet voor het doel van het verwerven van assurance-informatie over het bestaan of het testen van de operationele effectiviteit van de interne beheersingsmaatregelen.
- Het identificeren van gebieden in de niet-financiële informatie met een hoger risico op misleidende of onevenwichtige informatie of afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten. Het bepalen en uitvoeren van de verdere werkzaamheden is gericht op het vaststellen van de plausibiliteit van de niet-financiële informatie in reactie op onze risico inschatting. Deze overige werkzaamheden bestonden onder meer uit:
    - Het afnemen van interviews met het management en relevante medewerkers verantwoordelijk voor de strategie en het -beleid en de -prestaties op het gebied van duurzaamheid;
    - Het verkrijgen van assurance-informatie dat de niet-financiële informatie aansluit op de onderliggende administraties van de entiteit;
    - Het afnemen van interviews met relevante medewerkers verantwoordelijk voor het aanleveren van informatie voor, het uitvoeren van interne controles op, en de consolidatie van gegevens in de niet-financiële informatie;
    - Het op basis van beperkte deelwaarnemingen beoordelen van relevante interne en externe documentatie;
    - Het analytisch evalueren van data en trends.
- Het aansluiten van de relevante financiële informatie met de jaarrekening.

- Het evalueren van de consistentie van de niet-financiële informatie met de overige informatie in het jaarverslag buiten de reikwijdte van onze beoordeling.
- Het evalueren van de algehele presentatie en inhoud van de niet-financiële informatie.
- Het overwegen of de niet-financiële informatie als geheel, inclusief de daarin opgenomen toelichtingen het beeld weergeeft in relatie tot het doel van de gehanteerde rapportagecriteria.

Wij communiceren met de Raad van Commissarissen onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de beoordeling en over de significante bevindingen die uit onze beoordeling naar voren zijn gekomen.

Rotterdam, 17 februari 2023

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.



drs. I. Bindels RA

6.4 Kerncijfers

Overslag

Overslag Rotterdamse haven

(Brutogewicht x 1.000 metrische tonnen)	2022	2021	Verschil (aantal)	Verschil (%)
Ertsen en schroot	25.579	30.264	-4.685	-15,5%
Kolen	28.981	24.576	4.405	17,9%
Agribulk	8.063	8.587	-524	-6,1%
Biomassa	2.467	2.170	297	13,7%
Overig droog massagoed	14.974	13.111	1.863	14,2%
Subtotaal droog massagoed	**80.064**	**78.707**	**1.357**	**1,7%**
Ruwe olie	103.948	98.174	5.774	5,9%
Minerale olieproducten	58.913	66.076	-7.163	-10,8%
LNG	11.495	7.013	4.482	63,9%
Overig nat massagoed	38.414	33.326	5.088	15,3%
Subtotaal nat massagoed	**212.771**	**204.589**	**8.182**	**4,0%**
Totaal massagoed	**292.835**	**283.296**	**9.539**	**3,4%**
Deepsea containers	93.078	97.224	-4.146	-4,3%
Feeder containers	22.683	30.170	-7.487	-24,8%
Shortsea containers	23.896	27.091	-3.195	-11,8%
Containers	**139.657**	**154.485**	**-14.828**	**-9,6%**
Roll-on Roll-off	27.252	24.013	3.239	13,5%
Overig stukgoed	7.637	6.916	721	10,4%
Breakbulk	**34.889**	**30.928**	**3.961**	**12,8%**
Totaal stukgoed	**174.546**	**185.413**	**-10.867**	**-5,9%**
Totaal overslag	**467.381**	**468.709**	**-1.328**	**-0,3%**
Totaal in aantallen containers	8.315.417	8.896.425	-581.008	-6,5%
Totaal in aantallen TEU	14.456.313	15.299.970	-843.657	-5,5%

Overslag Groot Rotterdam is inclusief overslag terminals Hoek van Holland, Dordrecht, Schiedam en Vlaardingen. Deze overslag betreft voor 2022 4,2% van het totale overslagvolume van de aan- en afvoer. Het bijbehorende zeehavengeld komt niet aan het Havenbedrijf Rotterdam toe en wordt daarom niet in de financiële verslaglegging meegenomen.

Aanvoer goederen in de haven van Rotterdam

(Brutogewicht x 1.000 metrische tonnen)	2022	2021	2020	2019	2018
Ertsen en schroot	23.251	27.482	19.692	27.626	28.281
Kolen	27.740	23.444	16.610	21.669	25.644
Agribulk	7.256	7.741	9.252	8.897	8.869
Biomassa	2.434	2.165	1.834	873	521
Overig droog massagoed	12.125	11.058	9.555	9.228	8.550
Subtotaal droog massagoed	**72.806**	**71.888**	**56.943**	**68.294**	**71.866**
Ruwe olie	101.072	96.818	92.502	103.318	98.760
Minerale olieproducten	32.565	35.916	31.417	35.671	40.499
LNG	11.347	6.388	5.766	6.517	3.560
Overig nat massagoed	23.140	19.691	19.193	19.469	17.604
Subtotaal nat massagoed	**168.123**	**158.812**	**148.878**	**164.974**	**160.423**
Totaal massagoed	**240.930**	**230.701**	**205.821**	**233.268**	**232.289**
Deepsea containers	53.081	53.089	49.901	51.818	51.261
Feeder containers	11.589	15.783	15.691	15.533	13.622
Shortsea containers	9.851	10.926	10.673	10.672	11.713
Containers	**74.521**	**79.798**	**76.265**	**78.024**	**76.598**
Roll-on Roll-off	10.884	9.878	10.019	10.297	10.314
Overig stukgoed	5.025	4.793	3.911	4.247	4.040
Breakbulk	**15.910**	**14.671**	**13.930**	**14.544**	**14.354**
Totaal stukgoed	**90.431**	**94.469**	**90.195**	**92.568**	**90.952**
Totaal overslag	**331.360**	**325.170**	**296.016**	**325.836**	**323.240**
Totaal in aantallen containers	4.321.072	4.628.214	4.369.796	4.567.227	4.499.591
Totaal in aantallen TEU	6.949.945	7.955.286	7.430.622	7.710.843	7.571.434

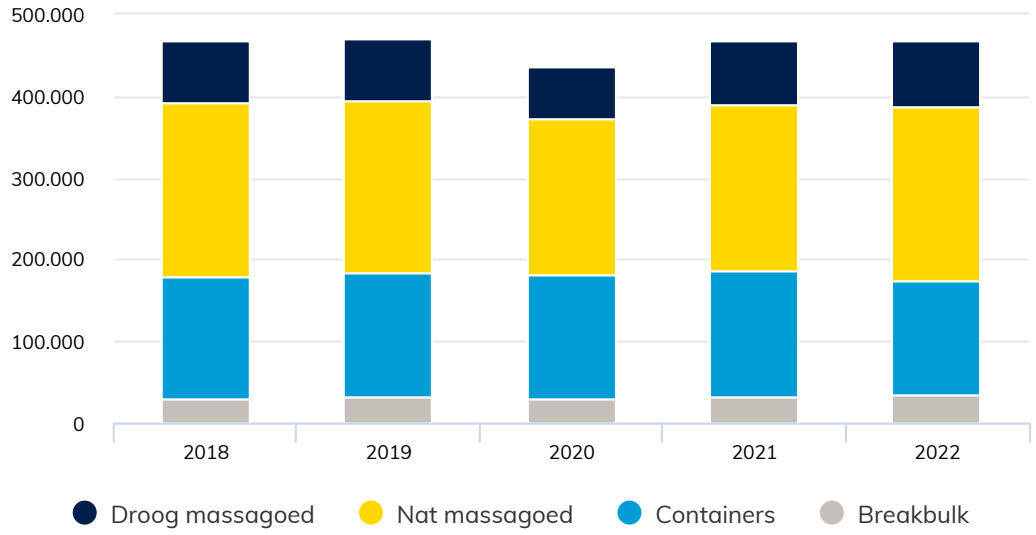
Overslag Groot Rotterdam is inclusief overslag terminals Hoek van Holland, Dordrecht, Schiedam en Vlaardingen. Deze overslag betreft voor 2022 4,2% van het totale overslagvolume van de aan- en afvoer. Het bijbehorende zeehavengeld komt niet aan het Havenbedrijf Rotterdam toe en wordt daarom niet in de financiële verslaglegging meegenomen.

Afvoer goederen in de haven van Rotterdam

(Brutogewicht x 1.000 metrische tonnen)	2022	2021	2020	2019	2018
Ertsen en schroot	2.328	2.782	2.966	2.381	1.778
Kolen	1.241	1.132	729	780	712
Agribulk	807	846	1.027	911	984
Biomassa	33	5	15	14	24
Overig droog massagoed	2.850	2.053	2.119	2.105	2.252
Subtotaal droog massagoed	**7.258**	**6.818**	**6.856**	**6.192**	**5.749**
Ruwe olie	2.876	1.356	1.059	883	1.534
Minerale olieproducten	26.348	30.161	28.647	32.493	37.174
LNG	148	625	476	632	1.674
Overig nat massagoed	15.274	13.636	12.927	12.229	11.036
Subtotaal nat massagoed	**44.647**	**45.777**	**43.109**	**46.236**	**51.417**
Totaal massagoed	**51.905**	**52.595**	**49.965**	**52.428**	**57.166**
Deepsea containers	39.997	44.135	45.098	43.964	41.801
Feeder containers	11.094	14.388	13.963	14.976	14.018
Shortsea containers	14.045	16.165	15.733	15.941	16.693
Containers	**65.136**	**74.687**	**74.794**	**74.881**	**72.514**
Roll-on Roll-off	16.368	14.135	13.938	13.956	13.743
Overig stukgoed	2.612	2.122	2.094	2.301	2.321
Breakbulk	**18.979**	**16.257**	**16.032**	**16.257**	**16.064**
Totaal stukgoed	**84.116**	**90.944**	**90.826**	**91.138**	**88.578**
Totaal overslag	**136.021**	**143.539**	**140.791**	**143.566**	**145.744**
Totaal in aantallen containers	3.994.345	4.268.211	4.066.444	4.213.958	4.136.191
Totaal in aantallen TEU	7.506.368	7.344.684	6.918.825	7.099.961	6.941.227

Overslag Groot Rotterdam is inclusief overslag terminals Hoek van Holland, Dordrecht, Schiedam en Vlaardingen. Deze overslag betreft voor 2022 4,2% van het totale overslagvolume van de aan- en afvoer. Het bijbehorende zeehavengeld komt niet aan het Havenbedrijf Rotterdam toe en wordt daarom niet in de financiële verslaglegging meegenomen.

Goederenoverslag per goederensoort



Overslag Hamburg - Le Havre range

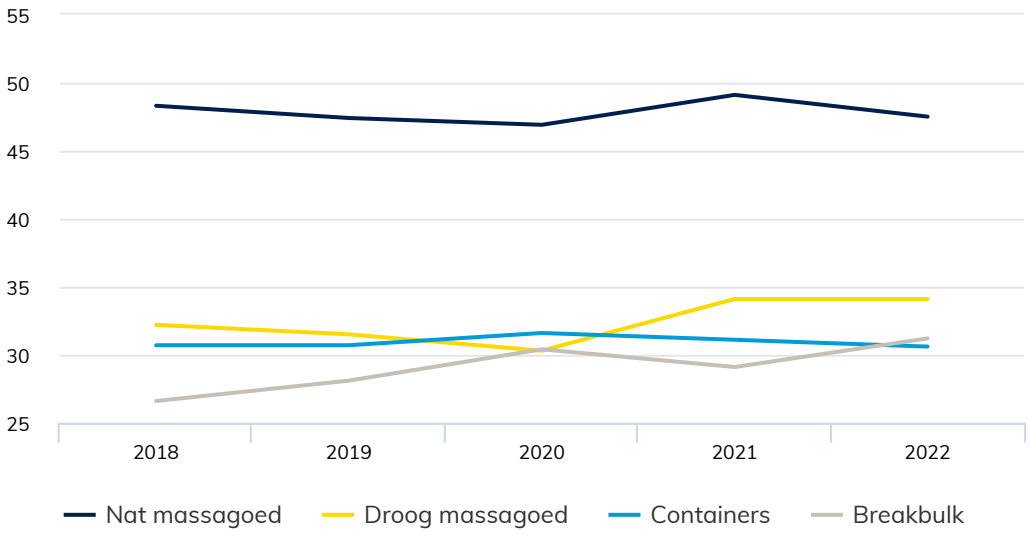
(Brutogewicht x 1.000 metrische tonnen)	2021	2020	2019	2018	2017
Rotterdam (Nederland)	468,7	436,8	469,4	469,0	467,4
Antwerpen - Bruges(België)	288,7	277,9	284,1	276,1	260,7
Hamburg (Duitsland)	128,7	126,3	136,6	135,1	136,5
Amsterdam (Nederland)	87,7	91,8	105,0	101,8	100,8
Bremerhaven (Duitsland)	69,6	66,5	69,4	74,0	73,1
Le Havre (Frankrijk)	61,5	52,4	65,8	70,9	71,9
Duinkerken (Frankrijk)	48,3	45,1	52,7	51,6	50,3
North Sea Ports (Nederland en België)	68,9	63,5	71,4	70,4	66,7
Wilhelmshaven (Duitsland)	30,8	28,3	29,3	27,3	30,3

Overslag 2022 andere havens na het eerste kwartaal 2023 beschikbaar.
Met ingang van dit jaar zijn de cijfers van Zeebrugge onder Antwerpen meegenomen en vergelijkende cijfers van vorige jaren zijn gecorrigeerd.

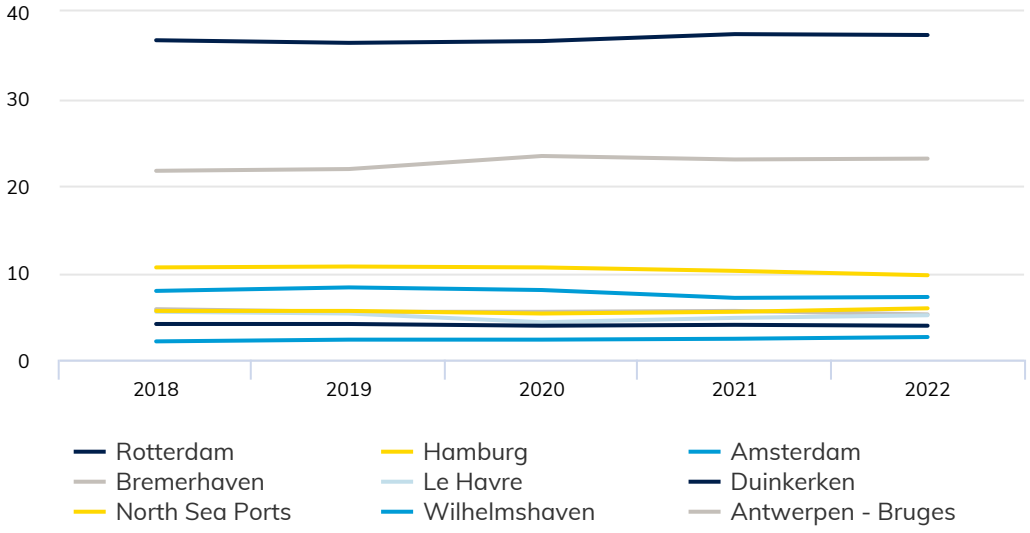
Bron: Havens Hamburg - Le Havre range

Marktaandeel

*Marktaandeel Rotterdam per goederensoort in Hamburg - Le Havre range**



*Ontwikkeling marktaandelen Hamburg - Le Havre range**

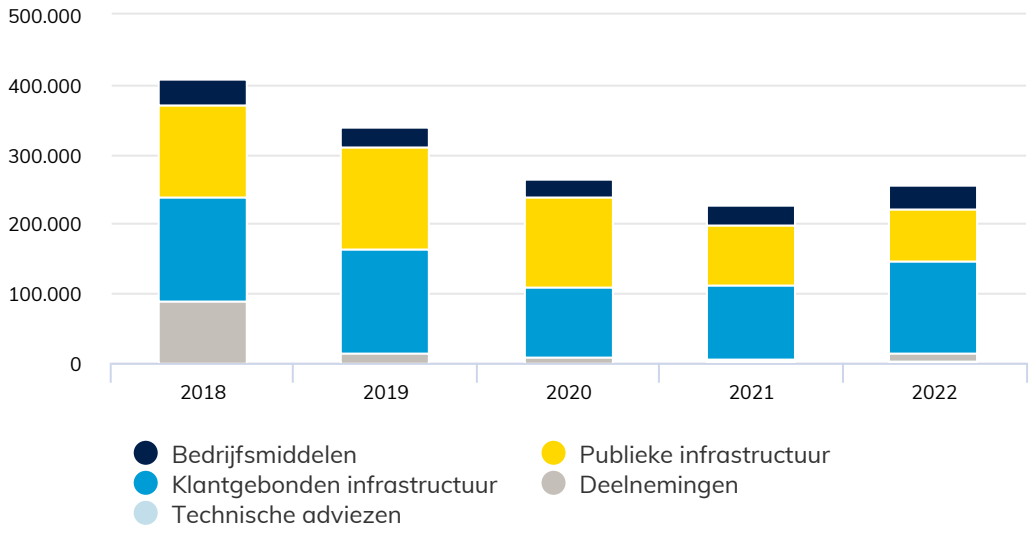


**De marktaandelen zijn gebaseerd op overslagcijfers tot en met het derde kwartaal 2022.*

Miv van dit jaar zijn de cijfers van Zeebrugge onder Antwerpen meegenomen en vergelijkende cijfers van vorige jaren zijn gecorrigeerd.

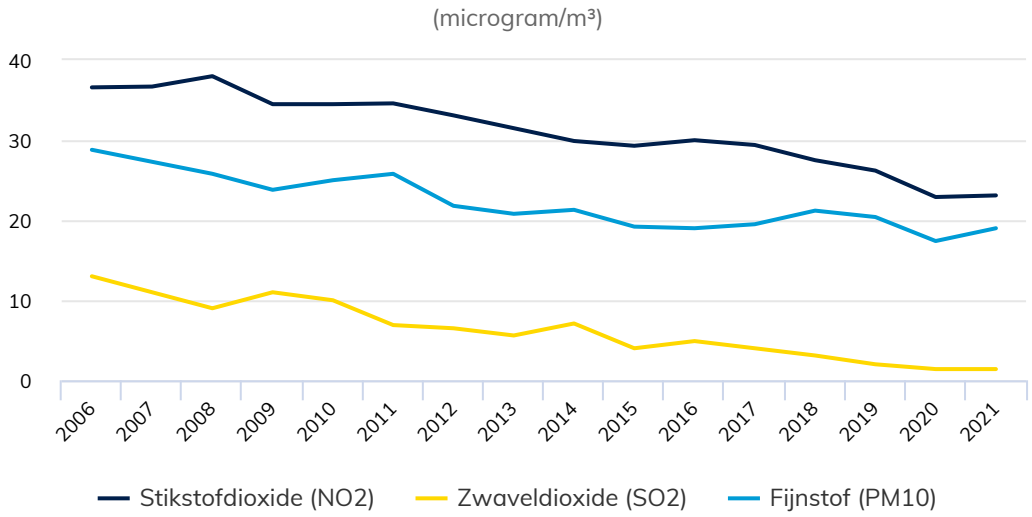
Investeringen

Investeringsuitgaven Havenbedrijf Rotterdam - per type



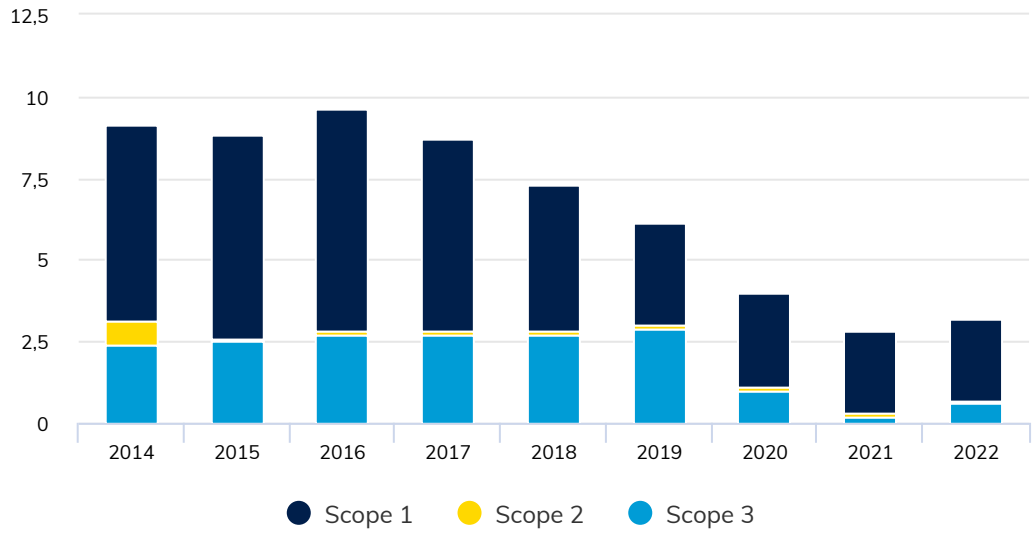
Luchtkwaliteit

Concentratie stikstofdioxide (NO_2), zwaveldioxide (SO_2) en fijnstof (PM10) in regio (jaargemiddelde)



CO_2-uitstoot

CO_2-footprint Havenbedrijf Rotterdam



In kton	2022	2021	2020	2019
Scope 1				
Brandstof leaseauto's	0,09	0,08	0,22	0,45
Brandstof operationele voertuigen	0,11	0,10	0,11	0,14
Brandstof vaartuigen	2,08	2,06	2,36	2,31
Verwarming gebouwen	0,25	0,27	0,22	0,23*
Totaal scope 1	**2,53**	**2,51**	**2,91**	**3,14**
Scope 2				
Ingekochte elektriciteit	0,00	0,00	0,00	0,00
Ingekochte stadswarmte	0,04	0,05	0,04	0,04
Elektriciteitsverbruik Cruise Port Terminal	0,02	0,01	0,01	0,03
Totaal scope 2	**0,05**	**0,05**	**0,05**	**0,07**
Scope 3				
Vliegreizen	0,50	0,14	0,26	1,12
Forenzen, auto	0,14	0,10	0,76	1,68
Forenzen, openbaar vervoer	0,02	0,01	0,05	0,08
Totaal scope 3	**0,66**	**0,25**	**1,07**	**2,88**
Totaal	**3,24**	**2,82**	**4,03**	**6,09**

** Wij hebben eerder een getal van 2,9 kton gerapporteerd voor Scope 1 emissies in 2019. Hierin was verwarming gebouwen (0,2 kton) niet meegerekend. Ten behoeve van de vergelijking is dit nu meegenomen.*

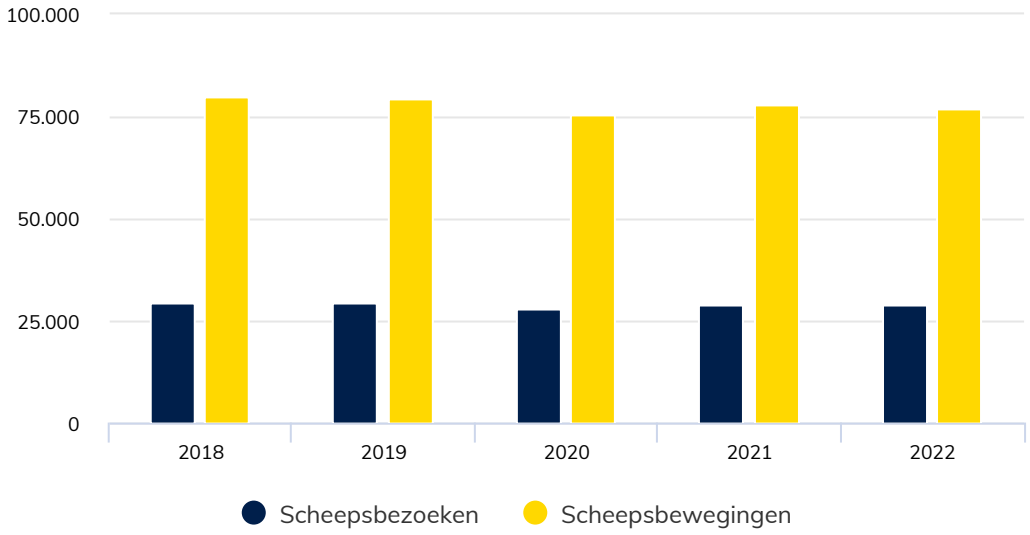
Energieverbruik Havenbedrijf Rotterdam en Cruise Port Terminal (scope 2)

	2022	2021	2020	2019
Scope 1				
Voertuigen - diesel (liter)	27.370	30.370	47.144	88.926
Voertuigen - benzine (liter)	60.792	51.005	90.907	154.642
Voertuigen - waterstof (kg)	11	29	14	-
Voertuigen - CNG (kg)	368	254	577	1.731
Voertuigen - elektriciteit (kWh)	499.611	380.150	252.513	281.100
Vaartuigen (liter)	1.687.907	1.619.891	1.894.764	2.003.050
Gebouwen - stookolie (liter)	25.000	24.464	21.277	21.900
Gebouwen - aardgas (nm3)	93.212	107.001	83.227	92.313
Scope 2				
Ingekochte elektriciteit (kWh)	8.436.325	8.010.076	6.060.252	10.245.102
Energie-intensiteit Havenbedrijf Rotterdam N.V. (ingekochte elektriciteit MWh / € mln omzet)	*24,51*	*25,32*	*20,41*	*33,66*
Ingekochte stadswarmte (GJ)	4.774	5.842	5.318	5.600
Elektriciteitsverbruik Cruise Port Terminal (kWh)	45.600	16.800	25.000	75.000

Kwaliteit scheepvaartafwikkeling

	2022	2021	2020	2019	2018
Bezoeken					
Tankschepen	8.657	8.595	8.174	8.445	8.436
Droge bulk	1.217	1.094	894	1.005	1.030
General Cargo	8.926	8.792	8.723	9.187	9.174
Volcontainer	6.740	7.166	7.341	7.723	7.749
Overige	3.489	3.229	3.038	3.131	3.087
Totaal	**29.029**	**28.876**	**28.170**	**29.491**	**29.476**
Veilig					
Scheepsbewegingen	76.769	77.869	75.679	79.293	79.903
Nautische Safety Index	6,39	7,46	7,99	6,56	6,43
Safety Environmental Index	7,33	7,36	7,78	7,61	7,72
Schoon					
Waterverontreinigen	162	182	183	169	153

Scheepsbezoeken en scheepsbewegingen (zeevaart)



Een scheepsbezoek is de fysieke binnenkomst van een aangemeld zeeschip in de Rotterdamse haven. Scheepsbewegingen zijn feitelijk plaatsgevonden reizen binnen een scheepsbezoek.

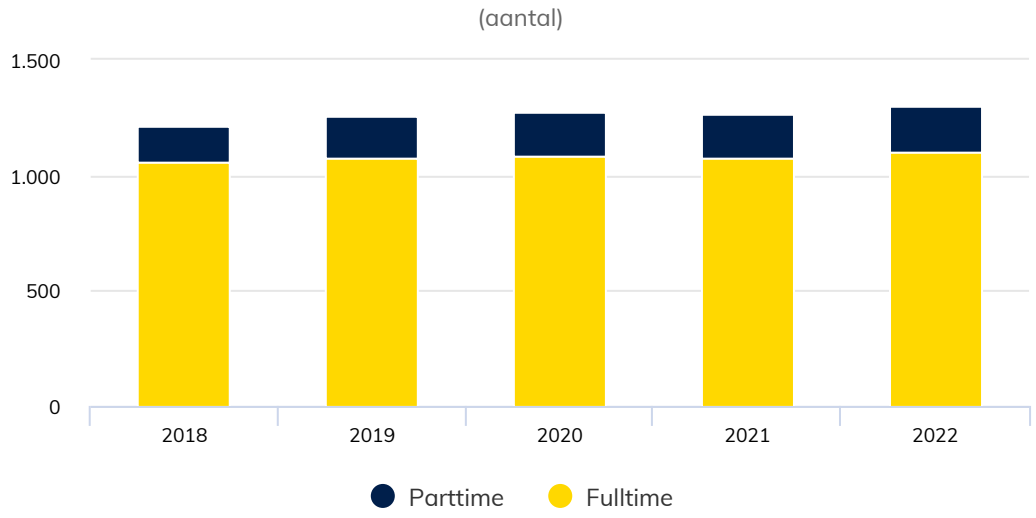
Mens en organisatie

	2022	2021	2020	2019	2018
Verhouding parttime/fulltime					
Parttime - DHMR	36	37	37	37	27
Parttime - overig	159	152	155	143	127
Parttime - totaal	**195**	**189**	**192**	**180**	**154**
Fulltime - DHMR	393	399	412	419	422
Fulltime - overig	710	675	671	655	635
Fulltime - totaal	**1.103**	**1.074**	**1.083**	**1.074**	**1.057**
Totaal	**1.298**	**1.263**	**1.275**	**1.254**	**1.211**
Verhouding parttime/fulltime man - vrouw					
Parttime man - DHMR	17	19	16		
Parttime man - overig	58	54	50		
Parttime man - totaal	**75**	**73**	**66**	**-**	**-**
Parttime vrouw - DHMR	19	18	20		
Parttime vrouw - overig	101	98	105		
Parttime vrouw - totaal	**120**	**116**	**125**	**-**	**-**
Fulltime man - DHMR	362	369	384		-
Fulltime man - Overig	491	477	468		
Fulltime man - Totaal	**853**	**846**	**852**	**-**	**-**
Fulltime vrouw - DHMR	31	30	29		
Fulltime vrouw - Overig	219	198	203		
Fulltime vrouw - Totaal	**250**	**228**	**232**	**-**	**-**
Totaal	**1.298**	**1.263**	**1.275**	**-**	**-**
Verhouding man - vrouw - totaal					
Man - DHMR	379	388	400	407	405
Man - overig	549	531	518	518	481
Man - Totaal	**928**	**919**	**918**	**925**	**886**
Vrouw - DHMR	50	48	49	49	44
Vrouw - overig	320	296	308	280	281
Vrouw - totaal	**370**	**344**	**357**	**329**	**325**
Totaal	**1.298**	**1.263**	**1.275**	**1.254**	**1.211**
Verhouding man - vrouw - management					
Man management - DHMR	21	19	18	18	18
Man management - overig	39	41	41	39	50
Man management - Totaal	**60**	**60**	**59**	**57**	**68**
Vrouw management - DHMR	6	6	6	6	5
Vrouw management - overig	22	19	21	22	20
Vrouw management - totaal	**28**	**25**	**27**	**28**	**25**
Totaal	**88**	**85**	**86**	**85**	**93**
Leeftijd - DHMR					
20 - 29 jaar	38	42	43	48	33
30 - 39 jaar	100	92	90	81	75
40 - 49 jaar	96	107	112	109	112
50 - 60 jaar	130	135	146	159	165
> 60 jaar	65	60	58	59	64
Totaal	**429**	**436**	**449**	**456**	**449**

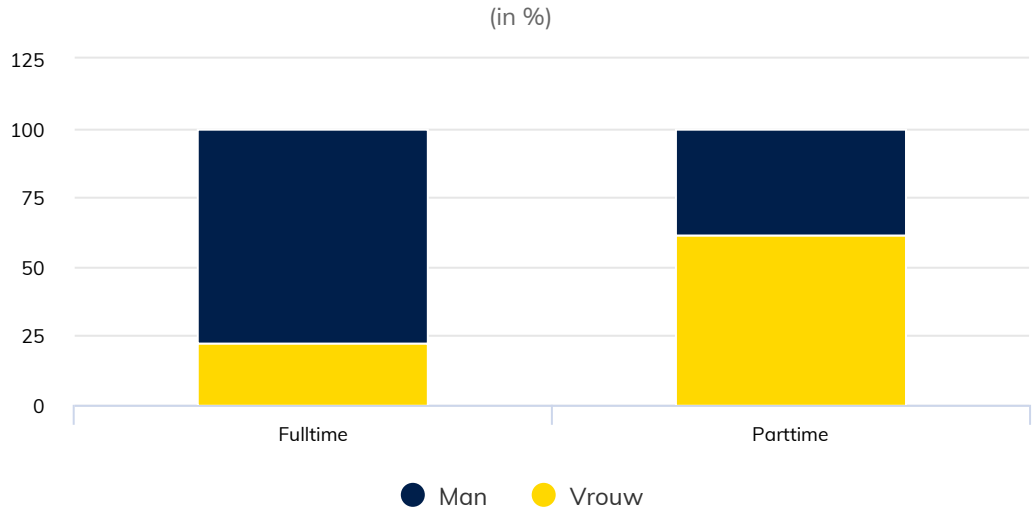
	2022	2021	2020	2019	2018
Leeftijd - overig					
20 - 29 jaar	90	70	82	105	68
30 - 39 jaar	203	189	191	169	182
40 - 49 jaar	232	228	237	218	240
50 - 60 jaar	259	252	235	217	217
> 60 jaar	85	88	81	89	55
Totaal	**869**	**827**	**826**	**798**	**762**
Dienstjaren - DHMR					
0 - 5 jaar	124	118	118	109	88
6 - 10 jaar	36	39	33	33	37
11 - 15 jaar	39	35	39	43	49
> 15 jaar	230	244	259	271	275
Totaal	**429**	**436**	**449**	**456**	**449**
Dienstjaren - overig					
0 - 5 jaar	395	367	369	327	297
6 - 10 jaar	139	116	110	118	159
11 - 15 jaar	111	113	107	93	77
> 15 jaar	224	231	240	260	229
Totaal	**869**	**827**	**826**	**798**	**762**
Ziekteverzuim					
Ziekteverzuimpercentage - DHMR	5,40%	5,09%	5,30%	6,76%	5,83%
Ziekteverzuimpercentage - overig	4,00%	3,07%	3,59%	3,33%	3,25%
Ziekteverzuimpercentage - totaal	**4,40%**	**3,80%**	**4,08%**	**4,58%**	**4,21%**
Gemiddelde leeftijd (jaren)					
Alle medewerkers - DHMR	46,8	46,8	46,3	47,8	48,0
Alle medewerkers - overig	45,3	45,8	44,8	46,2	44,8
Alle medewerkers - totaal	**45,8**	**46,1**	**45,3**	**46,8**	**46,0**
Management - DHMR	51,1	52,8	52	51,3	51,1
Management - overig	49,4	49,1	48,3	48,0	48,8
Management - totaal	**49,9**	**50,2**	**49,5**	**48,9**	**49,3**
Nieuwe medewerkers - DHMR	33,6	37	29,9	31,9	30,5
Nieuwe medewerkers - overig	36,1	41,6	37,1	37,7	35,4
Nieuwe medewerkers - totaal	**35,6**	**40,9**	**35,5**	**35,8**	**34,2**
Contractvorm					
Bepaalde tijd - man	80				
Bepaalde tijd - vrouw	69				
Totaal bepaalde tijd	**149**				
Onbepaalde tijd - man	848				
Onbepaalde tijd - vrouw	301				
Totaal bepaalde tijd	**1.149**				
Totaal	**1.298**				
CAO					
% medewerkers dat onder de CAO valt	98,6%	98,5%	98,4%	98,1%	98,2%
Verhouding CAO - niet CAO medewerkers	1280-18	1244-19	1254-21	1231-23	1189-22
Veilige werkomgeving					
Lost time injury rate	0,43	0,42	2,2	0,4	0,4

	2022	2021	2020	2019	2018
Ongevallen met verzuim	1	1	5	1	1

Verhouding fulltime / parttime

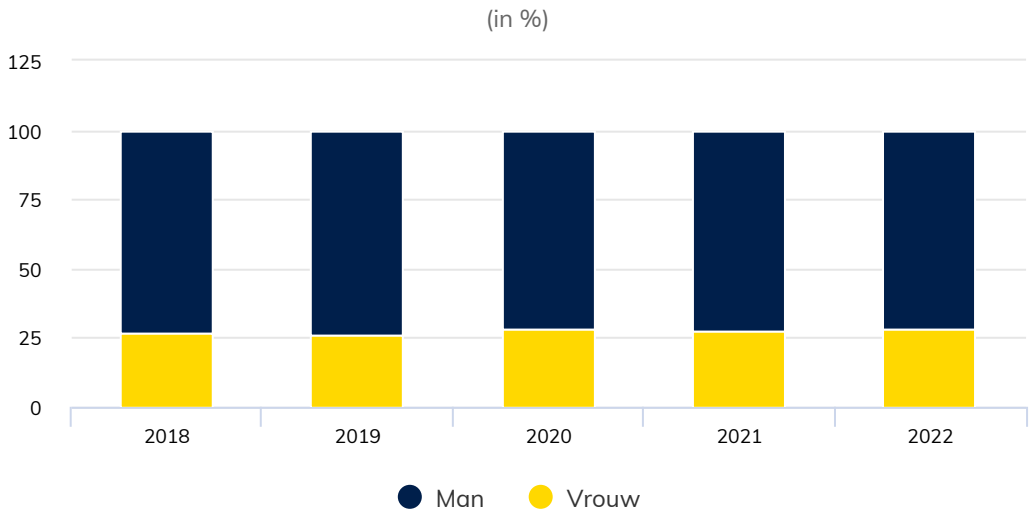


Verhouding man - vrouw fulltime / parttime

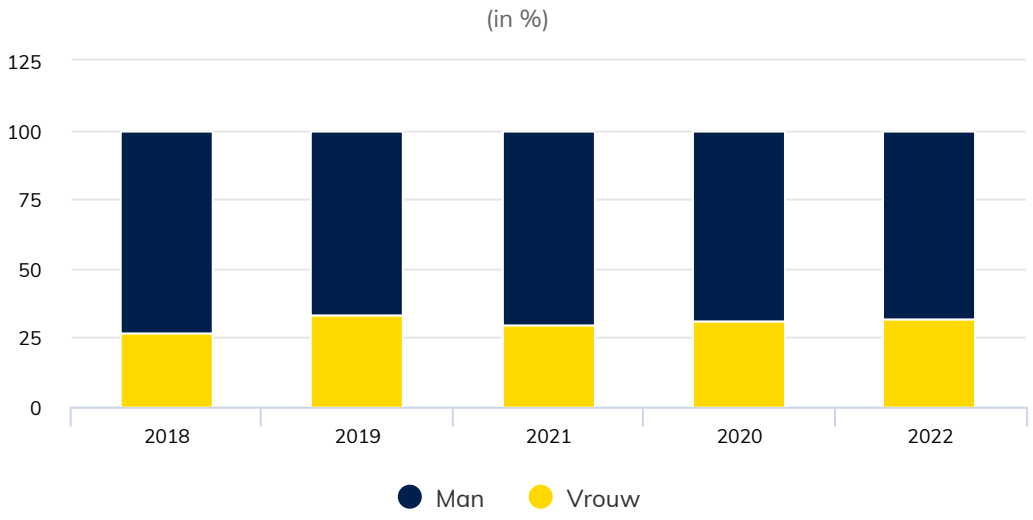


Diversiteit

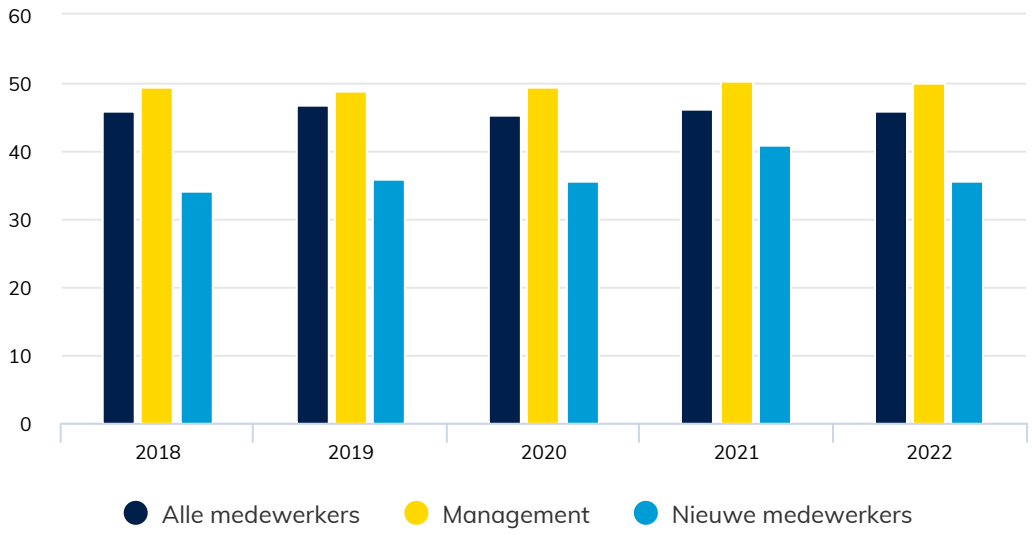
Man - vrouw verhouding



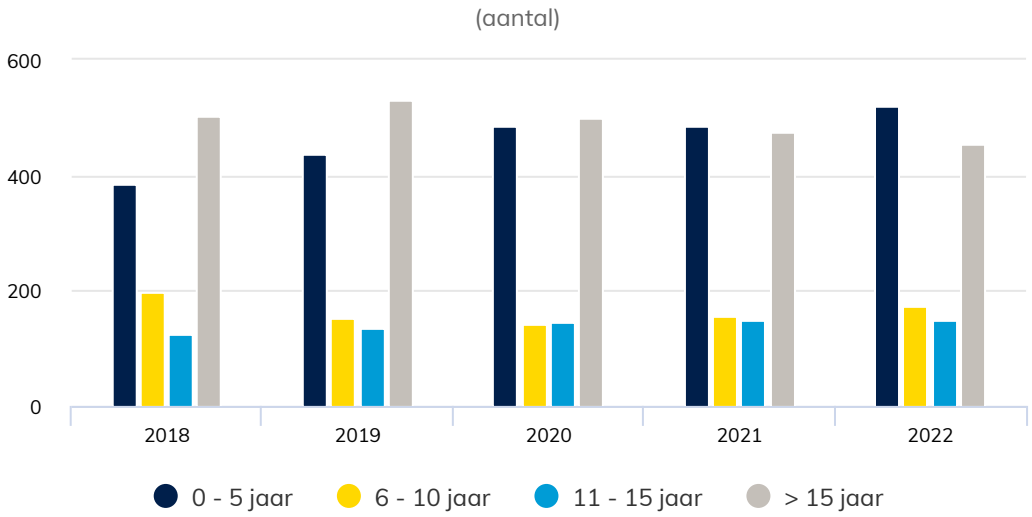
Man - vrouw verhouding management



Leeftijd
Gemiddelde leeftijd



Dienstjaren
Aantal dienstjaren



Instroom en uitstroom

Instroom	Leeftijd	Man	Vrouw	Totaal
	<30 jaar	29	32	61
	30-50 jaar	42	29	71
	>50 jaar	12	6	18
	Totaal	**83**	**67**	**150**

Uitstroom	Leeftijd	Man	Vrouw	Totaal
	<30 jaar	8	13	21
	30-50 jaar	23	20	43
	>50 jaar	42	9	51
	Totaal	**73**	**42**	**115**

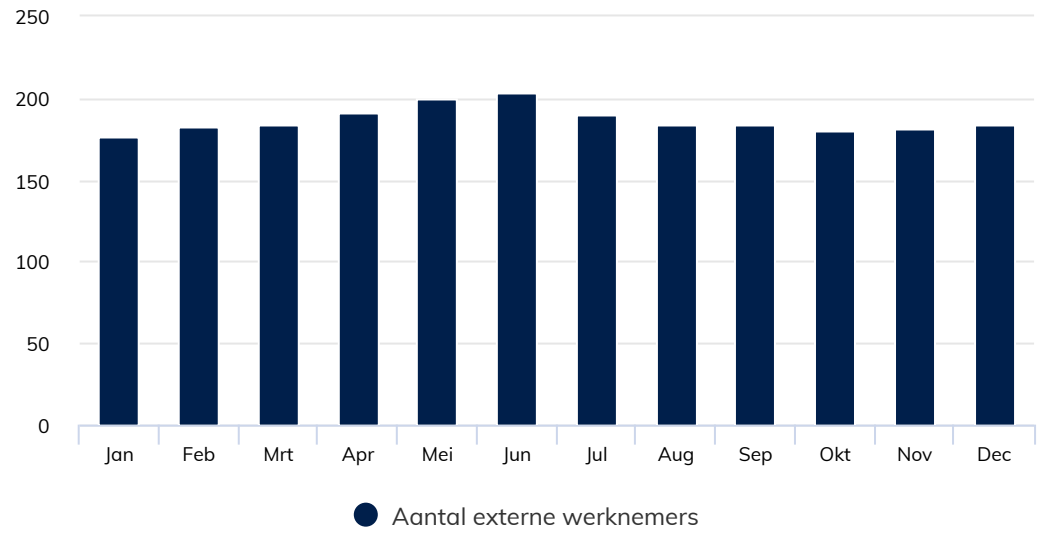
Ongevallen

2022	Medewerkers Havenbedrijf Rotterdam	Contractors
Dodelijk ongeval	0	0
Ongeval met verzuim > 1 dag (LTI)	1	5
Ongeval met aangepast werk (RWC)	1	0
Ongeval met verzuim < 1 dag (MTC)	0	3
Ongeval zonder verzuim (EHBO)	8	7
Bijna ongeval HIPO	1	9
Bijna ongeval	5	13
Gevaarlijk situatie	91	730
Posititieve observatie		37
Dagen verzuim a.g.v. ongevallen	4	
Ziekenhuisopnames a.g.v. ongevallen	0	

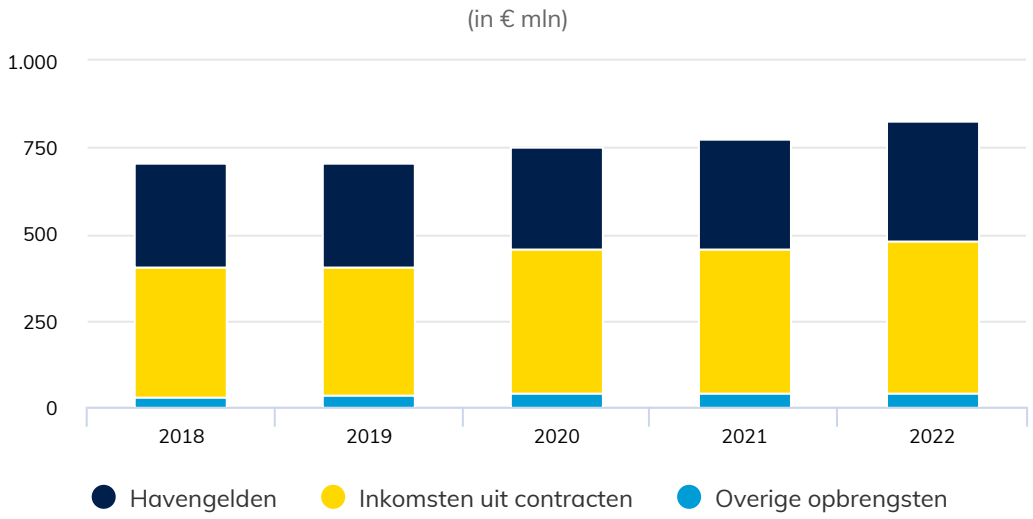
Externe medewerkers

Functie	Aantal 2022
Adviseur	114
Analytics Specialist	20
Asset Manager	2
Business manager	8
Control & Compliance	3
Data Scientist	8
Development Lead	2
Development Professional	21
Executive manager	1
Manager	5
Ontwerper	3
Port Engineer	65
Project- / Programmamanager	38
Scheepsvaartmeester	3
Secretaresse	4
Service & Contract Manager	21
Software & System Engineer	130
Supportmedewerker	38
Totaal aantal	**486**

Aantal externe medewerkers per maand



Financiën
Omzet



Financieel historisch overzicht Havenbedrijf Rotterdam

(afgeronde bedragen x € 1 miljoen)	2022	2021	2020	2019	2018
Balans					
Activa	6.101	6.221	5.778	5.524	5.423
Eigen vermogen	4.450	4.314	4.181	3.955	3.810
Langlopende schulden	1.358	1.629	1.354	1.309	1.299
Geinvesteerd vermogen	5.809	5.943	5.535	5.264	5.109
Voorzieningen + kortlopende schulden	293	277	243	260	314
Totaal vermogen	**6.101**	**6.221**	**5.778**	**5.524**	**5.423**
Winst-en-verliesrekening					
Som der bedrijfsopbrengsten	826	773	753	707	707
Operationele lasten	282	260	276	273	268
EBITDA	**543**	**512**	**478**	**433**	**439**
Afschrijving	178	190	161	153	146
Bedrijfsresultaat (EBIT)	366	322	316	280	293
Financiële baten en lasten	-47	-49	-45	-42	-44
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen	**318**	**274**	**271**	**238**	**249**
Belastingen	-81	-33	79	-2	961
Resultaat deelnemingen	10	7	2	3	5
Nettoresultaat	**247**	**247**	**352**	**239**	**1.215**
Kasstroomoverzicht					
Operationele kasstroom	491	293	382	418	297
Investeringskasstroom	-221	-220	-247	-310	-365
Financieringskasstroom	-383	11	-64	-107	-25
Saldo kasstroom	**-113**	**84**	**71**	**0,4**	**-93**
Bruto-investeringen					
Klantgebonden infrastructuur	131	106	100	150	150
Publieke infrastructuur[1]	75	85	130	146	132
Bedrijfsmiddelen	36	29	27	29	37
Deelnemingen	12	4	8	13	89
Technische adviezen	3	3			
Totaal bruto-investeringen	**257**	**226**	**266**	**338**	**408**
Ratio's					
Solvabiliteit (in %, incl. achtergestelde leningen)	73	69	72	72	70
Net debt/EBITDA	1,4	1,8	2,0	2,1	2,1
Interest coverage rate (ICR)[2]	7,0	6,3	6,5	5,8	6,1

1. inclusief bijdragen

2. ICR gepresenteerd exclusief calculatorische rente

6.5 Natuur in de haven

Beschermd gebied	Omschrijving
Natura 2000	
Voordelta (83.500 ha)	Zeer dynamisch deel van de ondiepe zee westelijk van de Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden, belangrijk vanwege de overgang tussen het zoute mariene milieu en de intergetijdengebieden van de (voormalige) estuaria.
Solleveld & Kapittelduinen (800 ha)	Grotendeels oude, ontkalkte duinen ten noorden van het HIC, waarin kenmerkende heideterreintjes en landgoederen voorkomen met hun specifieke biodiversiteit.
Voornes Duin (1.400 ha)	Jonge, kalkrijke duinen met veel verschillende landschapstypen en geassocieerde flora en fauna, inclusief twee duinmeren.
Oude Maas (500 ha)	De oevers van deze rivier vormen het grootste zoetwatergetijdengebied van Nederland met bijbehorende landschapstypen, zoals grienden en wilgenbossen.
Natuurnetwerk Nederland (NNN)	
Nieuwe Waterweg	Een van de weinige open verbindingen tussen rivier en open zee, en daarmee van essentieel belang zijn voor de jaarlijkse migratie van veel vissoorten.
Hartelkanaal	Een van de weinige open verbindingen tussen rivier en open zee, en daarmee van essentieel belang zijn voor de jaarlijkse migratie van veel vissoorten.
Kleine Beer	Moerasgebied en vochtige hooilanden van ca. 11 Ha, waar veel bijzondere plantensoorten voorkomen, zoals teer guichelheil en moeraswespenorchis. Beheer door Zuid-Hollands Landschap.
Kasteelgaarde Rhoon	Landgoed uit de 16e eeuw met stinzeplanten en oud lindebos. Beheerd door Zuid-Hollands Landschap.
De Oranjeplassen, Maassluis	Van belang voor veel water- en rietvogels, zoals roerdomp en kleine karekiet. Beheerd door Zuid-Hollands Landschap.
De Rietputten, Vlaardingen	Natte rietnatuur op voormalige baggerstort, van belang voor vele rietvogelsoorten. Beheerd door Natuurmonumenten. Wordt door Rijkswaterstaat heringericht als compensatie ten behoeve van de aanleg van de Maasdeltatunnel.

Beschermde soorten in het HIC, inclusief status Rode Lijst (IUCN)

Soort	beschermde status [1]	Rode Lijst status 2	WE	DE	BT	EU	MA	M4H	DO	Trend 2013-2022
Flora			**aanwezigheid**							
Blaasvaren (Cystopteris fragilis)	Wnb	BE	+	-	-	-	-	-	-	Fragiel
Groenknolorchis (Liparis loeselii)	HR-IV, Wnb	BE	-	-	-	-	+	-	-	Stabiel
Glad biggenkruid (Hypochaeris glabra)	Wnb	BE	-	-	+	+	+	-	-	Stabiel[4]
Smalle raai (Galeopsis angustifolia)	Wnb	BE	+	-	-	-	+	-	-	Toenemend
Fauna - vogels										
Buizerd (Buteo buteo)	JBN	-	-	-	+	+	+	-	-	Toenemend
Slechtvalk (Falco peregrinus)	JBN	-	+	-	+	+	+	-	-	Stabiel
Ransuil (Asio otus)	JBN	KW	-	-	-	-	-	-	-	Stabiel
Roek (Corvus frugilegus)	JBN	-	+	-	+	-	-	-	-	Stabiel
Huismus (Passer domesticus)	JBN	GE	+	-	-	-	-	+	+	Stabiel
Fauna - Amfibieen										
Rugstreeppad (Epidalea calamita)	HR-IV, Wnb	GE	-	-	-	+	+	-	-	Stabiel
Fauna - reptielen										
Muurhagedis (Podarcis muralis)	HR-IV, Wnb	EB	-	-	-	-	-	-	+	Stabiel
Fauna - Zoogdieren										
Bever (Castor fiber)	HR-IV, Wnb	-	-	-	+	-	-	-	+	Stabiel
Gew. dwergvleermuis (Pipistrellus pipistrellus)	HR-IV, Wnb	-	+	+	+	+	+	+	+	Stabiel
Ruige dwergvleermuis (Pipistrellus nathusii)	HR-IV, Wnb	-	+	+	+	+	+	+	-	Stabiel
Grijze zeehond (Halichoerus grypus)	HR-II, HR-V, Wnb	-	-	-	-	-	+	-	-	Stabiel
Gewone zeehond (Phoca vitulina)	HR-II, HR-V, Wnb	-	-	-	-	-	+	-	-	Stabiel
Bruinvis (Phocoena phocoena)	HR-IV, Wnb	-	-	-	-	-	+	-	-	Stabiel

- + / - : aan-/afwezig. (+) = aanwezig net buiten erfpachtgebied, evt. binnen grens gebiedsplan.
- 1: Beschermde status: HR-II = Habitatrichtlijn Bijlage II; HR-IV = Habitatrichtlijn Bijlage IV; HR-V = Habitatrichtlijn Bijlage V; Wnb = Wet natuurbescherming strikt beschermingsregime; JBN = Jaarrond Beschermde Nesten.
- 2: RL(Rode Lijst)-status: GE =Gevoelig; KW = Kwetsbaar, BE = Bedreigd, EB = Ernstig bedreigd, VN = Verdwenen uit Nederland en NB = Niet Beschouwd (de soort is niet meegenomen in het opstellen van de Rode Lijst).

- 3: WE = Waal-Eemhaven, DE = Distripark Eemhaven, BT = Botlek, EU = Europoort, MA = Maasvlakte (incl. Slufter), M4H = Merwe-Vierhavens en overige locaties en DO = Zeehavengebied Dordrecht.
- 4: Glad biggenkruid wordt pas sinds 2017 structureel gemonitord, omdat deze soort per dat jaar een beschermde status kreeg. Om die reden is geen data beschikbaar voor een trend over de voorliggende periode en heeft de genoemde trend betrekking op de periode 2017-2022.
- 5. Smalle raai komt alleen voor op terreinen die buiten het beheergebied van het Havenbedrijf Rotterdam liggen.

Overzicht bedreigde, maar niet beschermde soorten in het HIC (IUCN-status ≥ gevoelig).

Soort		RL-status 2022 [2]	deelgebieden [3]						
			WE	DE	BT	EU	MA	M4H en overig	DO
Flora			**aanwezigheid**						
Liggende asperge	*Asparagus officinalis subsp. prostratus*	KW	-	-	-	+	+	-	-
Moeraswespenorchis	*Epipactis palustris*	KW	-	-	+	+	+	-	-
Vleeskleurige orchis	*Dactylorhiza incarnata*	KW	-	-	-	+	+	-	-
Harlekijn	*Anacamptis morio*	EB	-	-	-	-	+	-	-
Kamgras	*Cynosurus cristatus*	GE	-	-	-	*	-	-	-
Gewoon kweldergras	*Puccinellia maritima*	KW	-	-	-	(+)	(+)	-	-
Zilte waterranonkel	*Ranunculus baudotii*	KW	-	-	-	+	+	-	-
Zeepostelein	*Honckenya peploides*	KW	-	-	-	-	+	-	-
Sierlijke vetmuur	*Sagina nodosa*	KW	-	-	-	+	+	-	-
Slanke mantelanjer	*Petrohagia prolifera*	KW	-	-	+	-	-	-	-
Muurganzenvoet	*Chenopodium murale*	BE	+	-	-	+	-	-	-
Gewone zoutmelde	*Atriplex portulacoides*	KW	-	-	-	-	(+)	-	-
Kortarige zeekraal	*Salicornia europaea*	KW	-	-	-	+	(+)	-	-
Schorrenkruid	*Suaeda maritima*	KW	-	-	-	-	+	-	-
Zacht loogkruid	*Salsola tragus*	KW	-	-	+	+	+	-	-
Tripmadam	*Sedum rupestre*	KW	+	-	+	-	-	-	-
Parnassia	*Parnassia palustris*	KW	-	-	-	+	+	-	-
Geelhartje	*Linum catharticum*	KW	-	-	-	+	+	-	-
Lathyruswikke	*Vicia lathyroides*	KW	-	-	*	-	-	-	-
Kattendoorn	*Ononis repens subsp. spinosa*	GE	-	-	+	+	-	-	-
Gewone agrimonie	*Agrimonia eupatoria*	GE				+			
Echt lepelblad	*Cochlearia officinalis subsp. officinalis*	BE	-	-	+	+	-	-	-
Melkkruid	*Glaux maritima*	KW	-	-	+	+	+	-	-

Soort		RL-status 2022 [2]	deelgebieden [3]						
			WE	DE	BT	EU	MA	M4H en overig	DO
Blauw walstro	*Sherardia arvensis*	KW	-	-	+	+	+	-	-
Smalle raai	*Galeopsis angustifolia*	EB	+#	-	-	-	+#-	-	-
Wild kattenkruid	*Nepeta cataria*	KW	-	-	-	-	+ (Sl)	-	-
Stijve ogentroost	*Euphrasia stricta*	GE	-	-	+	+	+	-	-
Rode ogentroost	*Odontites vernus subsp. serotinus*	GE	+	-	+	+	+	-	-
Blauwe zeedistel	*Eryngium maritimum*	KW	-	-	-	-	+	-	-
Selderij	*Apium graveolens*	KW	-	-	-	-	+	-	-
Knopig doornzaad	*Torilis nodosa*	KW	-	-	-	+	+	-	-
Beemdkroon	*Knautia arvensis*	KW	-	-	*	-	-	-	-
Moeraskruiskruid	*Jacobaea paludosa*	KW	-	-	+	-	-	+	+
Driedistel	*Carlina vulgaris*	BE	-	-	-	-	*	-	-
Stinkend streepzaad	*Crepis foetida*	GE	+	-	-	-	-	-	-
Paardenbloemstreepzaad	*Crepis vesicaria subsp. taraxacifolia*	KW	-	-	+	+	+	-	-

- + / - : aan-/afwezig. (+) = aanwezig net buiten erfpachtgebied, evt. binnen grens gebiedsplan. * Bekend van dit gebied maar niet gezien in 2022. # Binnen erfpachtgebied buiten beheergebeid
- 2 : RL(Rode Lijst)-status: GE =Gevoelig, KW = Kwetsbaar, BE = Bedreigd, EB = Ernstig bedreigd, VN = Verdwenen uit Nederland en NB = Niet Beschouwd (de soort is niet meegenomen in het opstellen van de Rode Lijst).
- WE = Waal-Eemhaven, DE = Distripark Eemhaven, BT = Botlek, EU = Europoort, MA = Maasvlakte, (Sl) = Slufter, M4H = Merwe-Vierhavens en DO = Zeehavengebied Dordrecht.
- Voor Rode Lijstsoorten ontbreekt de data voor een langjarige trend.

6.6 Global Reporting Initiative (GRI) content index

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft gerapporteerd conform de GRI Standards voor de periode 1 januari 2022 tot en met 31 december 2022.

Categorie / code		Verwijzing 2022	Omissie
GRI 2:	**General disclosures 2021**		
2-1	Organizational details	Colofon, Algemene toelichting en grondslagen, Corporate governance,Onze rol in de keten	
2-2	Entities included in the organization's sustainability reporting	Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling, Scope van het jaarverslag	
2-3	Reporting period, frequency and contact point	Scope van het jaarverslag, colofon, kwaliteitsborging van het jaarverslag, 5.4 Grondslagen voor het opstellen van de jaarrekening	
2-4	Restatements of information	5.4 Grondslagen voor het opstellen van de jaarrekening	
2-5	External assurance	Assurancerapport van de onafhankelijke accountant, Controleverklaring van de onafhankelijke accountant	
2-6	Activities, value chain, and other business relationships	Missie, visie, kerntaken en strategie, Onze rol in de keten, Ontwikkelingen goederenoverslag, Balans, winst en verliesrekening, KPI en kerncijfers	
2-7	Employees	Kerncijfers, toekomstbestendige organisatie	Niet van toepassing: Seizoensinvloeden op onze werkpopulatie. wij hebben een stabiele werkpopulatie
2-8	Workers who are not employees	Kerncijfers	
2-9	Governance structure and composition	Corporate governance, Personalia, Diversiteit & inclusiviteit	
2-10	Nomination and selection of the highest governance body	Corporate governance	-
2-11	Chair of the highest governance body	Corporate governance	
2-12	Role of the highest governance body in overseeing the management of impacts	Corporate governance; Planning & controlecyclus en evaluatiemechanismen; Bezoldiging; Risicomanagement, Bedrijfscode	

Categorie / code		Verwijzing 2022	Omissie
GRI 2:	**General disclosures 2021**		
2-13	Delegation of responsibility for managing impacts	Scope van het verslag, Corporate governance, Risicomanagement	
2-14	Role of the highest governance body in sustainability reporting	Toelichting op het jaarverslag, assurancerapport van de onafhankelijke accountant	
2-15	Conflicts of interest	Corporate governance, risicomanagement, Onze rol in de keten, Bedrijfscode	
2-16	Communication of critical concerns	Klokkenluidersregeling, Onze rol in de keten, Corporate governance	
2-17	Collective knowledge of the highest governance body	Bericht van raad van commissarissen, Corporate Governance	
2-18	Evaluation of the performance of the highest governance body	Corporate governance, Bezoldiging	
2-19	Renumeration policies	Bezoldiging commissarissen en bestuurders	
2-20	Process to determine renumeration	Bezoldiging commissarissen en bestuurders, Corporate governance	
2-21	Annual total compensation ratio	Bezoldiging commissarissen en bestuurders	
2-22	Statement on sustainable development strategy	Voorwoord, Energietransitie	
2-23	Policy commitments	Onze rol in de keten; Corporate Governance, Bedrijfscode	
2-24	Embedding policy commitments	Corporate governance, Risicomanagement; Onze rol in de keten	
2-25	Process to remediate negative impacts	Onze rol in de keten, Bedrijfscode	
2-26	Mechanisms for seeking advice and raising concerns	Klokkenluidersregeling	
2-27	Compliance with law an regulations	Klokkenluidersregeling	

Categorie / code		Verwijzing 2022	Omissie
GRI 2:	**General disclosures 2021**		
2-28	Membership associations	Een selectie van onze lidmaatschappen: World business council for sustainable development (WBCSD) , UN Global Compact, Global Reporting Initiative, ICC (International Chamber of Commerce) en van IAPH (International Association of Ports and Harbors). VNO-NCW, European Sea Ports Association, Hydrogen Europe, Bundesverband Deuytsche Binnenschiffffahrt, Deutsche Verkehrsforum, European Logistics forum Nederland Maritiem Land, Nederlandse Vereniging voro Binnenhavens, Netherlands British Chambers of Commerce, Association Internationale Villes et Ports, EVO, Logistieke Alliantie, European Grouping for Territorial Cohesion-Rhine alpine, Duits Nederlandse handelskamer, Verein für europäische Binnenschifffahrt unf Wasserstrassen, International Association of Ports and harbours, Sea LNG, Bettercoal, World Ports Climate Action Porgramme	
2-29	Approach to stakeholderengagement	Stakeholderdialoog, hoe wij waarde creëren.	
2-30	Collective bargaining agreements	Kerncijfers	
	Material topics		
3-1	Proces to determine material topics	Toelichting op het jaarverslag	
3-2	List of material topics	Toelichting op het jaarverslag	
	Management of material topics:		
3-3	**Energietransitie**		
	a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Onze rol in de keten, Energietransitie, Risicomanagement	
	b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Trends en toekomst, Energietransitie, Risicomanagement	

Categorie / code		Verwijzing 2022	Omissie
GRI 2:	**General disclosures 2021**		
	c. Policies or commitments regarding the material topic	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Trends en toekomst, Energietransitie	
	d. Actions taken to manage the topic and related impacts, including: i. actions to prevent or mitigate potential negative impacts; ii. actions to address actual negative impacts (incl. remediation actions); iii. actions to manage actual and potential positive impacts	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Energietransitie, Hoe wij waarde creëren	
	e. Tracking of the effectiveness of the actions taken: i. processes used to track the effectiveness of the actions; ii. goals, targets, and indicators used to evaluate progress; iii. the effectiveness of the actions (incl. progress toward the goals and targets); iv. lessons learned and how these have been incorporated into operational policies and procedures	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Energietransitie, KPI's en Kerncijfers	
	f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Stakeholderdialoog	
302-1	Energy consumption within the organization	Kerncijfers - Energieverbruik	Niet beschikbaar: We werken hieraan
302-2	Energy consumption outside of the organization	Kerncijfers - Energieverbruik	
302-3	Energy intensity	Kerncijfers - Energieverbruik	
302-4	Reduction of energy consumption	Kerncijfers - Energieverbruik	
302-5	Reductions in energy requirements of products and services	Kerncijfers - Energieverbruik	
305-1	Direct (Scope 1) GHG emissions	Energietransitie - Onze CO_2-footprint	
305-2	Energy indirect (Scope 2) GHG emissions	Energietransitie - Onze CO_2-footprint	
305-3	Other indirect (Scope 3) GHG emissions	Energietransitie - Onze CO_2-footprint	
305-4	GHG emissions intensity	Energietransitie - Onze CO_2-footprint	
305-5	Reduction of GHG emissions	Energietransitie - Onze CO_2-footprint	
305-6	Emissions of ozone-depleting substances (ODS)		Niet beschikbaar: Niet relevant voor onze operaties

Categorie / code		Verwijzing 2022	Omissie
GRI 2:	**General disclosures 2021**		
305-7	Nitrogen oxides (NOx), sulfur oxides (SOx), and other significant air emissions	Kerncijfers - luchtkwaliteit	
3-3	**Veiligheid**		
	a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Onze rol in de keten, Veiligheid, Risicomanagement	
	b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Veiligheid, Risicomanagement	
	c. Policies or commitments regarding the material topic	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Veiligheid	
	d. Actions taken to manage the topic and related impacts, including: i. actions to prevent or mitigate potential negative impacts; ii. actions to address actual negative impacts (incl. remediation actions); iii. actions to manage actual and potential positive impacts	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Veiligheid, Hoe wij waarde creëren	
	e. Tracking of the effectiveness of the actions taken: i. processes used to track the effectiveness of the actions; ii. goals, targets, and indicators used to evaluate progress; iii. the effectiveness of the actions (incl. progress toward the goals and targets); iv. lessons learned and how these have been incorporated into operational policies and procedures	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Veiligheid, KPI's en Kerncijfers	
	f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Stakeholderdialoog	
403-1	Occupational health and safety management system	Arbeidsveiligheid	
403-2	Hazard identification, risk assessment, and incident investigation	Arbeidsveiligheid	
403-3	Occupational health services	Arbeidsveiligheid	
403-4	Worker participation, consultation, and communication on occupational health and safety	Arbeidsveiligheid	

Categorie / code		Verwijzing 2022	Omissie
GRI 2:	**General disclosures 2021**		
403-5	Worker training on occupational health and safety	Arbeidsveiligheid	
403-6	Promotion of worker health	Arbeidsveiligheid	
403-7	Prevention and mitigation of occupational health and safety impacts directly linked by business relationships	Arbeidsveiligheid	
403-8	Workers covered by an occupational health and safety management system	Arbeidsveiligheid	
403-9	Work-related injuries	Arbeidsveiligheid, Kerncijfers	
403-10	Work-related ill health	Arbeidsveiligheid	
3-3	**Kwaliteit haveninfrastructuur**		
	a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Klimaatadaptatie en waterveiligheid, Slimme partner voor onze klanten, Risicomanagement	
	b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Klimaatadaptatie en waterveiligheid, Slimme partner voor onze klanten, Risicomanagement	
	c. Policies or commitments regarding the material topic	Digitalisering van havenontwikkeling en -beheer, Klimaatadaptatie en waterveiligheid, Slimme partner voor onze klanten	
	d. Actions taken to manage the topic and related impacts, including: i. actions to prevent or mitigate potential negative impacts; ii. actions to address actual negative impacts (incl. remediation actions); iii. actions to manage actual and potential positive impacts	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Klimaatadaptatie en waterveiligheid, Slimme partner voor onze klanten, Risicomanagement	
	e. Tracking of the effectiveness of the actions taken: i. processes used to track the effectiveness of the actions; ii. goals, targets, and indicators used to evaluate progress; iii. the effectiveness of the actions (incl. progress toward the goals and targets); iv. lessons learned and how these have been incorporated into operational policies and procedures	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Digitalisering van havenontwikkeling en -beheer, Slimme partner voor onze klanten, KPI's en Kerncijfers	

Categorie / code		Verwijzing 2022	Omissie
GRI 2:	**General disclosures 2021**		
	f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's	
3-3	**Digitalisering**		
	a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Visie op digitalisering van de Rotterdamse haven, Risicomanagement	
	b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Visie op digitalisering van de Rotterdamse haven, Risicomanagement	
	c. Policies or commitments regarding the material topic	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Visie op digitalisering van de Rotterdamse haven	
	d. Actions taken to manage the topic and related impacts, including: i. actions to prevent or mitigate potential negative impacts; ii. actions to address actual negative impacts (incl. remediation actions); iii. actions to manage actual and potential positive impacts	Visie op digitalisering van de Rotterdamse haven	
	e. Tracking of the effectiveness of the actions taken: i. processes used to track the effectiveness of the actions; ii. goals, targets, and indicators used to evaluate progress; iii. the effectiveness of the actions (incl. progress toward the goals and targets); iv. lessons learned and how these have been incorporated into operational policies and procedures	Visie op digitalisering van de Rotterdamse haven, KPI's en Kerncijfers	
	f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Stakeholderdialoog	
3-3	**Toekomstbestendig portfolio**		
	a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)	Toekomstbestendig portfolio, Risicomanagement	

Categorie / code		Verwijzing 2022	Omissie
GRI 2:	**General disclosures 2021**		
	b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships	Toekomstbestendig portfolio, Risicomanagement	
	c. Policies or commitments regarding the material topic	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Toekomstbestendig portfolio	
	d. Actions taken to manage the topic and related impacts, including: i. actions to prevent or mitigate potential negative impacts; ii. actions to address actual negative impacts (incl. remediation actions); iii. actions to manage actual and potential positive impacts	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Toekomstbestendig portfolio	
	e. Tracking of the effectiveness of the actions taken: i. processes used to track the effectiveness of the actions; ii. goals, targets, and indicators used to evaluate progress; iii. the effectiveness of the actions (incl. progress toward the goals and targets); iv. lessons learned and how these have been incorporated into operational policies and procedures	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Toekomstbestendig portfolio, KPI's en Kerncijfers	
	f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's	
3-3	**Kwaliteit scheepvaartafwikkeling**		
	a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)	Onze rol in de keten, Veiligheid, Risicomanagement, KPI's en kerncijfers	
	b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships	Onze rol in de keten, Veiligheid, Risicomanagement	
	c. Policies or commitments regarding the material topic	Veiligheid	

Categorie / code		Verwijzing 2022	Omissie
GRI 2:	**General disclosures 2021**		
	d. Actions taken to manage the topic and related impacts, including: i. actions to prevent or mitigate potential negative impacts; ii. actions to address actual negative impacts (incl. remediation actions); iii. actions to manage actual and potential positive impacts	Veiligheid, Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's	
	e. Tracking of the effectiveness of the actions taken: i. processes used to track the effectiveness of the actions; ii. goals, targets, and indicators used to evaluate progress; iii. the effectiveness of the actions (incl. progress toward the goals and targets); iv. lessons learned and how these have been incorporated into operational policies and procedures	Veiligheid, KPI's en Kerncijfers	
	f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.	Ondermijnende criminaliteit, Stakeholderdialoog	
3-3	**Bereikbaarheid**		
	a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Efficiënte logistiek en duurzame bereikbaarheid, Risicomanagement	
	b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Efficiënte logistiek en duurzame bereikbaarheid, Risicomanagement	
	c. Policies or commitments regarding the material topic	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Efficiënte logistiek en duurzame bereikbaarheid	
	d. Actions taken to manage the topic and related impacts, including: i. actions to prevent or mitigate potential negative impacts; ii. actions to address actual negative impacts (incl. remediation actions); iii. actions to manage actual and potential positive impacts	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Efficiënte logistiek en duurzame bereikbaarheid	

Categorie / code		Verwijzing 2022	Omissie
GRI 2:	**General disclosures 2021**		
	e. Tracking of the effectiveness of the actions taken: i. processes used to track the effectiveness of the actions; ii. goals, targets, and indicators used to evaluate progress; iii. the effectiveness of the actions (incl. progress toward the goals and targets); iv. lessons learned and how these have been incorporated into operational policies and procedures	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Efficiënte logistiek en duurzame bereikbaarheid, KPI's en Kerncijfers	
	f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Stakeholderdialoog	
3-3	**Gezonde omgeving**		
	a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Gezonde leefomgeving, Risicomanagement	Niet beschikbaar: We werken aan een doelstelling op dit thema.
	b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Gezonde leefomgeving, Risicomanagement	
	c. Policies or commitments regarding the material topic	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Gezonde leefomgeving	
	d. Actions taken to manage the topic and related impacts, including: i. actions to prevent or mitigate potential negative impacts; ii. actions to address actual negative impacts (incl. remediation actions); iii. actions to manage actual and potential positive impacts	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Gezonde leefomgeving, Hoe wij waarde creëren	
	e. Tracking of the effectiveness of the actions taken: i. processes used to track the effectiveness of the actions; ii. goals, targets, and indicators used to evaluate progress; iii. the effectiveness of the actions (incl. progress toward the goals and targets); iv. lessons learned and how these have been incorporated into operational policies and procedures	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Gezonde leefomgeving, KPI's en kerncijfers	

Categorie / code		Verwijzing 2022	Omissie
GRI 2:	**General disclosures 2021**		
	f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Stakeholderdialoog	
304-1	Operational sites owned, leased, managed in, or adjacent to, protected areas and areas of high biodiversity value outside protected areas	Gezonde leefomgeving, Natuur in de haven	
304-2	Significant impacts of activities, products and services on biodiversity	Gezonde leefomgeving	
304-3	Habitats protected or restored	Gezonde leefomgeving, Natuur in de haven	
304-4	IUCN Red List species and national conservation list species with habitats in areas affected by operations	Natuur in de haven	
3-3	**Aansluiting arbeidsmarkt**		
	a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Werken en leren, Risicomanagement	Niet beschikbaar: We werken aan een doelstelling op dit thema.
	b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Werken en leren, Risicomanagement	
	c. Policies or commitments regarding the material topic	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Werken en leren	
	d. Actions taken to manage the topic and related impacts, including: i. actions to prevent or mitigate potential negative impacts; ii. actions to address actual negative impacts (incl. remediation actions); iii. actions to manage actual and potential positive impacts	Toelichting op het jaarverslag - management van materiële thema's, Werken en leren, Hoe wij waarde creëren	
	e. Tracking of the effectiveness of the actions taken: i. processes used to track the effectiveness of the actions; ii. goals, targets, and indicators used to evaluate progress; iii. the effectiveness of the actions (incl. progress toward the goals and targets); iv. lessons learned and how these have been incorporated into operational policies and procedures	Werken en leren, KPI's en kerncijfers	

Categorie / code		Verwijzing 2022	Omissie
GRI 2:	**General disclosures 2021**		
	f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.	Stakeholderdialoog	
	Other special disclosures		
201-1	Direct economic value generated and distributed	Jaarrekening	
201-2	Financial implications and other risks and opportunities due to climate change	Jaarrekening; Taskforce on Climate Change Related Disclosures (TCFD)	
201-3	Defined benefit plan obligations and other retirement plans	Jaarrekening; Onze rol in de keten	
201-4	Financial assistance received from government	Jaarrekening; Corporate Governance	
207-1	Approach to tax	Fiscaal beleid	
207-2	Tax governance, control, and risk management	Fiscaal beleid	
207-3	Stakeholder engagement and management of concerns related to tax	Fiscaal beleid	
207-4	Country-by-country reporting	Fiscaal beleid	
401-1	New employee hires and employee turnover	Kerncijfers	
401-2	Benefits provided to full-time employees that are not provided to temporary or part-time employees	Er wordt geen onderscheid in beloning tussen fulltime medewerkers en parttime medewerkers gemaakt	
401-3	Parental leave	aantal medewerkers met ouderschapsverlof in 2022: 105	Niet beschikbaar: Op dit moment kunnen we alleen het aantal medewerkers dat ouderschapsverlof heeft opgenomen uit ons systeem halen.
404-1	Average hours of training per year per employee		Niet beschikbaar: We hebben geen inzicht in het aantal uren training per medewerker.
404-2	Programs for upgrading employee skills and transition assistance programs	Toekomstbestendige organisatie	

Categorie / code		Verwijzing 2022	Omissie
GRI 2:	**General disclosures 2021**		
404-3	Percentage of employees receiving regular performance and career development reviews	In totaal hebben 1.207 medewerkers een functioneringsgesprek gehad. Dat is iets minder dan het aantal medewerkers op 31-12. Dat verschil komt doordat medewerkers die na 1-10 zijn gestart geen "formulier" meer krijgen, omdat ze niet formeel beoordeeld worden over dat jaar, daarvoor waren ze te kort in dienst in 2022.	
405-1	Diversity of governance bodies and employees	Kerncijfers	
405-2	Ratio of basic salary and remuneration of women to men	Uit een recente analyse is gebleken dat een gender paygap niet te verklaren is door geslacht.	
406-1	Incidents of discrimination and corrective actions taken	Er zijn in 2022 geen meldingen ontvangen die een relatie hadden met discriminatie.	

6.7 Afkortingen en begrippen

	Afkorting/Begrip	Toelichting
A	Aanvaringen	Nautische ongevallen tussen schepen en andere (varende) objecten
	ABP	Algemeen Burgelijk Pensioenfonds
	Achterland	De gebieden die voor hun invoer en uitvoer zijn aangewezen op een haven
	Agribulk	Agrarische massagoederen, zoals granen, oliehoudende zaden en veevoedergrondstoffen
	AVG	Algemene verordening gegevensbescherming
B	BBP	Bruto binnenlands product
	Biomassa	Biologisch afbreekbaar deel van landbouwproducten en afvalstoffen dat wordt gebruikt voor energieopwekking
	BIDH	Baan in de Haven
	BNG	Bank Nederlandse Gemeenten
	Breakbulk	Goederen waarvan de hoeveelheid niet naar maat of gewicht maar per stuk wordt opgegeven. Dit in tegenstelling tot stortgoed of bulkgoed. Breakbulk of stukgoederen worden los vervoerd of in kisten, kratten, vaten of balen
	BRG	Bestaand Rotterdams Gebied
	Bulkgoed	Goederen die niet per stuk (zoals containers, dozen) maar los in het ruim van een schip worden gestort (bijv. ruwe olie, steenkolen, ijzererts, granen). Andere gebruikte termen voor bulkgoed zijn massagoed of stortgoed
C	CapEx	Kapitaaluitgaven
	CAPM	Capital Asset Pricing Model
	CCS	Carbon Capture and Storage
	CEO	Chief Executive Officer. Algemeen directeur
	CER	Container Exchange Route
	CES	Cluster Energie Strategie
	CFO	Chief Financial Officer. Financieel directeur
	CO_2	Koolstofdioxide
	CO_2-afvang en -opslag	CO_2 die ontstaat in een fabriek of energiecentrale wordt afgevangen. Vervolgens gaat de CO_2, meestal vloeibaar gemaakt, per schip of via pijpleidingen naar opslagplaatsen. In Nederland ligt een CO_2-leidingennetwerk, dat is bedoeld voor gebruik van CO_2 in de gewassenteelt: het loopt van het Rotterdamse havengebied naar tuinders en kassen in het Westland
	CO_2 Footprint	Zie Footprint CO_2
	Congestie	Opstopping van containerbinnenvaart met vertraging in de afhandeling van containers als gevolg
	COO	Chief Operating Officer. Operationeel directeur
	Corporate Governance Code	Aanduiding van de manier waarop een bedrijf zijn organisatie stuurt. Van moderne (veelal beursgenoteerde) bedrijven wordt verwacht dat zij een duidelijke 'corporate governance code' geïmplementeerd hebben
	CoPP	Community of Practice Plastic
	COSO	Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission

	CSR	Corporate Social Responsibility
	CSRD	Corporate Sustainability Reporting Directive
D	D&I	Diversiteit en inclusie
	DCF	Discounted Cash Flow
	DCMR Milieudienst Rijnmond	Milieudienst van en voor de Rijnmondgemeenten en de provincie Zuid- Holland. Werkt in opdracht van de provincie Zuid-Holland en de gemeenten uit de regio Rijnmond
	Deltalinqs	Belangenvereniging van ondernemers in de haven van Rotterdam
	DHMR	De Divisie Havenmeester
	DIL	Digitalisering Infrastructuur Logistiek
	Droge bulk- of massagoederen	Vaste goederen die in bulk worden vervoerd zoals ertsen, steenkool en granen
E	EBIT	Earnings Before Interest and Tax. Maatstaf voor operationele inkomsten vóór aftrek van rente en belasting
	EBITDA	Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization. Operationele kasstroom
	EBN	Energie Beheer Nederland
	EBZ	Economic Board Zuid-Holland
	EHBO	Ongeval zonder verzuim
	EIB	Europese Investeringsbank
	EM	Environmental Management
	eNPS	Employee Net Promotor Score
F	Feeder	Transportdienst die lokaal wordt gebruikt voor het aanleveren en afhalen van goederen
	FERM	Initatief gericht op het delen van kennis en best practices tussen bedrijven op het gebied van cybersecurity
	FES	Flywheel Energy Storage
	FIOD	Fiscale inlichtingen- en opsporingsdienst
	Footprint CO_2	Een milieumaat voor het bedrijfsleven. Bedrijven die hiermee bezig zijn maken op deze wijze inzichtelijk hoeveel CO_2 hun bedrijf uitstoot. Door deze footprint is eenvoudig te zien waar CO_2-uitstoot kan worden gereduceerd
	FTE	Fulltime-equivalent
G	GRI	Global Reporting Initiative. Niet-gouvernementele organisatie die wereldwijd standaarden ontwikkelt voor maatschappelijke jaarverslaggeving
	GWW	Grond Water Weg
H	Hamburg-Le Havre range	Gebied in West-Europa waar veel havens liggen. De grootste havens binnen deze range zijn Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam, Hamburg en Le Havre. De totale markt waar wij ons marktaandeel op baseren bestaat uit de havens binnen deze reeks
	HaMIS	Havenmeester Management Informatie Systeem. Een informatiesysteem voor scheepvaartbegeleiding
	HbR	Havenbedrijf Rotterdam
	HCCE	Human Capital Coalitie Energietransitie
	HEC	Havenervaringscentrum
	HESP	Haven Emissie Service Platform
	HH1	Holland Hydrogen 1
	HIC	Haven- en industriecomplex
	HMNG	Harbour Master Next Generation

	HRDD	Human Rights Due Dilligence
	Hub	Mainport, middelpunt
	HVAC	High Voltage Alternating Current
I	IAPH	International Association of Ports and Harbors
	ICC	International Chamber of Commerce
	ICR	Interest Coverage Rate
	IMO	International Maritime Organization
	ISAE	International Standard on Assurance Engagements
	ISO 14001	Internationale standaard met eisen voor een milieumanagementsysteem
	ISO 14064	Internationale eisen en richtlijnen voor monitoring en verificatie van de uitstoot van broeikasgassen
	ISO 55001	Internationale norm die de eisen voor het ontwikkelen, implementeren, onderhouden en verbeteren van een management systeem voor assetmanagement specificeert
	ISPS	International Ship and Port facility Security code
	IVM	Integrale Veiligheidsmonitor
J	JIT	Just-In-Time
	Joint venture	Samenwerking tussen 2 of meer ondernemingen
K	KPI	Kritieke prestatie-indicator
	KRVE	Koninklijke Roeiers Vereeniging Eendracht
	KTO	Klanttevredenheidonderzoek
	Kton	Duizend ton (1 miljoen kilogram) = Kiloton
	KvK	Kamer van Koophandel
L	License to operate	Mandaat van de omgeving (stakeholders) om te kunnen blijven opereren
	LNG	Liquified Natural Gas. Aardgas in vloeibare vorm
	LNV	Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
	LOB	Loopbaanoriëntatie- en begeleidingprogramma
	LRR	Loodswezen Rotterdam-Rijnmond
	LTI	Ongeval met verzuim > 1 dag
	LTIFR	Lost Time Injury Frequency Rate
M	M4H	Merwe-Vierhavens
	MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, een onderdeel van de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
	MKI	Milieukostenindicator
	MO	Medewerkersonderzoek
	MOB	Mobalisation for the Environment
	Modal shift	Verschuiving van vervoer over weg naar de schonere modaliteiten water en spoor
	MoU	Memorandum van oevereenstemming
	MSC	Mediterranean Shipping Company
	MTC	Ongeval met verzuim < 1 dag
	Mton	Miljoen ton = Megaton
	MultiCore	Joint venture tussen Havenbedrijf Rotterdam en Vopak Chemicals Logistics. Exploitatie pijpleidingen
	MVO	Maatschappelijk verantwoord ondernemen
	MW	Megawatt

N	Nat massagoed	Vloeibare bulkgoederen, zoals ruwe olie, vloeibaar aardgas
	Nautisch ongeval	Een ongewilde gebeurtenis die een schip tijdens de vaart overkomt. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen nautische ongevallen, significante nautische ongevallen en zogenoemde bijnaaanvaringen (near-miss situations)
	NCTV	Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid
	NFRD	Non-Financial Reporting Directive
	NGD	Nautische gegarandeerde diepgang
	NGO's	Niet- of non-gouvernementele organisatie
	NNN	Natuurnetwerk Nederland
	NO_2	Stikstofdioxide
	NOx	Nitric Oxide
	NSI	Nautische Safety Index
O	OC	Onderdeelcomissie
	OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
	Offshore	Activiteiten die op enige afstand van de kust plaatsvinden, meestal gericht op exploratie en winning van olie, wind en gas
	OOB	organisatie van openbaar belang
	OpEx	Operationele uitgaven
	OR	Ondernemingsraad
	OT	Operationele Techniek
P	PCS	Port Community System
	PM10	Fijnstof
	PRA	Port Referentie Architectuur
	PRISMA	Programma Innovatie Sediment Management
	PwC	PricewaterhouseCoopers
	PZI	Platform Zero Incidents
Q	µg/m3	Microgram per kubieke meter
R	RIE	Risico Inventarisatie- en Evaluatiemethode
	RPF	Rotterdam Port Fund
	RPWC	Rotterdam Port Welfare Committee
	RvB	Raad van Bestuur
	RWS	Ongeval met aangepast werk
	RvC	Raad van Commissarissen
	RWS	Rijkswaterstaat
S	SBTi	Science Based Targets initiative
	Scheepsbezoek	Een scheepsbezoek is de fysieke binnenkomst van een aangemeld zeeschip in de Rotterdamse haven
	Scope 1-emissie	Directe CO_2-emissie van Havenbedrijf Rotterdam zelf
	Scope 2-emissie	Indirecte CO_2-emissie uit de productie van energie die Havenbedrijf Rotterdam zelf verbruikt
	Scope 3-emissie	Overige indirecte CO_2-emissie
	SDG's	Sustainable Development Goals
	SEB	Safety Evaluation Board
	Segment (goederen-)	Groep goederensoorten met overeenkomende eigenschappen. Een voorbeeld van een goederensegment is droog massagoed

	SEI	Safety and Environmental Index. Index waarmee de (Rijks)Havenmeester meet in welke mate aan boord van de (zee)scheepvaart regels op het gebied van veiligheid en milieu worden nageleefd
	Shortsea	Vervoer van goederen over een traject dat voor een deel uit zee of oceaan bestaat, maar waarbij de oceaan niet wordt gekruist
	SO	Stakeholderonderzoek
	SO_2	Zwaveldioxide
	SOM	Strategisch Omgevingsmanagement
	Stukgoed	Goederen waarvan de hoeveelheid niet naar maat of gewicht maar per stuk wordt opgegeven. Dit in tegenstelling tot stortgoed of bulkgoed. Stukgoederen worden los vervoerd of in kisten, kratten, vaten of balen
	Supplychain	Logistieke keten
T	TCFD	Task Force on Climate-related Financial Disclosures
	TEU of Twenty-foot Equivalent Unit	Eenheid voor het meten van de capaciteit van een containerschip of containerterminal. 1 TEU komt overeen met een lading van een container van 20 voet (= 6,096 meter)
	TIL	Terminal Investment Limited
	TIZ	Programma Toekomst In Zicht
	TLN	Transport en Logistiek Nederland
U	UNGC	United Nations Global Compact
V	VBS	Verkeer begeleidend systeem
	VCA	Veiligheid, Gezondheid en Milieu Checklist Aannemers
	Verlader	Partij die een lading wenst te laten vervoeren
	VPB	Vennootschapsbelasting
	VPC	Virtuele PortShuttle Concept
	VRR	Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond
W	Waakvlamprogramma	Bij het Waakvlamprogramma wordt het contact met stakeholders geïntensiveerd op het moment dat er urgente issues spelen
	WACC	Gewogen gemiddelde kosten van het vermogen
	WBCSD	World Business Council for Sustainable Development
	Wnb	Wet natuurbescherming
	WPCAP	World Ports Climate Action Program
Z	ZES	Zero Emission Services. Bedrijf dat verwisselbare batterijcontainers verhuurt aan binnenvaartschepen

6.8 Colofon

Uitgave
Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Redactie en bewaking consistentie
Communications & External Affairs, Finance, Bureau Tekstschrijvers, 2bHonest

Controle op juistheid, volledigheid en relevantie
Internal Audit

Vormgeving en realisatie online- en PDF publicatie
Communications & External Affairs, Service Center Facilitair en Vormgeving

Technische realisatie en hosting
F19 digital Reporting

AV producties
Thiemo van Dam, IJsbreker TV

Fotografie
Freek van Arkel, Apollo, Eric Bakker, Ernst Bode, Thiemo van Dam, Danny Cornelissen, Gisweb gemeente Rotterdam, Ivar Gosman, Eyecatcher, Fackphotos, iStockPhoto by Getty Images, Jan Peter Hemminga Maters & Hermsen, Martijn Hessing, Henk Jan Kerkhoff, M. van Koningsveld, Jerry Lampen, Paul Martens, Marco van Middelkoop, Maersk, Marc Nolte, Neste, Anne Reitsma, Shell, Bianca Stip, Siebe Swart, Shutterstock, Ries Wendel de Joode, TES, Kees Torn, Paul van Wijk, IJsbreker TV, Vollaers Zwart, WPFG2022 Organization Arjan Baggerman en Remco Gerritsen, Wild Port of Europe, Teije Smittenaar.

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