Port of Rotterdam

NAVIGEREN NAAR EEN **DUURZAME TOEKOMST**

JAARVERSLAG 2024

Inhoudsopgave

1. INLEIDING	**3**
1.1 Mijlpalen 2024	4
1.2 In het kort	6
1.3 Voorwoord Algemene directie	8
2. HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM	**10**
2.1 Profiel van het Havenbedrijf Rotterdam	11
2.2 Hoe wij waarde creëren	19
2.3 Trends en ontwikkelingen	46
2.4 Scenario's geven richting	47
3. DUURZAAMHEIDSVERSLAG	**49**
3.1 Toelichting op het jaarverslag	50
3.2 Dubbele materialiteitsanalyse	53
3.3 Environment	58
3.4 Social	114
3.5 Havenbedrijf Rotterdam thema's	129
4. CORPORATE GOVERNANCE	**145**
4.1 Governance	146
4.2 Klokkenluidersregeling	153
4.3 Due diligence verklaring	154
4.4 Personalia	155
4.5 Bericht van Raad van Commissarissen	161
4.6 Fiscaal beleid	167
5. RISICOMANAGEMENT	**169**
5.1 Risicomanagement	170

5.2 Strategische risico's 175
5.3 Operationele risico's 178
5.4 Compliance risico's 181
5.5 Financiële verslagleggingsrisico's 183
5.6 Opgetreden risico's en onzekerheden 184
5.7 Managementverklaring 185

6. JAARREKENING 186

6.1 Balans 187
6.2 Winst en verliesrekening 188
6.3 Kasstroomoverzicht 189
6.4 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling 190
6.5 Grondslagen voor waardering van activa en passiva 193
6.6 Grondslagen voor de bepaling van het resultaat 201
6.7 Grondslagen voor het kasstroomoverzicht 204
6.8 Toelichting op de balans 205
6.9 Toelichting op de winst- en verliesrekening 222
6.10 Overige gegevens 237

7. OVERIGE INFORMATIE 246

7.1 Richtlijnen en standaarden 247
7.2 KPI's 250
7.3 Kerncijfers 264
7.4 Natuur in de haven 280
7.5 Assurance-rapport met beperkte mate van zekerheid van de onafhankelijke accountant over de duurzaamheidsinformatie in het jaarverslag 2024 van Havenbedrijf Rotterdam N.V. 287
7.6 Global reporting initiative content index 291
7.7 ESRS content index 308
7.8 Afkortingen en begrippen 318
7.9 Colofon 324

1. INLEIDING

1.1 Mijlpalen 2024

Vertrouwensketen succesvol in gebruik genomen

De 'Vertrouwensketen' is een samenwerking tussen bedrijfsleven en overheidsinstanties met als doel de havenlogistiek digitaal weerbaarder te maken. Dit systeem maakt het vrijstellen en ophalen van importcontainers veiliger door fraudegevoelige pincodes te verwijderen en autorisatie via een neutraal logistiek platform te laten verlopen.

Bouw Porthos van start

De bouw van Porthos, het eerste grote CO_2-transport- en opslagsysteem in Nederland, startte in het voorjaar van 2024 op de Maasvlakte. Dit project van EBN, Gasunie en het Havenbedrijf Rotterdam zal naar verwachting in 2026 operationeel zijn. De jaarlijkse CO_2-reductie van Porthos zal gefaseerd oplopen naar 2,5 Mton per jaar en daarmee bijdragen aan het behalen van de klimaatdoelstellingen.

Symbolische sleuteloverdracht van haven ervaringscentrum Portlantis

Op 6 juni 2024 ontvingen we de sleutel van het havenervaringscentrum Portlantis. Deze interactieve beleving vertelt het verhaal van wat de haven is, doet en betekent voor ons dagelijks leven. Portlantis opent op zaterdag 22 maart 2025 de deuren voor bezoekers.

Havenbedrijf Rotterdam opent havenspreekuur in wijkhubs van gemeente Rotterdam

Op 16 oktober openden de Rotterdamse wethouder Robert Simons en CEO Boudewijn Siemons het havenspreekuur. De gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam willen met deze pilot in wijkhubs de haven en werkmogelijkheden dichter bij de inwoners brengen.

Reductie van tarieven voor klimaatdoelen

Het halen van de klimaatdoelen kan niet zonder de medewerking van onze klanten. Om dit te stimuleren hebben we sinds 1 januari 2024 een duurzaamheidskorting op huur en erfpacht voor onze landlease-klanten en vanaf 1 januari 2025 een zelfde korting op het zee- en binnenhavengeld.

Nederlandse zeehavens en FERM lanceren landelijk cybersecurity platform

De in opdracht van de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ) ontwikkelde Cyber Strategie Nederlandse Zeehavens is in december met een samenwerkingsovereenkomst tussen de zeehavens bekrachtigd.

Steeds meer terminals kiezen voor walstroom

Afgelopen jaar besloten diverse containerterminals om op (korte) termijn over te stappen op walstroom. Bovendien kreeg in de Waalhaven de vernieuwde Pier 3 walstroomkasten met groter vermogen. De overstap naar walstroom door verschillende partijen levert een positieve bijdrage aan de leefomgeving.

Havenbedrijf Rotterdam partner van Theater Zuidplein

Op 27 november tekenden het Havenbedrijf Rotterdam en het Theater Zuidplein een samenwerkingscontract voor drie jaar. Het Havenbedrijf Rotterdam vindt het belangrijk om ook maatschappelijke betekenis te hebben. Een gevarieerd aanbod aan cultuur verrijkt de stad Rotterdam en haar inwoners. Theater Zuidplein past helemaal in dat plaatje.

1.2 In het kort

MAJOR INCIDENTS (NAUTISCH)

2024: 1
2023: 0
2022: 1

MARKTAANDEEL IN DE HAMBURG - LE HAVRE RANGE

2024: 37,1%
2023: 37,8%
2022: 37,3%
(t/m Q3)

GOEDERENOVERSLAG

2024: 435,8 mln
2023: 438,8 mln
2022: 467,4 mln
in ton

BRUTO INVESTERINGEN

2024: € 320,6 mln
2023: € 295,4 mln
2022: € 257,0 mln

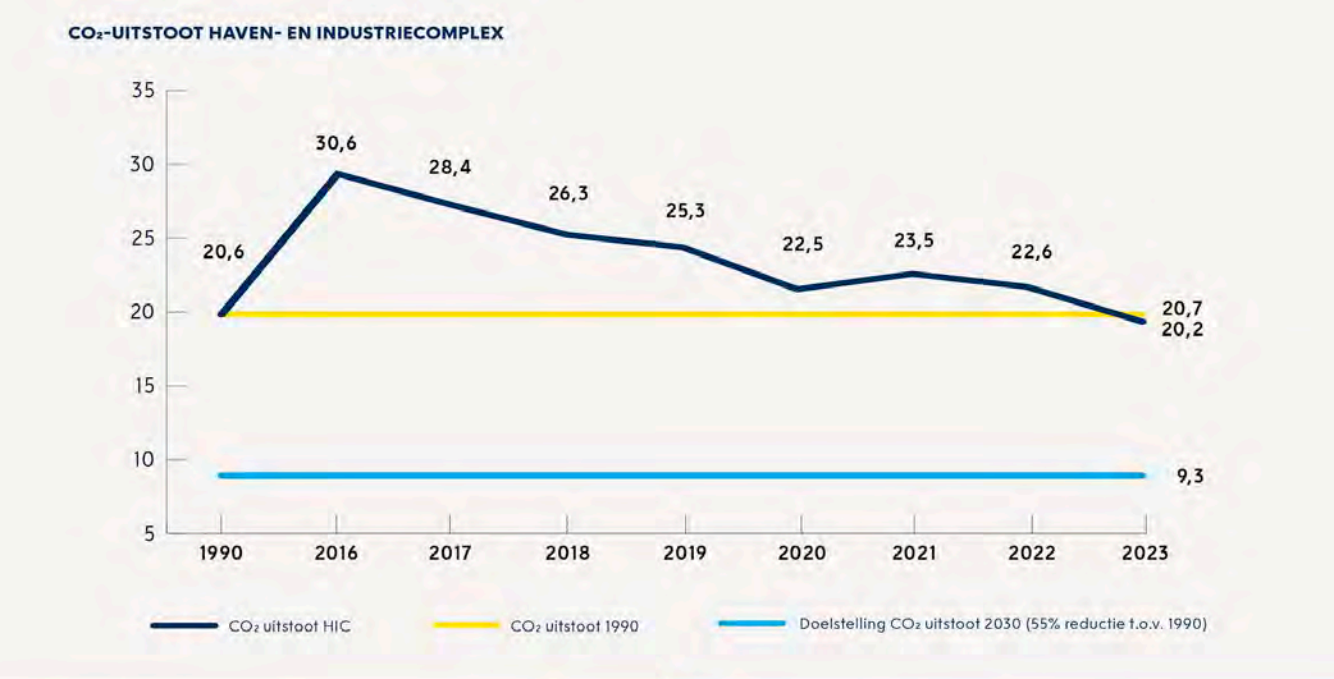
OMZET

AANTAL MEDEWERKERS

2024: 1.392
2023: 1.332
2022: 1.298

LOST TIME INJURY FREQUENCY RATE

2024: 0,79
2023: 0,41
2022: 0,43



ONZE CO_2 FOOTPRINT (scope 1 & 2)

2024: 0,85 kton CO_2 eq
2023: 1,77 kton CO_2 eq
2022: 2,83 kton CO_2 eq

STAKEHOLDERONDERZOEK

2024: 7,7
2021: 7,2

KLANTONDERZOEK

2024: 7,4
2023: 7,6

1.3 Voorwoord Algemene directie

Navigeren naar een duurzame toekomst

In 2024 hebben we belangrijke stappen gezet naar een duurzame toekomst. Onze purpose, 'Connecting the world. Building tomorrow's sustainable port', is hierin de drijvende kracht. We voerden projecten uit binnen de grondstoffen- en energietransitie, verhoogden onze maatschappelijke inspanningen, en legden meer focus op natuur, biodiversiteit, weerbaarheid en veiligheid. Belangrijke thema's die in dit verslag volgens de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) extra aandacht krijgen.

Financieel sterk en de klant centraal

We behaalden een sterk financieel resultaat, waardoor we kunnen blijven investeren in infrastructuur en innovatieve projecten voor de haven. Een gezonde financiële positie is essentieel om de haven van Rotterdam als strategisch knooppunt voor wereldwijde handel te blijven ontwikkelen en toekomstige vraagstukken op te lossen. Het solide resultaat stelt ons ook in staat om onze klanten centraal te stellen in onze dienstverlening. We helpen hen waar mogelijk te verduurzamen en maken de logistieke keten transparanter en energie-efficiënter door digitalisering. Samen met het tegengaan van netcongestie dragen we eraan bij dat onze klanten concurrerend kunnen blijven en dat we nieuwe bedrijven kunnen aantrekken.

Energietransitie ondervindt tegenwind

We stimuleren en faciliteren onze klanten om hun CO_2-uitstoot te verminderen door hun activiteiten en schepen aan te passen en daarmee het haven- en industriecomplex te verduurzamen. In 2024 introduceerden we initiatieven zoals duurzaamheidskortingen op huurprijzen en zeehavengeld. We investeerden ook fors in gezamenlijke projecten, zoals Porthos (CO_2-opslag en -transport), waterstofleidingen, restwarmte en walstroom. Ondanks deze inspanningen verloopt de energietransitie trager dan gewenst. Hoge aansluitkosten, elektriciteitsprijzen en beperkende regelgeving dragen ook bij aan de tegenwind. Versnelling van de transitie is cruciaal voor verduurzaming en de concurrentiepositie van de Nederlandse industrie binnen Europa en in de wereld.

Maatschappelijke rol groeit

Onze maatschappelijke rol groeide het afgelopen jaar. We willen de haven nog beter verbinden met de omgeving, zorgen voor een evenwichtige en inclusieve arbeidsmarkt en onze sterke positie behouden voor een duurzame toekomst. Met bijvoorbeeld het havenspreekuur brengen we samen met de gemeente Rotterdam de haven en de werkmogelijkheden dichter bij de inwoners. Ons langetermijndoel is 'net positive'. We richten ons op thema's zoals luchtkwaliteit en het behoud van natuur en biodiversiteit. Daarnaast ondersteunen we sociale initiatieven die de leefbaarheid verbeteren. Onze betrokkenheid bij maatschappelijke projecten onderstreept onze toewijding aan de stad Rotterdam en omgeving.

Veilig en weerbaar

Veiligheid heeft voor ons te maken met nautische, fysieke, sociale, water-, arbeidsveiligheid en cybersecurity. Met verschillende diensten en projecten zetten we ons in voor een zo veilig mogelijke haven voor iedereen. De uitbreiding van het cameratoezicht in 2024 bijvoorbeeld, helpt bij het tegengaan van ondermijnende criminaliteit. Ook binnen de publiek-private samenwerking 'Vertrouwensketen' steunen we het digitaal weerbaarder maken van de logistieke ketens tegen criminaliteit en diefstal. Alle betrokkenen delen informatie in een beveiligd systeem, zodat alleen goedgekeurde vervoerders containers kunnen ophalen.

Juiste balans

Ons doel is om de haven van Rotterdam aantrekkelijk te houden voor (inter)nationale bedrijven en de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen te verminderen, terwijl we de leveringszekerheid en strategische autonomie van Europa waarborgen. Dit vraagt om internationaal samenwerken, voortdurend bijsturen en het behouden van de juiste balans. In 2025 blijven we hier hard aan werken. Dit doen we samen met onze medewerkers, die we danken voor hun toewijding, professionaliteit en passie voor onze klanten en de haven. We bedanken ook onze klanten en stakeholders voor hun steun en samenwerking. Samen navigeren we naar een duurzame toekomst.

De haven, dat zijn wij

In het jaarverslag van 2024 benadrukken we de collectieve kracht van iedereen die bij de haven van Rotterdam betrokken is. Onder de noemer *'De haven, dat zijn wij'* bieden wij u met verhalen inzicht in onze drijfveren en initiatieven: van duurzaamheid en innovatie tot veiligheid en maatschappelijke betrokkenheid. U herkent ze aan het logo van het Havenbedrijf Rotterdam.

De Algemene directie
Boudewijn Siemons, Vivienne de Leeuw en Berte Simons

2. HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM

2.1 Profiel van het Havenbedrijf Rotterdam

Purpose

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

Onze purpose is tweeledig:

1. **Connecting the world**: Als internationaal opererende haven verbinden wij elke dag weer de wereld, dat zit in ons bloed. Dit doen we al jaren en blijven we ook doen voor de komende generaties.
2. **Building tomorrow's sustainable port**: Samen bouwen we aan een toekomstbestendige en duurzame haven. We nemen de verantwoordelijkheid om bij te dragen aan een betere leef- en werkomgeving voor iedereen. We werken aan een klimaatneutrale haven. We maken slimme en 'groene' logistieke ketens mogelijk, geven een impuls aan hernieuwbare energie en faciliteren circulaire industrie.

Kerntaken

Het Havenbedrijf Rotterdam beheert, exploiteert en ontwikkelt het Rotterdamse haven- en industriegebied en is verantwoordelijk voor:

1. Het ontwikkelen, aanleggen, beheren en exploiteren van het haven- en industriegebied in Rotterdam;
2. Het bevorderen van een effectieve, veilige en efficiënte scheepvaartafwikkeling in de haven en het aanloopgebied voor de kust.

Wij zijn wereldspeler en lokale partner tegelijk. Wij dienen publieke belangen en streven ook commerciële doelen na. We nemen onze maatschappelijke verantwoordelijkheid en waarborgen een financieel gezonde bedrijfsvoering. Dat doen we niet alleen. Dat doen we samen met overheden, partners én bewoners. Wij zijn er voor oplossingen in het hier en nu en voor de lange termijn.

Ondernemingsstrategie 2020 - 2024

Als ontwikkelaar van een toonaangevende, veilige, efficiënte en duurzame haven waar onze klanten succesvol kunnen ondernemen richten we ons op drie speerpunten:

Slimme partner in logistieke ketens

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

Versneller van duurzaamheid in de haven

Als versneller van duurzaamheid in de haven werken we mee aan de Nederlandse CO_2-reductiedoelstelling van 55% in 2030 ten opzichte van 1990. Op deze manier dragen we bij aan onze maatschappelijke verantwoordelijkheid: met deze doelstelling stimuleren we onze partners in de haven om te verduurzamen. Met een breed portfolio aan energietransitieprojecten investeren we in verduurzaming, zijn we op weg naar een CO_2-neutrale haven in 2050 en trekken we toekomstbestendige ladingstromen en activiteiten aan. Hierover leest u meer in het hoofdstuk Environment.

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.

Ondernemingsstrategie 2025-2029

In 2024 opereerden we nog onder de vlag van de ondernemingsstrategie 2020-2024. Gedurende het afgelopen jaar werkten we ook intensief aan de ontwikkeling van de nieuwe strategie 2025-2029. Een strategie die beter aansluit bij de veranderende wereld om ons heen en de eisen die dat met zich meebrengt. De materiële duurzaamheidsthema's uit ons duurzaamheidsverslag van 2024 weerspiegelen deze verschuiving. Onze Raad van Commissarissen en aandeelhouders waren nauw betrokken bij de realisatie van de nieuwe ondernemingsstrategie.

Inhoudelijk zit het verschil in een sterkere erkenning van de bijdrage aan strategische autonomie, weerbaarheid en leveringszekerheid voor Nederland en Europa en in een nog sterkere weging van maatschappelijke belangen in de afwegingen die wij maken. Deze nieuwe koers bevestigt dat wij sturen op zowel economische als maatschappelijke waarde.

Om nog beter gesteld te staan voor noodsituaties, bereiden we ons samen met onze partners voor op diverse scenario's. De nadruk op veerkrachtig en weerbaar is ons antwoord op de onzekerdere wereld met economische ontwikkelingen, geopolitieke gebeurtenissen en klimaatveranderingen. Weerbaarheid gaat over het voorkomen van en beschermen tegen verstoringen, terwijl veerkracht gaat over het herstellen en doorgaan na verstoringen. Beide zijn essentieel voor de continuïteit en betrouwbaarheid van kritieke infrastructuren en systemen, ze vullen elkaar aan. Het vraagt om het robuuster maken van onze achterlandmodaliteiten, een effectieve afhandeling van de scheepvaart en het verder bouwen aan de (cyber)weerbaarheid van ons complex. Dit kunnen we alleen realiseren in publiek-private samenwerking. Daarom verbinden we partijen en blijven we ons inzetten voor een veilige en weerbare haven die voorbereid is op verstoringen in logistieke ketens.

We richten ons op vier speerpunten:

Speerpunt 1: In balans met de maatschappij
Wij willen de haven in balans met de maatschappij houden. Het Havenbedrijf Rotterdam zet zich in voor het verbeteren van de leefomgeving, veiligheid, natuur en biodiversiteit in en rondom de haven. Het is onze ambitie om de haven te verbinden met haar omgeving en een evenwichtige en inclusieve arbeidsmarkt te bevorderen. Door onze haven nog beter in balans te brengen met de maatschappij en haar omgeving waarborgen we een gegunde toekomst.

Monumentale Citrusveiling krijgt nieuwe bestemming

Prime Pitch nam de Citrusveiling in M4H (Merwe-Vierhavens) over van het Havenbedrijf Rotterdam. Het bedrijf gaat samen met De Mannen van Schuim en Miss Clark de veiling ontwikkelen tot 'De Citrus Club'. Deze nieuwe ontmoetingsplek biedt ruimte voor congressen, film, theater, muziek, een restaurant en kantoorruimte voor innovatieve en creatieve makers. Deze ontwikkeling sluit aan bij de ambities van de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam.

Het wordt een herkenbaar brandpunt in M4H, waarbij de historie en kwaliteit van het gebouw behouden blijven. M4H is het stadshavengebied van de toekomst, waar wonen, onderwijs en innovatieve maakindustrie samenkomen. We werken hier samen met de gemeente Rotterdam aan een nieuw gebiedsconcept. Het Rotterdam Makers District, inclusief RDM Rotterdam, vormt een proeftuin voor technische innovaties en duurzame ontwikkeling.

Samen met het Rotterdams Philharmonisch Orkest aan de slag in Rotterdam-Zuid

In 2024 tekenden het Rotterdams Philharmonisch Orkest en het Havenbedrijf Rotterdam een hernieuwd sponsorcontract om projecten in Rotterdam-Zuid te ondersteunen. Deze samenwerking richt zich op het verbinden van scholen en cultuur, met extra aandacht voor kinderen in Rotterdam-Zuid. Veel leerlingen, leerkrachten en ouders zullen hiervan profiteren.

De partners stellen een coördinator aan om verbindingen te leggen met verschillende partijen in Rotterdam-Zuid. Ze plannen samenwerkingen met minimaal tien scholen om jaarlijks één verrijkte, muzikale schooldag te organiseren. Tijdens deze dagen geven ze mini-concerten en bieden ze muziekworkshops aan. Ongeveer 6.000 kinderen uit Rotterdam-Zuid zullen jaarlijks deelnemen aan deze activiteiten. Deze samenwerking past in ons beleid om stad en haven met elkaar te verbinden.

Intern richten we ons op het vergroten van diversiteit en inclusiviteit, en sociale en fysieke veiligheid voor alle eigen en tijdelijke medewerkers van het Havenbedrijf Rotterdam.

De materiële thema's die ten grondslag liggen aan dit speerpunt lichten we toe in onderstaande tabel:

CSRD	Materieel thema	Omschrijving
Biodiversiteit en ecosystemen (ESRS E4)	Impact op natuur en biodiversiteit	Terreinuitgifte, infrastructuuruitbreiding en scheepvaart resulteren in schade aan ecosystemen, invasieve exoten en overige negatieve milieueffecten. Risico's liggen in kosten door mitigerende en compenserende maatregelen, vertraagde of stopgezette projecten en gemiste opbrengsten door een verslechterd investeringsklimaat. Door vergunningen te behouden en maatregelen te nemen, versterken we onze gegunde toekomst en grijpen we kansen voor een verhoogde tevredenheid van stakeholders en nieuwe partnerschappen.
Eigen personeel (ESRS S1)	Arbeidsveiligheid	Onveilige werkomgevingen resulteren in werkgerelateerde ongevallen en beroepsziekten en verlaagt medewerkerswelzijn en -tevredenheid. Risico's liggen in kosten door verzuim, verlaagde productiviteit en werkgevers imago. Door veiligheidsnormen en -voorschriften na te leven en maatregelen te nemen, versterken we onze reputatie als betrouwbare werkgever en onze positieve veiligheidscultuur uit te dragen richting onze ketenpartners.
Werknemers in de waardeketen (ESRS S2)	Werken in de haven	Werkomgevingen in het HIC beïnvloeden de arbeids- en mensenrechten van werknemers in de haven. Risico's liggen in onverantwoordelijke arbeidsvoorwaarden en een mismatch tussen talent en werk, wat kan leiden tot kosten, imagoschade en vermindert draagvlak. Een personeelstekort verlaagt de efficiëntie en groei van de haven en onze opbrengsten. Door een veilige en inclusieve haven te bevorderen en maatregelen te nemen, dragen wij bij aan het beschermen van arbeids- en mensenrechten en borgen we de toekomstbestendigheid van de haven.
	Arbeidsveiligheid	Onveilige werkomgevingen resulteren in werkgerelateerde ongevallen en beroepsziekten en verlaagt welzijn en tevredenheid van werknemers in het HIC. Risico's liggen in een vermindert draagvlak voor werken in de haven. Door veiligheidsnormen en -voorschriften na te leven en maatregelen te nemen, versterken we onze reputatie als betrouwbare zakenpartner en grijpen we kansen ons concurrentievoordeel te vergroten en onze positieve veiligheidscultuur uit te dragen richting onze ketenpartners.
Bedrijfsspecifiek	Overlast geur en geluid	Overlast door geuren en geluiden verminderen de kwaliteit van leven voor omwonenden.

Speerpunt 2: Klimaatneutraal & circulair

Het Havenbedrijf Rotterdam streeft ernaar een leidende rol te spelen in de energie- en grondstoffentransitie. Dit doen we door de juiste voorwaarden te scheppen voor onze partners in logistiek, energie en productie. Ons uiteindelijke doel is klimaatneutraliteit, wat we willen bereiken door het haven- en industriecomplex te transformeren tot een complex dat schone energiedragers produceert en duurzame, circulaire grondstoffen gebruikt.

De materiële thema's die ten grondslag liggen aan dit speerpunt lichten we toe in onderstaande tabel:

CSRD	Materieel thema	Omschrijving
Klimaatverandering (ESRS E1)	Broeikasgasemissies Havenbedrijf Rotterdam	Activiteiten van HbR stoten broeikasgasemissies uit, wat bijdraagt aan de verandering van het klimaat.
	Broeikasgasemissies haven	Klanten met operaties in het HIC stoten broeikasgasemissies uit, wat bijdraagt aan de verandering van het klimaat. Risico's liggen in imagoschade, verhoogde kosten en aangescherpte eisen, wat samenhangt met het draagvlak van de haven en de concurrentiepositie. Middels onze klimaatambities en het nemen van maatregelen, zetten we in op toekomstbestendige duurzame waardeketens.
	Netto energieverbruik haven	De energiebehoefte in het HIC legt druk op het elektriciteitsnet. Risico's liggen in concurrentie met andere energievragers wat samenhangt met verminderde beschikbaarheid en hoge energieprijzen voor klanten. Door mede te voorzien in de energiebehoefte van Nederlandse huishoudens en de economie en maatregelen te nemen, versterken we de energiezekerheid en grijpen we kansen om voortrekker te zijn in de energietransitie.
Verontreiniging (ESRS E2)	Luchtverontreiniging	Luchtverontreiniging als gevolg uitstoot van klanten in het HIC heeft effect op de biodiversiteit en (volks)gezondheid. Risico's liggen in vergunningverlening en een verslechterde leefopmgeving en daarmee draagvlak. Door luchtverontreiniging te voorkomen en reguleren en maatregelen te nemen, grijpen we kansen om een duurzame en competitieve havenomgeving te versterken.
	Waterverontreiniging	Waterverontreiniging in het HIC als gevolg van uitstoot van klanten of meegevoerd water door bovenstroomse rivieren resulteren in schade aan de ecologische waterkwaliteit. Risico's liggen in vergunningverlening en een verslechterde leefomgeving. Door waterverontreiniging te voorkomen en reguleren en maatregelen te nemen, grijpen we kansen om een duurzame en competitieve havenomgeving te versterken.
Circulaire economie (ESRS E5)	Materiaalgebruik Havenbedrijf Rotterdam	Materiaalgebruik voor onze eigen infrastructuur heeft effect op de omvang en omgang met grondstoffenstromen. Risico's liggen in verhoogde kosten voor grondstoffen en materialen en verlaging van klantwaardering. Door duurzamere alternatieve materialen te gebruiken en maatregelen te nemen, grijpen we kansen en versterken we onze gegunde toekomst.

Speerpunt 3: Weerbaarheid, leveringszekerheid & strategische autonomie

Het Havenbedrijf Rotterdam streeft naar een weerbare en veerkrachtige haven, die economische schommelingen, verstoringen in de toeleveringsketens en onverwachte klimaatgebeurtenissen kan opvangen. Daarnaast willen we bijdragen aan de leveringszekerheid van energie, voedsel en andere essentiële materialen in Europa, en ervoor zorgen dat de industrie in de haven competitief blijft, zodat Europa zijn strategische autonomie behoudt.

De materiële thema's die ten grondslag liggen aan dit speerpunt lichten we toe in onderstaande tabel:

CSRD	Materieel thema	Omschrijving
Verontreiniging (ESRS E2)	Milieu-incident	Operaties in het HIC kennen risico's voor milieu-incidenten welke de leefomgeving verontreinigen en resulteren in negatieve effecten op de veiligheid van mensen en dieren. Risico's liggen in hoge herstelkosten en schade aan het imago en draagvlak van de Rotterdamse haven. Door in te zetten op het voorkomen van milieu-incidenten en maatregelen te nemen, versterken we onze gegunde toekomst.
Bedrijfsspecifiek	Ondermijnende criminaliteit	Het optreden van criminaliteit resulteert in een verminderd gevoel van veiligheid en beïnvloedt arbeids- en mensenrechten. Risico's liggen in een verslechterd imago en een vermindert draagvlak van de Rotterdamse haven in de maatschappij en als arbeids- en vestigingsplaats. Door samenwerking met ketenpartners en het nemen van maatregelen, bestrijden we criminaliteit en stimuleren we de aantrekkelijkheid van Rotterdam als doorvoerhaven.
	Stilvallen haven	Fysieke risico's van klimaatverandering, cybercrime of geopolitieke spanningen kunnen operaties van HbR stilleggen. Risico's liggen in verhoogde investerings- en onderhoudskosten, verminderde overslag, verlaagde klantwaardering en een verslechterd investeringsklimaat. Door samenwerking met stakeholders en het nemen van maatregelen, verhogen we onze veerkracht.

Speerpunt 4. Toekomstbestendig verdienvermogen

Het Havenbedrijf Rotterdam streeft ernaar om het ondernemersklimaat in Nederland en Europa te bevorderen. We willen dit bereiken door het bieden van een uitstekende haveninfrastructuur en nautische toegankelijkheid, bij te dragen aan de beschikbaarheid van betaalbare (duurzame) energie en het optimaliseren van de operationele performance binnen de haven zelf.

De materiële thema's die ten grondslag liggen aan dit speerpunt lichten we toe in onderstaande tabel:

CSRD	Materieel thema	Omschrijving
Eigen personeel (ESRS S1)	Arbeidsveiligheid	Onveilige werkomgevingen resulteren in werkgerelateerde ongevallen en beroepsziekten en verlaagt medewerkerswelzijn en -tevredenheid. Risico's liggen in kosten door verzuim, verlaagde productiviteit en werkgevers imago. Door veiligheidsnormen en -voorschriften na te leven en maatregelen te nemen, versterken we onze reputatie als betrouwbare werkgever en grijpen we kansen ons concurrentievoordeel te vergroten en onze positieve veiligheidscultuur uit te dragen richting onze ketenpartners.
Werknemers in de waardeketen (ESRS S2)	Werken in de haven	Werkomgevingen in het HIC beïnvloeden de arbeids- en mensenrechten van werknemers in de haven. Risico's liggen in onverantwoordelijke arbeidsvoorwaarden en een mismatch tussen talent en werk, wat kan leiden tot kosten, imagoschade en vermindert draagvlak. Een personeelstekort verlaagt de efficiëntie en groei van de haven en onze opbrengsten. Door een veilige en inclusieve haven te bevorderen en maatregelen te nemen, dragen wij bij aan het beschermen van arbeids- en mensenrechten en borgen we de toekomstbestendigheid van de haven.
	Arbeidsveiligheid	Onveilige werkomgevingen resulteren in werkgerelateerde ongevallen en beroepsziekten en verlaagt welzijn en tevredenheid van werknemers in het HIC. Risico's liggen in een vermindert draagvlak voor werken in de haven. Door veiligheidsnormen en -voorschriften na te leven en maatregelen te nemen, versterken we onze reputatie als betrouwbare zakenpartner en grijpen we kansen ons concurrentievoordeel te vergroten en onze positieve veiligheidscultuur uit te dragen richting onze ketenpartners.

‘De haven moet een duurzame economische motor blijven’

In het Energietransitieprogramma werkt het Havenbedrijf Rotterdam aan tal van projecten gericht op duurzaamheid. Dit doen we in samenwerking met bedrijven, organisaties en overheden. **Marcel Boere van de gemeente Rotterdam** en **Niels Heijstek van het ministerie van Financiën** bespreken namens de aandeelhouders de voortgang van de energietransitie, bijzondere vraagstukken, de rol van het Havenbedrijf Rotterdam en kijken 10 jaar vooruit.

Marcel Boere

Niels Heijstek

Hoe gaat het met de energietransitie?
Marcel Boere: ‘We zien veel initiatieven, maar de haven blijft een ingewikkeld gebied. De voortgang gaat niet altijd even snel, wat logisch is bij een transitie van deze omvang. Als een van de oorzaken wordt vaak gewezen naar de traagheid van vergunningstrajecten. Die trajecten zijn er met een bepaalde reden. Zorgvuldigheid is belangrijk, bovendien heb je dan meer draagvlak bij alle betrokkenen, ook bij de mensen die in hun ‘achtertuin’ met de energietransitie te maken hebben.’

Niels Heijstek vult aan: ‘De energietransitie in de haven boekt vooruitgang. De klimaatdoelen zijn uitdagend en in de haven maken we mooie stappen, bijvoorbeeld met Porthos. Daar zijn we als aandeelhouders nauw bij betrokken. Het is bijzonder en knap dat dit project van de grond is gekomen. Waterstof komt wat langzamer op gang, maar dat is kenmerkend voor de energietransitie.’

Welke specifieke uitdagingen komen we tegen binnen de energietransitie?
Niels Heijstek: ‘Veel van onze staatsdeelnemingen zijn direct betrokken bij de energietransitie. Zij zijn zeer gemotiveerd om doelen te halen, wel zijn er diverse ingewikkelde vraagstukken. Onzekerheid over het toekomstige systeem van energiedragers bijvoorbeeld. En de rolverdeling tussen partijen vraagt om duidelijke afspraken. We constateren ook dat het op gang laten komen van vraag en aanbod van groene waterstof complex en tijdrovend is.’

In aanvulling daarop benoemt Marcel Boere een aantal zaken die hij nodig acht voor de energietransitie: 'We hebben een groot chemisch- en raffinagecluster dat de transitie moet doormaken. Dat vergt een lange adem. Porthos kan daarbij helpen. We moeten ook kijken naar hoe we de infrastructuur kunnen verbeteren om de energietransitie te ondersteunen. Dit betekent investeren in nieuwe technologieën en het upgraden van bestaande faciliteiten. Daarnaast moet er aandacht zijn voor de opleiding en training van werknemers om ervoor te zorgen dat ze nu al en vooral straks de vaardigheden hebben die nodig zijn voor de nieuwe energie-economie.'

Welke rol speelt het Havenbedrijf Rotterdam binnen de energietransitie?
Marcel Boere is positief over de rol die Het Havenbedrijf Rotterdam speelt. 'Het bedrijf doet het goed en vraagt op veel plekken – nationaal en internationaal - aandacht voor het belang van duurzaamheid, maar ook voor het bevorderen van de concurrentiekracht van de haven. Ze faciliteren, regisseren en jagen aan. Bij de plannen voor de Delta Rhine Corridor zag ik deze kwaliteiten mooi samenkomen; dit bracht het project van de tekentafel naar de praktijk. Je ziet wel dat de rol van het Havenbedrijf Rotterdam in dit soort projecten vaak anders wordt dan in eerste instantie is gedacht. In plaats van zelf investeren, wordt de organisatie de drijvende kracht achter een project.'

Niels Heijstek: 'Het Havenbedrijf Rotterdam introduceert een nieuwe ondernemingsstrategie met een sterke focus op de energietransitie en het ondernemingsklimaat. Dat juichen we als aandeelhouder toe. De organisatie stimuleert innovatie door bedrijven aan te moedigen om nieuwe technologieën en processen te implementeren die bijdragen aan de energietransitie. Via de contracten met klanten creëert het Havenbedrijf Rotterdam prikkels die verduurzaming bevorderen.'

Hoe ziet u het haven- en industriecomplex over 10 jaar?

Niels Heijstek: 'De haven is een energiehub en die leidende rol moet behouden blijven, maar dan voor schone energiedragers zoals waterstof. De industrie is eveneens belangrijk en hopelijk kan die duurzaam behouden blijven. Het oplossen van de netcongestie en de betaalbaarheid van energie zijn belangrijke randvoorwaarden. De energietransitie zal de komende jaren nog een dynamisch pad blijven met de nodige onzekerheid; dus flexibiliteit van alle partijen is een belangrijke succesfactor.'

Qua toekomstvisie wijkt Marcel Boere daar niet veel vanaf: 'De haven moet een duurzame economische motor zijn, niet alleen voor Nederland, maar voor heel Europa. Dit betekent dat we moeten blijven investeren in duurzame infrastructuur en samenwerking met verschillende partijen. Ik zie de haven over 10 jaar als een plek waar innovatie en duurzaamheid hand in hand gaan, met een sterke focus op het verminderen van de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen.'

2.2 Hoe wij waarde creëren

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

CONNECTING THE WORLD. BUILDING TOMORROW'S SUSTAINABLE PORT.

ONZE MIDDELEN

ONZE MENSEN
In 2024 zetten 1.392 interne medewerkers en 185 externe medewerkers zich in voor een toonaangevende, veilige, efficiënte en duurzame haven.

FINANCIËN
Het eigen vermogen (4,7 miljard euro) en vreemd vermogen (1,6 miljard euro) vormen een solide basis om onze kerntaken uit te voeren en te investeren in de transitie van de haven.

INFRASTRUCTUUR & RUIMTE
In 2024 investeerden we 320,6 miljoen euro in het haven- en industriecomplex.

DIALOOG MET STAKEHOLDERS
We blijven continu in verbinding met onze stakeholders om zo onze maatschappelijke en economische waarde te houden.

STRATEGIE EN MATERIELE THEMA'S

ONZE STAKEHOLDERS

- Aandeelhouders
- Werknemers
- Klanten
- Omwonenden
- Leverancier
- NGO's

ENVIRONMENTAL

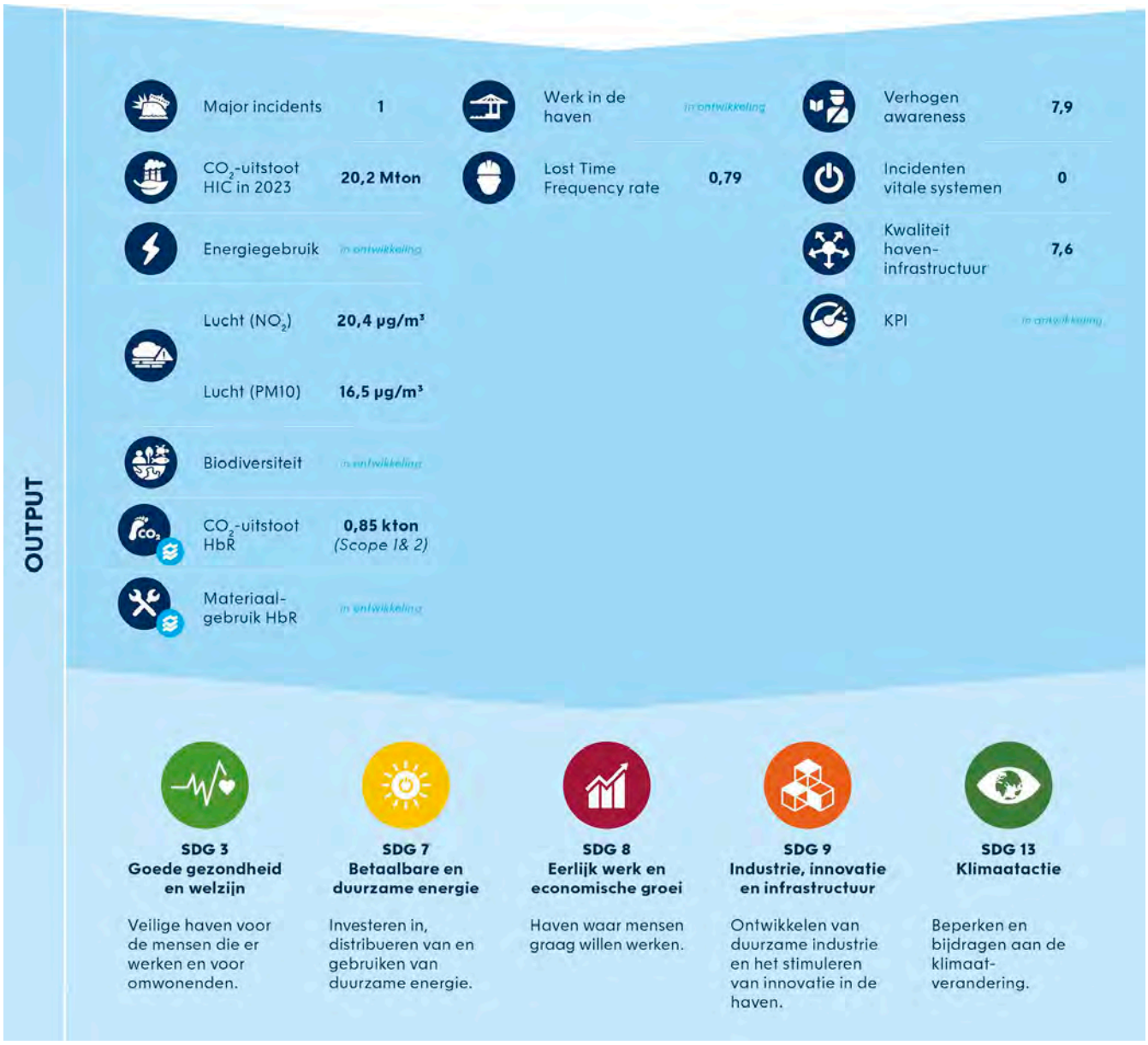
- Broeikasgasemissies haven
- Energiegebruik haven
- Vervuiling lucht en water
- Impact op natuur & biodiversiteit
- Broeikasgasemissies HbR
- Materiaalgebruik HbR

SOCIAL

- Werk in de haven
- Arbeidsveiligheid (haven & HbR)

EIGEN THEMA'S

- Ondermijnende criminaliteit
- Stilvallen haven
- Overlast geur & geluid



Onze middelen

Vier middelen vormen de 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).

2.2.1 Medewerkers en organisatie

Headcount	Man	Vrouw	X	Totaal
Medewerkers met een vast contract	850	342		1.192
Medewerkers met een contract voor bepaalde tijd	120	80		200
Medewerkers met een nul uren contract				
Totaal per 31-12-2024	**970**	**422**	**0**	**1.392**

Bij het Havenbedrijf Rotterdam werken we met 1.392 medewerkers en 185 externe medewerkers (per 31 december 2024) in uiteenlopende functies op onder andere commercieel, nautisch en infrastructureel gebied. Bij de divisie Havenmeester werken 442 medewerkers (publieke taken) en bij het Havenbedrijf Rotterdam 950 medewerkers (private taken). Met intensieve samenwerking, zowel in- als extern, boeken we resultaten in een vaak complexe omgeving. We zijn trots op onze haven en de impact die wij maken.

In 2024 investeerden we 2,2 miljoen euro in de groei van onze medewerkers met diverse opleidingstrajecten en in onze Port Academy. Het geïnvesteerde bedrag is nagenoeg gelijk aan 2023. Daarnaast werken we aan een omgeving waarin een veilige, open cultuur en efficiënte processen de basis vormen en besteden we aandacht aan duurzame inzetbaarheid en diversiteit & inclusiviteit.

Tevreden medewerkers

Door middel van een medewerkeronderzoek (MO) meten we de (werk)ervaringen van onze medewerkers. We meten onder andere de eNPS (Employee Net Promotor Score). Dit is een internationaal toegepaste methode om het enthousiasme van medewerkers over het bedrijf te meten. In 2024 voerden we de meting een keer uit. Onze score was +28 (+26 in september 2023). Het landelijk gemiddelde is +7. We zijn trots op deze score. Naast de eNPS meten we ook tevredenheid, trots en betrokkenheid, veiligheid, werkdruk en werkgeluk. Aandachtspunten blijven werkdruk en efficiëntie in besluitvorming. Op beide onderwerpen lopen initiatieven om ze te verbeteren.

Nieuwe collectieve arbeidsovereenkomst (cao)

In 2024 is een nieuwe collectieve arbeidsovereenkomst (cao) afgesloten met een looptijd van 1 juli 2024 tot 1 juli 2026. Per 1 juli 2024 kregen onze medewerkers een algemene verhoging van 5%. Per 1 juli 2025 krijgen zij een algemene verhoging van 4%. Nieuw is dat de jaarlijkse salarisstijging niet meer is gebaseerd op een beoordelingsscore, maar enkel op basis van de relatieve salarispositie (RSP). Daarnaast zijn de normsalarissen van de schalen in de cao verhoogd met 3%. Bij een promotie ontvangt de medewerker voortaan 5% salarisstijging. In het kader van duurzame inzetbaarheid hoeft de medewerker van 55 jaar of ouder die vrijwillig overgaat naar een lagere salarisschaal geen salaris meer af te bouwen. De bestedingsdoelen in het Persoonlijke keuze budget (PKB) zijn uitgebreid met de mogelijkheid fiscaal vriendelijk een studieschuld bij DUO af te lossen. Dit betreft een pilot van twee jaar.

Diversiteit en inclusie

Wij hechten waarde aan diversiteit en inclusie (D&I). D&I speelt een belangrijke rol in het werven en behouden van mensen en het heeft onder andere een positieve invloed op de kwaliteit van besluitvorming en innovatie doordat verschillende perspectieven samenkomen. Daarbij blijven we streven naar een veilige en open cultuur waarin iedereen zichzelf kan zijn en gelijke kansen krijgt om zich optimaal te ontplooien. In onze supplier code of conduct is vastgelegd dat we dit ook van onze leveranciers verwachten.

Pilot selectieprocedure

Eind 2023 introduceerden we een pilot waarbij we de traditionele nadruk op cv en motivatiebrief vervingen door een focus op de competenties van de kandidaat. In 2024 kreeg deze aanpak nog verder vorm. Momenteel wordt bij circa de helft van alle vacatures de werving op de volgende manier gedaan. Het eerste sollicitatiegesprek bestaat nu uit een gestructureerd interview, gevolgd door een tweede gesprek waarin de kandidaat een casus krijgt voorgelegd. Deze casus biedt inzicht in het probleemoplossend vermogen en de algehele aanpak van de kandidaat.

Het doel van deze pilot is om gelijke kansen te waarborgen en vooroordelen uit het selectieproces te halen. De reacties van sollicitanten waren overwegend positief, waarbij velen de focus op competenties in plaats van op traditionele documenten (zoals het cv) waardeerden. Dit leidde tot een transparanter en eerlijker proces, waarin kandidaten zich beter konden presenteren op basis van hun daadwerkelijke capaciteiten.

Nieuwe D&I initiatieven

Nieuwe initiatieven op het gebied van D&I:

- De lancering van PORTRAIT (Port of Rotterdam Rainbow Team) community, dit is ons medewerkersnetwerk voor de LHBTI+ gemeenschap binnen het Havenbedrijf Rotterdam;
- ‘Kom-erbij’ lunches: Tijdens deze lunches ontvangt een willekeurige groep collega’s een uitnodiging om met de commissie D&I te lunchen op een locatie in de haven om verschillende stellingen rond D&I te bespreken.

'Mijn toekomst is nu hier'

Alaa Mohammed: 'Ik werk nu iets langer dan een jaar in het Data en Procesmanagement team binnen de afdeling Procurement. Zes jaar geleden vluchtte ik naar Nederland. Na een jaar in een azc verhuisde ik naar Rotterdam, waar ik een inburgeringscursus volgde en als vrijwillig tolk bij Vluchtelingenwerk Nederland werkte. Hier ontmoette ik mijn huidige manager Daniël Peuscher. Samen met de afdeling HR vonden we een geschikte plek bij de afdeling Procurement. Mijn aanwezigheid zorgt voor meer diversiteit en capaciteit op de afdeling. Win-win dus.

Mijn toekomst is nu hier. De systemen en inkoopprocessen leer ik steeds beter kennen. Ook ben ik blij met mijn behulpzame collega's. Inmiddels voel ik me helemaal thuis in Nederland en ben ik trots op wat ik heb bereikt. Ik ben dankbaar dat het Havenbedrijf Rotterdam mij deze kans heeft gegeven.'

Borgen van kennis in een veranderende omgeving

De ambitieuze transitieplannen van het Havenbedrijf Rotterdam vragen om een vooruitstrevende mentaliteit bij onze werknemers. Onze ambities kunnen alleen werkelijkheid worden in goed overleg en in samenwerking met onze ketenpartners. Daarom vinden we het belangrijk dat onze werknemers kennis hebben over het toekomstbestendig maken van de haveninfrastructuur en dit ook kunnen communiceren met onze ketenpartners. Voor dit doel zetten we diverse opleidingsmogelijkheden in.

Werk voor mensen met afstand tot de arbeidsmarkt

Het bieden van werkplekken voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt behoort ook tot ons D&I-beleid. Daarom stellen we structureel vijf plaatsen beschikbaar voor bijvoorbeeld vluchtelingen, mensen die vallen onder de participatiewet of mensen die langdurig ziek zijn geweest. In 2024 hebben we dit ruimschoots gerealiseerd. Elf mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt hebben een plaats bij ons, in 2023 waren dat er zes.

Man-vrouwverhouding

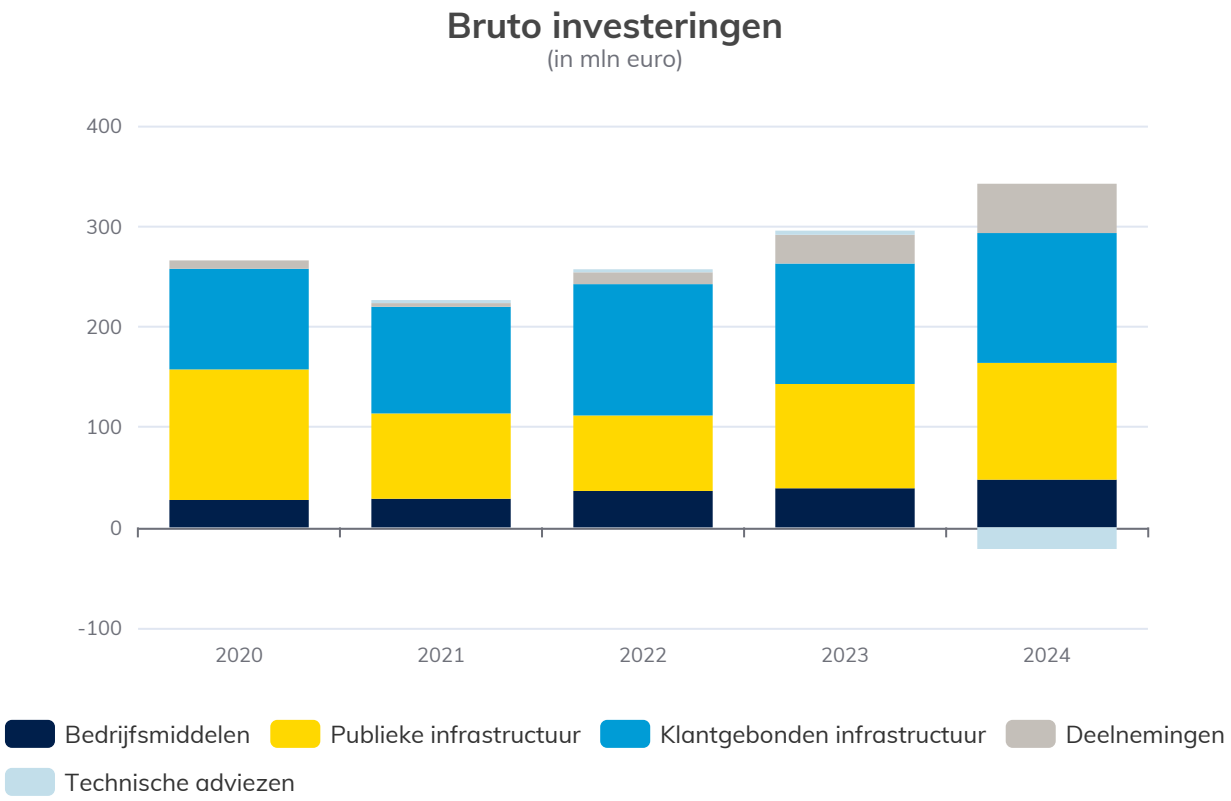
Het vergroten van genderdiversiteit in onze managementteams is een belangrijk aandachtspunt. Per einde jaar (2024) lag het percentage vrouwen in managementposities op 29%. We streven naar een bezetting van 45% in 2029. Ons Directieteam bestond eind 2024 uit twee vrouwen en vijf mannen, ook hier streven we naar een meer evenredige bezetting. De Algemene directie bestond in 2024 uit één vrouw en één man (en een vacature). De man-vrouw verhouding was daarmee evenredig. Per 1 januari 2025 is Berte Simons toegetreden tot de Algemene directie en daarmee bestaat de Algemene directie uit één man en twee vrouwen. De Raad van Commissarissen kende twee vrouwelijke leden van de vier per eindejaar 2024 en was daarmee ook evenredig verdeeld. Het totaal percentage vrouwen werkzaam bij het Havenbedrijf Rotterdam kwam uit op 30,3%.

2.2.2 Overslag en financiële resultaten

Onze financiële resultaten zijn solide. De opbrengsten, bestaande uit havengelden en huur- en erfpachtopbrengsten, groeiden met 4,8% naar 882,0 miljoen euro (2023: 841,5 miljoen euro). De huur- en erfpachtopbrengsten stegen met name door indexeringen, nieuwe contracten, prijsherzieningen en uitbreiding van bestaande contracten. Het gaat om langjarig afgesloten contracten. De zeehavengeldopbrengsten daalden licht met 1,0%. De daling werd voornamelijk veroorzaakt door een lagere overslag.

Onze operationele lasten stegen met 25,6 miljoen euro naar 318,5 miljoen euro. Dit gebeurde vooral door verder stijgende automatiseringskosten voor grote projecten en verdergaande cybersecurity-activiteiten. Daarnaast is het effect van de cao-verhoging zichtbaar in de lonen, salarissen en sociale lasten. Het resultaat voor belastingen, rente, afschrijvingen en waardeverminderingen steeg met 14,9 miljoen euro tot 563,5 miljoen euro. Het nettoresultaat steeg met 40,2 miljoen euro tot 273,7 miljoen euro.

De bruto-investeringen in 2024 kwamen uit op 320,6 miljoen euro, inclusief kapitaalstortingen in deelnemingen. De belangrijkste investeringen van 2024 waren de Amaliahaven (42,5 miljoen euro) en de verbreding van het Yangtzekanaal (22,5 miljoen euro). Van de kapitaalstortingen had 39,4 miljoen euro betrekking op Porthos. Onderstaande grafiek geeft onze investeringen weer in de afgelopen 5 jaar.



Overslag Rotterdamse haven

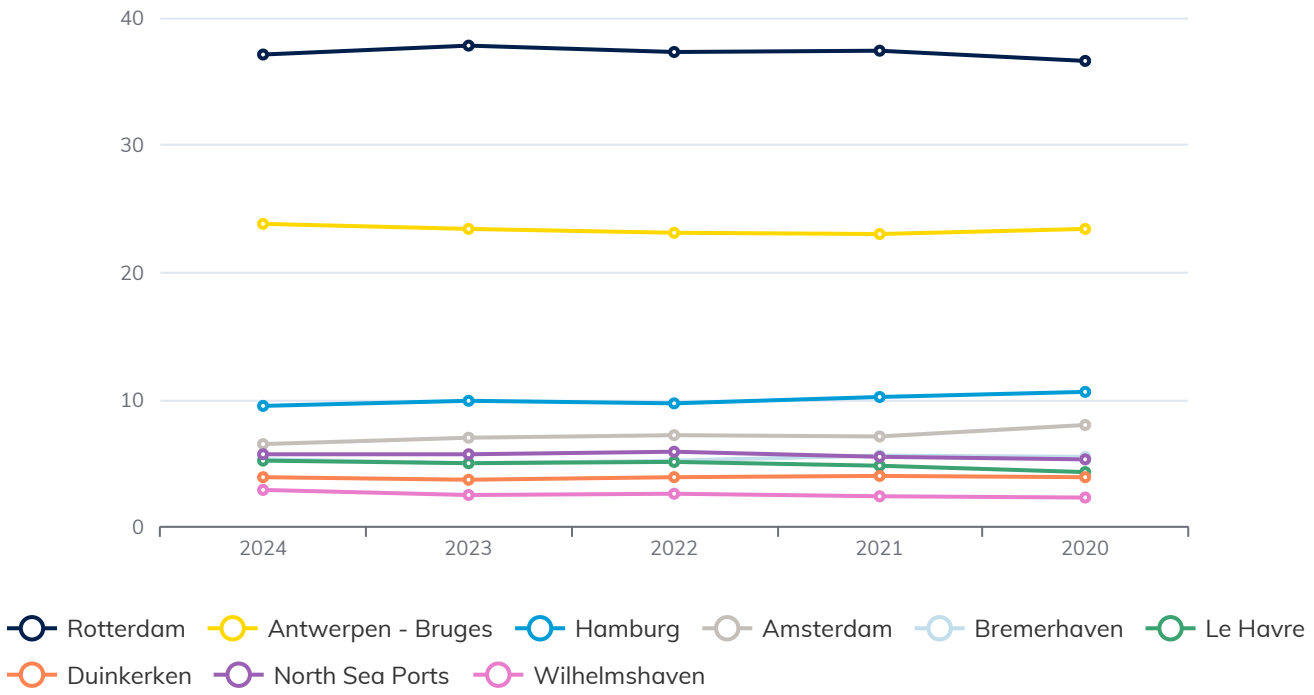
De omvang van de totale goederenoverslag in de Rotterdamse haven bedroeg in 2024 435,8 miljoen ton. De overslag daalde licht ten opzichte van 2023 (438,8 miljoen ton). De daling kwam vooral door minder overslag van kolen, ruwe olie en overig nat massagoed. Daarentegen nam de overslag van ijzererts en schroot, overig droog massagoed en containers toe.

(Brutogewicht x 1.000 metrische tonnen)	2024	2023	Verschil (aantal)	Verschil (%)
Droog massagoed	71.190	70.642	548	0,8%
Nat massagoed	200.027	205.627	-5.600	-2,7%
Totaal massagoed	**271.217**	**276.269**	**-5.052**	**-1,8%**
Containers	133.400	130.162	3.238	2,5%
Breakbulk	31.182	32.371	-1.188	-3,7%
Totaal stukgoed	**164.582**	**162.533**	**2.049**	**1,3%**
Totaal overslag	**435.799**	**438.802**	**-3.003**	**-0,7%**
Totaal in aantallen containers	7.962.299	7.816.755	145.544	1,9%
Totaal in aantallen TEU	13.819.761	13.446.709	373.052	2,8%

Ons marktaandeel in de Hamburg – Le Havre range in 2024 (tot en met het derde kwartaal) was 37,1%. Ten opzichte van 2023 (37,8% tot en met het derde kwartaal) nam ons marktaandeel af.

Marktaandelen Hamburg - Le Havre range t/m Q3 2024

(in %)



Bijzonder bezoek in de haven: de Boka Vanguard haalt de 'Fremantle Highway' op

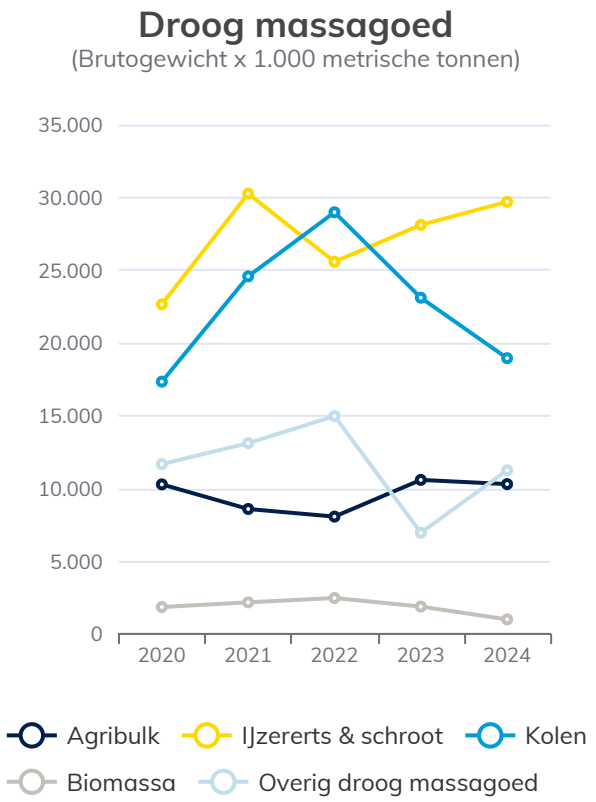
In oktober 2024 arriveerde de Boka Vanguard van Boskalis in het Calandkanaal om het schip Floor (voorheen Fremantle Highway) op te halen en naar China te vervoeren. De Boka Vanguard, een semi-submersible heavy transport vessel, kan zichzelf afzinken om schepen op te laden. Met behulp van katrollen en sleepboten wordt het schip op de juiste plek gemanoeuvreerd en vastgelegd, waarna de Boka Vanguard weer omhoog komt om het transport te voltooien.

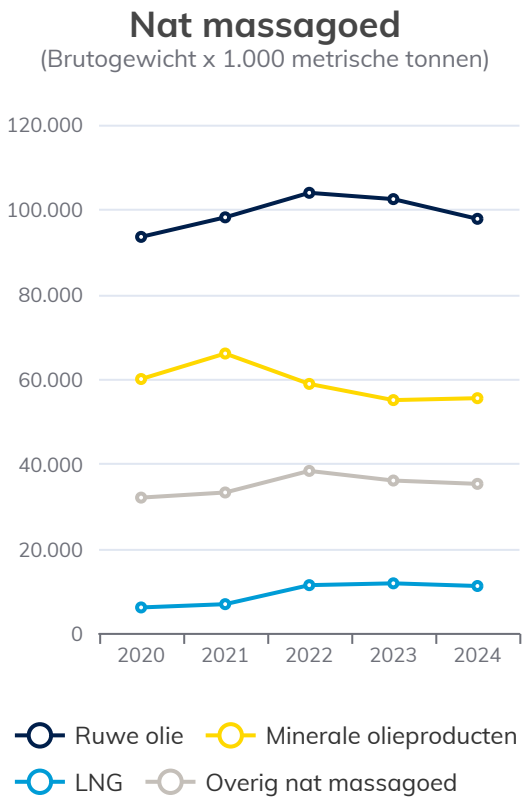
Overslag droog massagoed

De overslag van droog massagoed nam met 0,8% toe in vergelijking met 2023. Dit kwam vooral door de hogere overslag van ijzererts en schroot als gevolg van de licht toegenomen staalproductie in Duitsland, het aanvullen van voorraden in het eerste half jaar en de toename van de re-export van ijzererts. De overslag van kolen nam af als gevolg van de lage vraag naar energiekolen voor elektriciteitproductie. Zon en wind worden steeds meer ingezet als duurzame bronnen voor de productie van elektriciteit. De overslag van agribulk nam af door onder andere de lage vraag naar sojabonen als gevolg van het verplaatsen van bepaalde processen naar de Verenigde Staten.

Overslag nat massagoed

In 2024 is er 2,7% minder nat massagoed overgeslagen. De overslag van ruwe olie nam af als gevolg van onderhoud aan raffinaderijen in Rotterdam en het achterland. De overslag van minerale olieproducten nam toe door meer handel in stookolie en meer vraag naar kerosine. De overslag van LNG daalde, omdat net als in de rest van Europa minder geïmporteerd werd vanwege de hoge voorraden.





Overslag containers en breakbulk

De overslag van containers steeg in 2024 met 2,5% tot 133,4 miljoen ton ten opzichte van 2023 en in TEU met 2,8% tot 13,8 miljoen TEU. Dit was het gevolg van een stijging van de vraag naar consumptiegoederen. Ook was er sprake van een vervroegd piekseizoen doordat importeurs hun producten eerder dan normaal bestelden vanwege de langere vaartijden en fluctuerende vaarschema's.

Vanwege de onrust rondom de Rode Zee varen schepen sinds eind 2023 niet meer door het Suezkanaal. Door de langere vaartijd via Kaap de Goede Hoop is het lastig om voldoende scheepscapaciteit te vinden. Wijzigingen in vaarschema's, toename van de vraag en slecht weer in Azië zorgden voor congesties in de havens in Azië, het Midden-Oosten en Zuid-Europa. In Noordwest-Europa bleef de congestie beperkt, toch waren er wel gevolgen voor de operaties in de Rotterdamse haven doordat door de wijzigingen de aankomst van schepen lastiger te plannen was. De callsizes namen flink toe, waardoor terminals en achterlandmodaliteiten te maken kregen met piekbelasting. Dit leidde tot vertragingen in de afhandeling van containers.

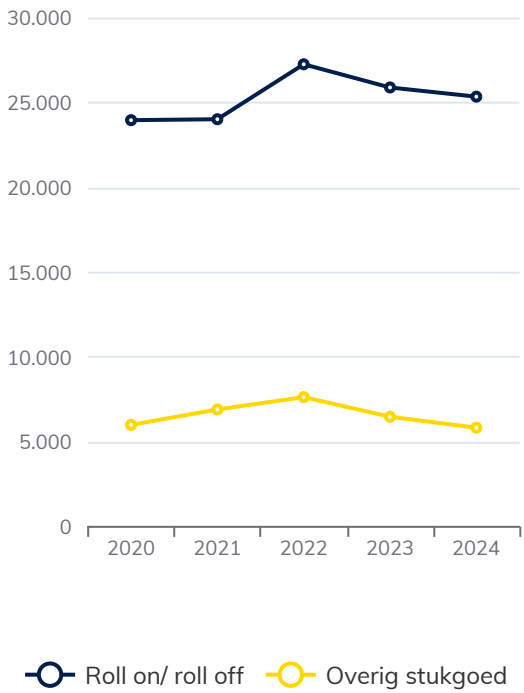
X-Press neemt eerste van 14 methanolschepen in gebruik

In juli 2024 werd in Rotterdam de Eco Maestro gedoopt, het eerste 'dual fuel' containerschip dat op methanol vaart. De haven van Rotterdam wordt de thuishaven voor veertien schepen van het Singaporese X-Press Feeders. Deze 'groene' schepen zullen voornamelijk op Europese routes varen, wat een netwerk van methanol-voerende feeders binnen Europa creëert. X-Press Feeders koos Rotterdam vanwege de mogelijkheid om groene methanol te bunkeren. We ondersteunen deze verduurzaming van de zeevaart actief.

Het Roll-on Roll-off verkeer nam door de zwakke Britse economie af met 2,2% tot 25,3 miljoen ton. Overig stukgoed nam af met 10,0% naar 5,8 miljoen ton als gevolg van de containerisatie van stukgoed en het verschuiven van verschillende ladingpakketten naar andere havens.

Containers
(Brutogewicht x 1.000 metrische tonnen)

Breakbulk
(Brutogewicht x 1.000 metrische tonnen)



2.2.3 Kwaliteit haveninfrastructuur

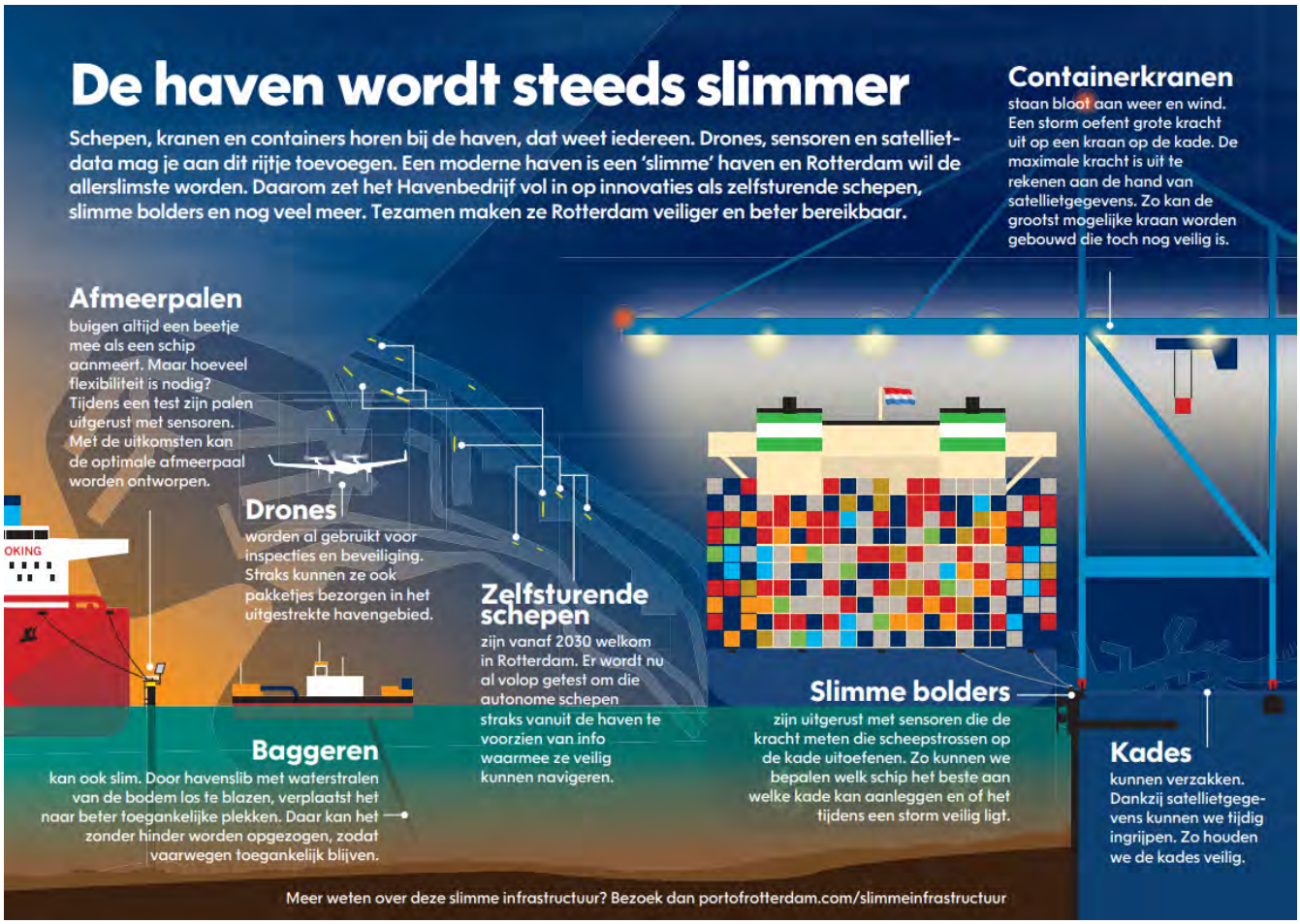
De kwaliteit van de infrastructuur in de haven en ook van de transportassen naar het achterland zijn belangrijk voor het behoud en de versterking van de positie van de Rotterdamse haven als belangrijk logistiek knooppunt van Europa. Deze kwaliteit is ook cruciaal voor het borgen van weerbare en robuuste logistieke ketens. Dit zorgt voor goede ontsluiting via wegen, spoorwegen, kabels en pijpleidingen, en kust- en binnenvaart. Naast aanzienlijke investeringen in fysieke infrastructuur, benutten we digitalisering en innovatie om ketens transparanter en veerkrachtiger te maken en data efficiënt tussen partners uit te wisselen. Door onze assets te digitaliseren, krijgen we inzicht in bouw, gebruik en onderhoud. Dit moet leiden tot efficiëntere ladingafhandeling, lagere kosten en verminderde emissies.

We willen onze klanten in de haven en richting het achterland een excellente multimodale bereikbaarheid en duurzame logistieke opties bieden. Onze visie omvat de optimalisatie van het knooppunt Rotterdam, de versterking van de goederencorridors en de verduurzaming van transportmodaliteiten. Deze doelen streven we na in samenwerking met het Rijk, provincies en het bedrijfsleven; met name binnen de MIRT-programma's voor de goederenvervoercorridors Oost-Zuidoost en Zuid. MIRT betekent Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport.

Innovatie en verduurzaming

Met ons programma Infra Innovation verbeteren we maritieme constructies, met als doel lagere kosten en verminderde emissies. We gebruiken bijvoorbeeld sensoren, data-analyse en geavanceerde rekentools om de levensduur van infrastructuur te verlengen. Daarnaast optimaliseren we de maritieme infrastructuur en beheersen we de kosten met innovaties zoals slim baggeren, onderwaterankers, slimme bolders en stalen buispalen.

Onderstaande infographic laat voorbeelden van innovatie zien.



Onderwaterankers duurzame oplossing

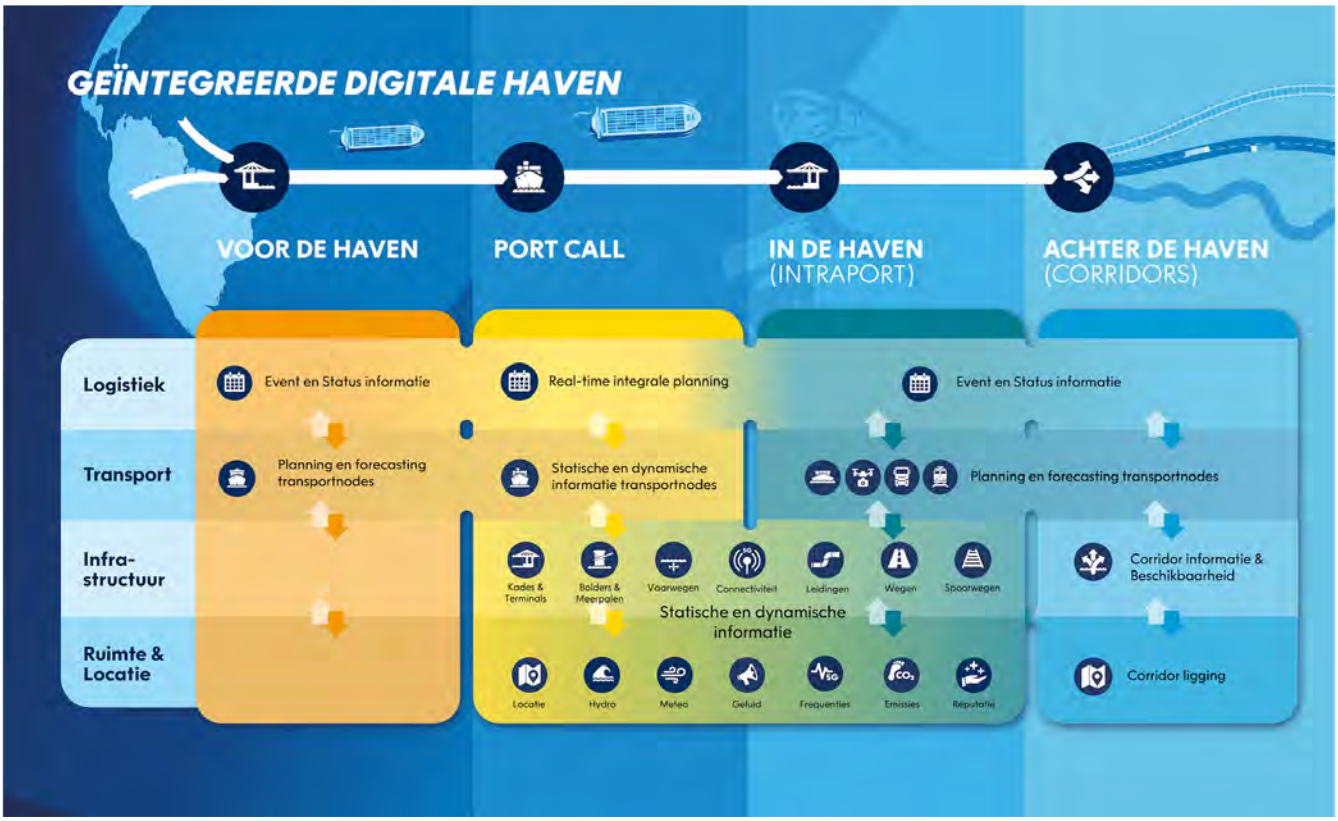
We tekenden in 2024 een raamovereenkomst met gespecialiseerde aannemers voor het installeren van onderwaterankers bij verdiepings- en versterkingsprojecten in de Rotterdamse haven. Een proef in de Seinehaven toonde aan dat dit een effectieve manier is om een bestaande kade te verdiepen of te versterken. Het is goedkoper, duurzamer, sneller en heeft minder impact op de bedrijfsvoering dan nieuwbouw. Het installeren van onderwaterankers sluit aan bij de visie van het Havenbedrijf Rotterdam om de bedrijfsvoering te verduurzamen.

Test hydrohammer

Heiwerkzaamheden veroorzaken veel lawaai, ook op zee. Dit is schadelijk voor het onderwaterleven. Het bedrijf IQIP test in de Alexiahaven zijn nieuwste heihamer. Deze werkt met waterkracht en is beduidend stiller dan een conventionele heimachine. Als Havenbedrijf Rotterdam willen we een rol spelen om ontwikkelingen met offshore wind op de duurzaamste wijze te faciliteren. Daarmee dragen we bij aan het terugdringen van de negatieve impact op het mariene leven.

Doelgericht digitaliseren met Port Reference Architecture

We werken nauw samen met diverse partners binnen de logistieke keten om de efficiëntie en duurzaamheid te verbeteren. Digitalisering speelt hierbij een belangrijke rol, met systemen, zoals het Port Community System van Portbase, die datadeling tussen marktpartijen faciliteren. Dit helpt bij het optimaliseren van de planning van weg-, spoor- en binnenvaarttransporten.

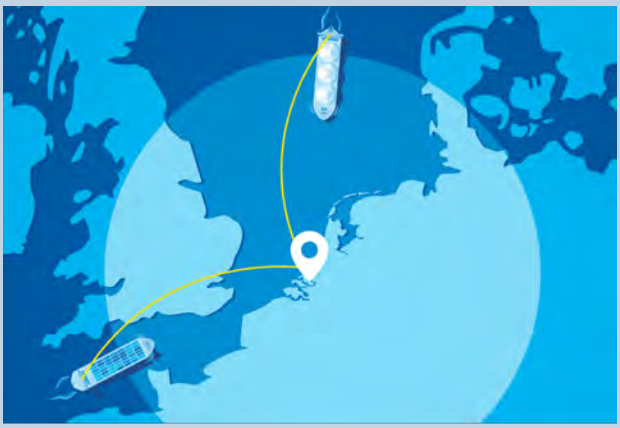


Onze Port Reference Architecture (PRA) integreert en optimaliseert de digitale en fysieke infrastructuur van de haven. De PRA fungeert als een digitale blauwdruk, waarbij we de lagen ruimte, infrastructuur, transport en logistiek onderscheiden en de relatie hiertussen digitaal in kaart brengen. Digitaliseringsinitiatieven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

De inzet van slimme informatiesystemen en de uitwisseling van data tussen verschillende ketenpartijen helpen bij een betere bereikbaarheid van de Rotterdamse haven en het verduurzamen van vervoer via de diverse modaliteiten. De PRA biedt richtlijnen voor het optimaliseren van operationele processen binnen de haven.

Just-in-Time-varen krijgt nieuwe impuls

In de Rotterdamse haven maken we sinds 2024 gebruik van het Geofence-systeem om scheepvaartbewegingen te optimaliseren. Dit systeem maakt deel uit van het 'Just-in-Time'-varen project, dat gericht is op het verbeteren van de efficiëntie van scheepsbewegingen en daarmee het verminderen van CO_2-uitstoot. Sinds oktober 2024 ontvangen terminalplanners en scheepsagenten een e-mail zodra een schip een denkbeeldige lijn ('geofence') passeert en de Portpassage Planning Area (PPA) binnenvaart. Deze lijn ligt 240 nautische mijlen rond de Maascenter boei. Bij het passeren krijgt het schip een exacte aankomsttijd, wat helpt wachttijden te verminderen.



Het 'Just-in-Time'-varen biedt voordelen voor zowel de ecologische voetafdruk als de operationele kosten. Onderzoek toont aan dat containerschepen hun brandstofverbruik en daarmee CO_2-uitstoot met ruim vier procent kunnen verminderen door 'Just-In-Time'-aankomsten.

PortXL verbindt en versnelt

Innovatie speelt een belangrijke rol in de transitie van het haven- en industriecomplex en zorgt voor vernieuwing. Het Havenbedrijf Rotterdam neemt vaak het voortouw bij het aanjagen en realiseren van initiatieven die onze haven schoner, veiliger en efficiënter maken. Samen met andere partijen creëren en stimuleren we een aantrekkelijk investeringsklimaat voor vernieuwers uit de hele wereld. Een mooi voorbeeld hiervan is mede door ons gefinancierde PortXL. Dit acceleratieprogramma brengt partijen uit de maritieme, energie- en logistieke sectoren samen. Het doel is om samenwerking tussen bedrijven en start- en scale-ups tot stand te brengen om innovatie te versnellen. Voor de negende editie van het Rotterdam Acceleration programma selecteerde PortXL, samen met zijn zakelijke partners en supporters, tien bedrijven die uitdagingen aanpakken op het gebied van energietransitie, veiligheid en circulariteit.

Vivienne de Leeuw, CFO van het Havenbedrijf Rotterdam en bestuursvoorzitter van PortXL:

'PortXL is belangrijk in het verbinden van start-ups met gevestigde bedrijven, wat leidt tot waardevolle samenwerkingen en innovatieve oplossingen voor de ingewikkelde vraagstukken. De invloed van PortXL gaat verder dan het creëren van economische voordelen; het programma draagt ook bij aan duurzaamheid en technologische vooruitgang binnen de maritieme sector.'

PORTXL world port accelerator

Sterke datapositie Divisie Havenmeester

De Divisie Havenmeester (DHMR) zorgt 24 uur per dag voor orde en veiligheid in de haven van Rotterdam. Hiervoor voert de divisie een aantal publiekrechtelijke taken uit. De bevoegdheden zijn door het Rijk, gemeente Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Dordrecht, Zwijndrecht en Papendrecht aan de Havenmeester overgedragen. DHMR speelt een belangrijke rol in de scheepvaartafhandeling en neemt een sterke datapositie in binnen dit domein. De organisatie is verantwoordelijk voor het veilig en efficiënt begeleiden van de scheepvaart. De medewerkers van DHMR monitoren, informeren en adviseren schepen op afstand, wat hen een schat aan waardevolle informatie oplevert. Deze informatie omvat aankomstmeldingen van schepen, gegevens over gevaarlijke stoffen, incidenten en inspecties. Daarnaast verzamelen ze gegevens over infrastructuur en ruimte & locatie, zoals waterdieptes, weersomstandigheden, ligplaatsen, afmeervoorzieningen en vaarroutes. Dankzij deze uitgebreide datapositie kan DHMR de scheepvaartplanning en Port Call Optimization verder verbeteren. Nauwe samenwerking en datadeling met nautische dienstverleners zijn hierbij essentieel. DHMR maakt de uitwisseling van gegevens mogelijk door samen te werken met andere havenbeheerders en data te standaardiseren, waarbij we de richtlijnen van gegevensbescherming respecteren. Zo gebruiken het Havenbedrijf Rotterdam en het Havenbedrijf Amsterdam gezamenlijk het HaMIS-managementsysteem.

Cameratoezicht is een vast onderdeel van DHMR. Het gebruik van camerabeelden speelt een steeds grotere rol bij de afhandeling van processen. In 2024 groeide het aantal camera's in het haven- en industriecomplex van 300 naar ruim 330. We onderzoeken hoe cameratoezicht kan bijdragen aan thema-acties zoals varend sjorren en toezicht op ontheffingen voor reparatie. Ook hier werken we samen met de gemeente Rotterdam, de Douane en de Zeehavenpolitie.

Samenwerking gericht op veilige(re) scheepvaart

Havenbedrijf Antwerpen-Brugge, Havenbedrijf Rotterdam en het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) onderzoeken een samenwerking, gericht op een veiligere scheepvaart. De betrokken partijen beheren de Vessel Traffic Service (VTS) en radarsystemen in de Schelderegio en Maasaanloop. Dit systeem zorgt voor een snelle en veilige afhandeling van het scheepvaartverkeer en biedt een actueel verkeersbeeld.

Het onderzoek richt zich op het benutten van technologische mogelijkheden. Door bijvoorbeeld digitalisering verbetert de communicatie tussen schepen en wal en ontstaat een completer beeld van het scheepvaartverkeer. De partijen bundelen hun krachten om deze en andere technologische ontwikkelingen te verkennen en kennis te delen, wat bijdraagt aan een veilige, efficiënte en duurzame scheepvaart.

Bereikbaar over water, weg, spoor en via buisleidingen

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

Water

De waterinfrastructuur van de haven is essentieel voor de afhandeling van zowel zee- als binnenvaart. De haven heeft een maximale waterdiepte van 24 meter, waardoor het toegankelijk is voor de grootste diepstekende schepen ter wereld. In 2024 deden 27.617 zeeschepen en 91.356 binnenvaartschepen de haven aan.

Totale oppervlakte haven	12.470 ha	Waterdiepte NAP (max.)	24,6 m
Oppervlakte land	8.103 ha	Kademuren	76 km
Oppervlakte water	4.367 ha	Zee- en binnenvaartsteigers	118
Totale lengte Rotterdams havengebied	42 km	Oevers (glooiingen)	171,5 km
Uitgeefbaar terrein	517 ha		

Uitbreiding en verbetering ligplaatsen

Voor binnenvaartschippers komt het voor dat bijvoorbeeld een terminalkade nog niet beschikbaar is. Dan is het handig om in de haven te kunnen wachten. Wij faciliteren dit door het aanbieden van openbare ligplaatsen. In 2024 renoveerden en moderniseerden we een aantal ligplaatsen aan een van de pieren in de Waalhaven. Naast walstroomkasten met groter vermogen, zijn ze nu ook uitgerust met zogenoemde pianotrappen die zorgen voor een veilige afstap. In 2024 rondden we ook de eerste fase van de renovatie van de Rozenburgsesluis af.

Modernisering Scheurhaven op Landtong Rozenburg

In 2024 startten we met de herinrichting en verdieping van de Scheurhaven op de Landtong Rozenburg. Dit project moderniseert de haven voor efficiënter gebruik door maritieme dienstverleners. De huidige ligplaatsen voor sleepboten zijn verouderd en de haven is te smal en ondiep voor grotere sleepboten. Een nieuwe damwand van 300 meter creëert een diepgang van negen meter. We vernieuwen de pontons voor sleepboten en voorzien ze van walstroom, wat we tijdens de bouwfase al gebruiken om elektrisch materieel op te laden. Dit vermindert de CO_2-uitstoot.

Schepen sneller klaar

Nextlogic is de integrale planning voor de afhandeling van containerbinnenvaart in de haven van Rotterdam. Dit systeem optimaliseert de planning, wat zorgt voor meer rust, hogere betrouwbaarheid, kortere havenverblijftijd en lagere emissies. Terminals benutten hun kades en kranen optimaal, terwijl bargeoperators minder tijd kwijt zijn aan planning. Deelnemende binnenvaartschepen zijn mede hierdoor sneller klaar.

Uitrol walstroom

Om de uitstoot en geluidhinder te verminderen is in 2024 een programma-aanpak gestart om de kwaliteit van walstroomvoorzieningen voor de binnenvaart te verbeteren en uit te breiden naar alle openbare ligplaatsen. Hiervoor werken we nauw samen met de gebruikers. Meer over walstroom leest u hier.

Robuuste vaarwegcorridors

Omdat binnenvaart zorgt voor een groot deel van het achterlandvervoer van en naar Rotterdam zijn betrouwbare vaarwegen van groot belang. In de overleggen binnen de MIRT-programma's voor de goederenvervoercorridors Oost-Zuidoost en Zuid is besloten dat onder meer dat de sluizen in Brabant en Limburg tot en met 2029 ook in het weekend in bedrijf blijven. Met elkaar onderzoeken we ook hoe we door middel van zero emissie shuttle diensten meer lading van de weg naar het water kunnen verschuiven.

Weg

De weginfrastructuur speelt een vitale rol in de doorvoer van goederen van en naar de haven. De groei van e-commerce en distributiecentra maakt de bereikbaarheid van de haven en het achterland steeds belangrijker.

Samenwerking voor duurzaam en efficiënt containerwegvervoer

In december 2024 tekenden de belangrijkste betrokken partijen in de Rotterdamse haven een intentieverklaring om samen te werken aan duurzaam en efficiënt containerwegvervoer. Dit initiatief, het 'Sectoroverleg containerwegvervoer', richt zich op het verbeteren van doorstroming, veiligheid en verduurzaming van het wegvervoer om de concurrentiepositie van de haven te versterken.

Het overleg kent zes strategische speerpunten: het spreiden van het wegvervoer buiten piekuren, het ontwikkelen van een dynamische havenplanning, streven naar zero-emission containerwegvervoer, het verbeteren van de beladingsgraad van vrachtwagens, het bouwen van een Vertrouwensketen voor veilige havenlogistiek en het streven naar zero incidents in 2025. De focus ligt op het verbeteren van het wegproduct in de Rotterdamse haven. Echter, alle partijen streven een dynamische en duurzame verdeling van het vervoer over alle modaliteiten (weg, spoor, binnenvaart) na. Door deze gezamenlijke aanpak willen betrokkenen de verwachte groei van het wegvervoer efficiënt opvangen en een goede bediening van het achterland garanderen.

De bereikbaarheid van de haven staat onder druk door het toenemend aantal inwoners van de zuidelijke randstad en een groot aantal ingrijpende onderhoudsprojecten van grote wegbeheerders in de regio. We werken samen met onze regiopartners in Zuid-Holland Bereikbaar om de hinder hiervan waar mogelijk te beperken en een mobiliteitstransitie in het woon-werkverkeer te stimuleren. Nadat wij het initiatief namen om een busverbinding door de nieuwe Maas-Deltatunnel te realiseren, besloten de regiopartijen samen om direct vanaf de opening (eind 2024) een nieuwe buslijn in te stellen.

Begin 2024 openden we een laadplein op de truckparking Anthonie Bodaanweg in de Waalhaven. Dit past in onze strategie om de transitie naar emissieloos vrachtvervoer te stimuleren.

Spoor

Het spoorwegnetwerk is een essentieel onderdeel van de multimodale transportstrategie van de haven. De spoor-modaliteit is vooral van belangrijke strategische waarde voor de langere afstanden en verzorgingsgebieden die minder goed bereikbaar zijn voor de binnenvaart. Het biedt een duurzaam alternatief voor wegvervoer en helpt de congestie op de wegen te verminderen.

Duurzamer vervoer per spoor

Wij streven naar een optimale verbinding via alle modaliteiten en stimuleren meer vervoer via binnenvaart en spoor in plaats van via de weg (modal shift). Het terugdringen van de CO_2-uitstoot speelt daarbij een belangrijke rol. Samen met overheden en het bedrijfsleven in de haven willen we het aandeel van het spoor in het Europese goederenvervoer verder laten groeien. Daaraan levert de subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water of van weg naar spoor 2023–2026 een belangrijke bijdrage.

De havenbedrijven van Amsterdam en Rotterdam maken gebruik van de commerciële Dam2Dam shuttle en voegden deze toe aan het netwerk van Joint Corridors Off-Road. Deze nieuwe treinservice biedt een efficiënte en duurzame oplossing voor containertransport tussen beide havens. De goederentrein vervangt rond de 100 TEU per rit, wat zorgt voor minder verkeersdrukte en een aanzienlijke vermindering van CO_2-uitstoot. De trein rijdt acht keer per week op vaste tijden. Deze verschuiving van wegtransport naar spoorvervoer is een belangrijke stap richting duurzamer goederenvervoer. Verladers kunnen subsidie aanvragen om hun vracht van de weg naar het spoor te verplaatsen. Met de slogan 'Skip the lane, ship by train' roepen beide havenbedrijven de logistieke sector op om deel uit te maken van deze beweging.

In 2024 stemden onze Raad van Commissarissen en aandeelhouders in met de investering van de bouw van de eerste bundel van zes sporen van het nieuwe emplacement Maasvlakte-Zuid. Deze uitbreiding van de opstelcapaciteit van treinen op de Maasvlakte is nodig om de verwachte groei van het spoorvolume op de Maasvlakte in goede banen te leiden. Wanneer het nodig is, kan het emplacement verder uitbouwen tot in totaal vier bundels van zes sporen. Wij zijn verantwoordelijk voor bundel één en twee; het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor bundel drie en vier.

Kabels en pijpleidingen

De infrastructuur van kabels en pijpleidingen vormt de ruggengraat van de energie- en industriële sectoren in de haven. Deze modaliteit zorgt voor veilig en efficiënt transport van elektriciteit, data, vloeistoffen en gassen. In het afgelopen jaar investeerden we aanzienlijk in de uitbreiding en het onderhoud van deze infrastructuren.

2.2.4 Ruimte voor transitie

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

Ruimte is een grote uitdaging voor de (her)ontwikkeling. De vrij uitgeefbare ruimte is met 517 hectaren beperkt en de meeste terreinen zijn langdurig uitgegeven. Ook is het lastig om voor alle verwachte activiteiten geschikte ruimte te vinden. De transitie zal voor een groot deel in nauwe samenwerking met de bestaande bedrijven moeten plaatsvinden.

Ferro Offices voor nieuwe generatie maakbedrijven

In april 2024 startte de bouw van Ferro Offices. Dit pand wordt een verzamelgebouw voor de nieuwe generatie maritieme maakbedrijven binnen de thema's energietransitie, mobiliteit en circulariteit. De oplevering staat gepland voor 2025. Dit eerste nieuwbouwproject wordt het visitekaartje van M4H Rotterdam (Merwe-Vierhavens), dat samen met RDM Rotterdam op Heijplaat het Rotterdam Makers District vormt. Hier werken de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam samen aan een nieuw gebiedsconcept, waar wonen, onderwijs en de innovatieve maakindustrie samengaan.

We werken aan plannen om het haven- en industriecomplex verder te ontwikkelen. Dit pakken we samen op met het Rijk, de provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam in het 'Ontwikkelperspectief NOVEX-gebied Rotterdamse haven'. Hierin maken we lastige keuzes en trekken we samen op in de uitvoering en financiering van de veranderingen. Aanstaande stappen zijn het opstellen van een uitvoerings- en investeringsagenda.

NOVEX identificeert drie urgente vraagstukken:

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

2.2.5 Stakeholderdialoog

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

Voor onze stakeholders is het van belang dat ze vroegtijdig geïnformeerd en betrokken worden bij besluitvorming, bijvoorbeeld bij het ontwikkelen van de strategie. Dit vraagt veel dialoog en luisterend vermogen van het Havenbedrijf Rotterdam. Dit proberen we steeds meer structureel te doen en niet alleen per project. Een voorbeeld hiervan is dat we zijn aangesloten bij wijkhubs (u leest er hier meer over).

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.

In 2024 hielden we een klantonderzoek en een stakeholderonderzoek. Onze stakeholders waardeerden ons met een 7,7 (7,2 in 2020). Het onderzoek wordt uitgevoerd door een onafhankelijk onderzoeksbureau en biedt inzicht in de manier waarop strategische stakeholders betrokkenheid bij het Havenbedrijf Rotterdam en de haven ervaren. De reputatie van het Havenbedrijf Rotterdam is verbeterd, mede dankzij leiderschap, een strategische heroriëntatie richting duurzaamheid en innovatie, en betere communicatie en betrokkenheid. Het Havenbedrijf Rotterdam wordt gezien als een sterk merk met een goede internationale reputatie en wordt gewaardeerd om zijn hybride karakter en professionaliteit. Het advies van onze stakeholders is om door te gaan met de huidige management- en communicatiestijl, het bevorderen van meer samenwerking en transparantie en een balans te vinden tussen economische groei en milieu- en veiligheidsbelangen.

In het in 2024 gehouden klanttevredenheidsonderzoek (KTO) kregen we een 7,4 (2023: 7,6). Onze klanten vinden dat de samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam goed verloopt en ook de dienstverlening wordt positief geëvalueerd. Tevens ervaren klanten de dienstverlening van ons personeel en de informatievoorziening als positief, maar communicatie en besluitvorming kunnen beter. Er is waardering voor de infrastructuur en de ligging van de Rotterdamse haven; de achterlandverbindingen kunnen beter.

Dialoog met overheden

Onze stakeholderbetrokkenheid in 2024 staat in onderstaande tabellen. We noemen de minimale dialoogfrequentie, maar wanneer nodig vindt vaker overleg plaats.

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

Dialoog met niet-overheden

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

Dialoog met maatschappelijke partijen

Het Havenbedrijf Rotterdam is een relevante maatschappelijke speler. Daarom vinden we het belangrijk om in gesprek te zijn met onze omgeving. Zo blijven we op de hoogte van wat er leeft en door de dialoog kunnen we uitleggen wie we zijn en wat we doen. In 2024 voerden we bijvoorbeeld gesprekken met verschillende groepen klimaatactivisten, waaronder Extinction Rebellion (XR) en Advocates for the Future. Eén van de belangrijkste onderwerpen van gesprek was de snelheid van de transitie naar een duurzame, klimaatneutrale en fossielvrije industrie in de haven.

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft zich als organisatie verbonden aan de afspraken uit het Klimaatakkoord van Parijs en is vastbesloten om met onze klanten en partners een CO_2-neutrale haven te creëren voor 2050. We doen daarbij wat redelijkerwijs in onze macht ligt om de transitie wereldwijd mogelijk te maken en de leveringszekerheid en strategische autonomie van Europa op peil te houden.

Onze maatschappelijke impact

Onze activiteiten hebben invloed op de maatschappij, zoals op de economie en werkgelegenheid, de leefomgeving, de energietransitie, het klimaat en de veiligheid. In ons duurzaamheidsverslag delen we onze maatschappelijke impact en maatschappelijke waarde. We streven naar duurzame langetermijn waardecreatie en houden rekening met de effecten op economisch-, milieu-, sociaal- en governancegebied. Wij maken onderscheid op de impact die wij rechtstreeks als bedrijf hebben en de impact van onze klanten in het haven- en industriecomplex waar wij minder directe invloed op hebben.

De materiele thema's uit het assessment in 2024 geven een wat preciezer beeld dan de meer overkoepelende thema's die materieel werden bevonden in 2023.

Wijzigingen materiële thema's	Materiële thema's 2024	Materiële thema's 2023
Environment	Broeikasgasemissies haven	Aantrekkelijke en gezonde omgeving
	Netto energieverbruik haven	Energietransitie
	Broeikasgasemissies HbR	Aantrekkelijke en gezonde omgeving
	Milieu incident	Aantrekkelijke en gezonde omgeving
	Luchtverontreiniging	Aantrekkelijke en gezonde omgeving
	Waterverontreiniging	Aantrekkelijke en gezonde omgeving
	Impact op natuur en biodiversiteit	Aantrekkelijke en gezonde omgeving
	Materiaalgebruik HbR	Kwaliteit haveninfrastructuur
Social	Arbeidsveiligheid	Arbeidsveiligheid
	Werken en arbeidsomstandigheden in de haven	Veiligheid (nautisch)
Bedrijfsspecifiek	Stilvallen haven	Cybersecurity HbR
	Overlast geur en geluid	Aantrekkelijke en gezonde omgeving
	Ondermijnende criminaliteit	Ondermijnende criminaliteit
	-	Draagvlak haven
	-	Klantwaardering

Economische impact

De economische betekenis van het Rotterdamse haven- en industriecomplex is groot. Uit de Havenmonitor 2024 blijkt dat de directe toegevoegde waarde van de Rotterdamse haven 18,6 miljard euro is. Als we ook indirecte toegevoegde waarde meerekenen, draagt de Rotterdamse haven voor 29,6 miljard euro bij; dat is 2,9% van het bruto binnenlands product (BBP). De Rotterdamse haven biedt directe en indirecte werkgelegenheid aan 192.364 werknemers.

We proberen de negatieve impact van de havenactiviteiten zo veel mogelijk te beperken, maar het haven- en industriecomplex heeft wel impact op de leefomgeving en de natuur. Ook blijven er (cyber)veiligheidsrisico's bestaan.

Voorwaarden en afhankelijkheden

Om succesvol te kunnen opereren, moeten de juiste randvoorwaarden aanwezig zijn. Schaarste van fysieke ruimte en milieuruimte betekenen dat wij gedegen afwegingen moeten maken. Daarnaast is onze gegunde toekomst afhankelijk van de reputatie onder omwonenden en het Nederlands publiek.

Rotterdam. Make It Happen. krijgt vervolg

De merkalliantie 'Rotterdam. Make It Happen.' zet haar succesvolle samenwerking voort tot en met 2029. De zeven alliantiepartners zijn de gemeente Rotterdam, Erasmus Universiteit Rotterdam, Rotterdam Partners, Erasmus MC, Rotterdam Topsport, Rotterdam Festivals en het Havenbedrijf Rotterdam. Met het nieuwe convenant versterken de partners hun gezamenlijke missie om Rotterdam duurzaam en innovatief te ontwikkelen. Ze richten zich op de vraagstukken en kansen van de toekomst. De alliantie blijft zich inzetten voor het aantrekken van talent, investeringen, bedrijven en evenementen die de stad versterken en verrijken.

De Sustainable Development Goals

Met onze inspanningen voor een gezond en aantrekkelijk milieu en een veilige werk- en woonomgeving dragen we bij aan SDG 3 en SDG 13. Met onze inspanningen op het gebied van de energietransitie dragen we bij aan SDG 7 en SDG 13. Tegelijkertijd heeft het thema betrekking op SDG 9. Wij bieden immers ruimte aan toekomstbestendige bedrijvigheid door te investeren in fysieke en digitale infrastructuur. Een vitale haven is inclusief die direct en indirect werkgelegenheid biedt aan alle lagen van de bevolking. Daarmee dragen we bij aan SDG 8 en SDG 9. De volgende indicatoren tonen onze bijdragen aan de SDG's waar wij de meeste impact op hebben.

Rotterdam meest aantrekkelijke maritieme stad van Europa

Rotterdam blijft de meest aantrekkelijke maritieme stad van Europa, volgens het 'Leading Maritime Cities of the World'-rapport van DNV en Menon Economics. In de 2024-editie eindigde Rotterdam als tweede op de wereldranglijst, achter Singapore. Het rapport, dat voor de zesde keer werd gepubliceerd, beoordeelt steden op vijf pijlers: scheepvaart, maritieme financiering en wetgeving, maritieme technologie, aantrekkelijkheid en concurrentievermogen.

Maritieme experts noemen Singapore, Oslo, Shanghai en Rotterdam als de best voorbereide steden voor de digitale transformatie van de industrie. Rotterdam volgt na Singapore en Oslo als toonaangevend centrum voor groene technologieën en oplossingen. DNV en Menon Economics voorspellen dat steden die vooroplopen in de groene transformatie de komende decennia de leidende maritieme steden worden.

2.3 Trends en ontwikkelingen

Belangrijke trends en ontwikkelingen hebben invloed op de wereld om ons heen en daarmee op de toekomst van het Rotterdamse haven- en industriecomplex. In dit jaarverslag leest u hier meer over:

- Geopolitiek en wereldeconomie
- Milieu en maatschappij
- Technologie en logistieke ketens

De ontwikkelingen om ons heen zijn lastig voorspelbaar en de vraagstukken niet eenvoudig (denk aan netcongestie, stikstof, ondernemingsklimaat en geopolitieke spanningen). De belangrijkste risico's als gevolg van diverse trends en ontwikkelingen staan beschreven in onze risicoparagraaf.

We volgen de ontwikkelingen, maken plannen, bereiden ons voor en blijven in gesprek met onze klanten, omwonenden, milieugroepen, bevoegde instanties, beleidsmakers enzovoorts. We blijven in diverse verbanden werken aan de verduurzaming van industrie en logistiek en de aantrekkelijkheid van de haven voor omwonenden (leefomgeving), werkzoekenden en (potentiële) klanten. Onze aandacht en activiteiten voor een (nautisch) veilige, duurzame, bereikbare, digitale, cyberweerbare en ondermijningwerende haven zetten we voort. Onze purpose dient daarbij als leidraad en verbindende factor achter onze initiatieven en tussen onze mensen.

Verwachtingen voor overslag

In algemene zin verwachten we dat de overslag in de komende jaren licht toeneemt. De energietransitie heeft impact op de kolenoverslag terwijl de groei in containeroverslag door investeringen in terminals in de komende 5 jaar plaatsvindt.

Nat massagoed stijgt licht. Ruwe olie daalt omdat twee raffinaderijen in het achterland minder ruwe olie gaan verwerken, hiervoor komen deels duurzame brandstoffen in de plaats. Stookoliestromen (voor energieopwekking) dalen verder. LNG stijgt door toename van bunkering door scheepvaart en uitbreiding van op- en overslagcapaciteit in de haven. Ook groeit overig nat door investeringen in nieuwe HVO-fabrieken. Over enkele jaren worden de eerste schepen met dragers van waterstof verwacht, wat daarna verder zal toenemen.

De groei van overslag van containers zet door vanwege autonome groei, de sterke positie in het netwerk van containerrederijen en de uitbreidingen van de containercapaciteit in Rotterdam in combinatie met sterke marktfundamenten voor Rotterdam.

We voorzien een vrij vlakke ontwikkeling van droog massagoed; de daling van energiekolen wordt gecompenseerd door groei bij biomassa en overig droog massagoed. Overslag in Breakbulk stijgt licht vanwege stabiele groei op de lange termijn van RoRo-volumes en investeringen in het Breakbulk en RoRo-segment.

Voor het haven- en industriecomplex streven we ernaar het klantenbestand verder te diversifiëren, bijvoorbeeld door klanten te vestigen die actief zijn in recycling of kritieke materialen.

2.4 Scenario’s geven richting

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

- **Connected deep green**: Mondiale samenwerking met versnelling op digitale transparantie in de logistieke ketens en inzet op wereldwijde doelstellingen tegen klimaatverandering, zou moeten resulteren in een wereldwijde 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 investeringsklimaat 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.

Transitierisico's en -kansen

Transitierisico's, als gevolg van de overgang naar een emissiearme economie, kunnen een effect hebben op emissieintensieve of -afhankelijke activiteiten in de haven voor de lange termijn. Met name: Door strenger beleid kunnen bepaalde grond- of brandstoffen schaars of verboden worden. Het draagvlak voor bedrijven in het Rotterdamse haven- en industriecomplex kan worden beïnvloed door veranderende consumentenvoorkeuren.

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

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

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

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

Het onderwerp energietransitie is onderdeel van ons portfoliomanagement, waarmee we besluiten over de intake van nieuwe kansen, prioriteitstelling binnen het opportunity portfolio en het toewijzen van benodigde mensen en middelen. Binnen onze investeringsprojecten nemen we de impact van het project op het klimaat mee als factor in de besluitvorming (hierover leest u meer in in het hoofdstuk Klimaatmitigatie). Met onze projectmanagement-aanpak borgen we dat we de geselecteerde projecten volgens plan uitvoeren. Portfolio-overstijgend bewaakt het Directieteam dat we onze ondernemingsstrategie realiseren en toekomstbestendige keuzes maken. Een belangrijk instrument hierbij is de jaarlijks gerapporteerde strategie-KPI 'CO_2 in het haven- en industriecomplex'.

3. DUURZAAMHEIDSVERSLAG

3.1 Toelichting op het jaarverslag

Scope van het jaarverslag

Met ons jaarverslag leggen we verantwoording af aan onze stakeholders over onze activiteiten van 1 januari 2024 tot en met 31 december 2024. De rapportageperiode van het duurzaamheidsverslag is gelijk aan de financiële rapportageperiode, behalve voor de cijfers over luchtkwaliteit en CO_2-uitstoot van het haven- en industriecomplex. Deze cijfers lopen één jaar achter. De marktaandeelcijfers lopen een kwartaal achter.

We publiceerden ons jaarverslag op 13 maart 2025 (www.reporting.portofrotterdam.com).

Dankzij de dialoog en samenwerking met onze lokale, nationale en internationale stakeholders creëren we waarde op de korte en lange termijn. We delen 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. Met ons jaarverslag beogen we transparant te maken welke bijdrage het Havenbedrijf Rotterdam in 2024 leverde aan het realiseren van een veilige, efficiënte en duurzame haven. Deze ambitie streven we samen met onze partners na. De scope van het jaarverslag gaat over de activiteiten van het Havenbedrijf Rotterdam.

In dit jaarverslag rapporteren we volgens de Global Reporting Initiative (GRI), dit is in lijn met voorgaande jaren. GRI kent geen dubbele materialiteitsanalyse, maar kijkt alleen naar de impact van ons handelen op mens en milieu. De thema's zijn: luchtverontreiniging, waterverontreiniging, arbeidsveiligheid, milieu-incident, broeikasgasemissies haven, ondermijnende criminaliteit, impact op natuur en biodiversiteit, broeikasgasemissies Havenbedrijf Rotterdam, materiaalgebruik Havenbedrijf Rotterdam, en overlast geur en geluid. Voor deze thema's rapporteren wij conform de GRI-methodiek, de managementaanpak en tenminste één indicator. De GRI content index vindt u hier.

Wij moeten over het rapportagejaar 2025 voldoen aan de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), een richtlijn die rapportagevereisten stelt op het gebied van duurzaamheidsonderwerpen (zoals opgesteld in de ESRS - 'European Sustainability Reporting Standards') zodat meer transparantie wordt geboden. Ondanks dat we nog niet hoeven te voldoen, rapporteren we in ons jaarverslag 2024 al vrijwillig op een aanzienlijk aantal vereisten uit de CSRD. Zie hiervoor de ESRS content index.

Het duurzaamheidsverslag baseren wij op de activiteiten van het Havenbedrijf Rotterdam, exclusief onze deelnemingen. Dit betekent concreet dat wij in dit verslag niet rapporteren over duurzaamheidsthema's die spelen in de landen waar deze deelnemingen zijn gevestigd. Deze consolidatie is daarmee gelijk aan die in de jaarrekening. Zie hiervoor 6.4 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling.

Eigen bedrijf, havengebied en keten

Het Havenbedrijf Rotterdam beheert en ontwikkelt het Rotterdamse havengebied in Nederland 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. Onze keten wordt in de afbeelding hieronder uitgelicht. 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.

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 maken de kanttekening dat, ondanks dat we veelvuldig contact hebben met andere havenautoriteiten in Europa, wij bewust terughoudend zijn met het opnemen van informatie over andere havens en/of andere bedrijven in ons jaarverslag. Voor informatie over andere havenautoriteiten of bedrijven verwijzen wij naar openbare bronnen, zoals hun websites en jaarverslagen.

Voorbereiding invoering CSRD

Ter voorbereiding van de invoering van de CSRD structureerden we ons duurzaamheidsverslag aan de hand van de ESG-thema's milieu (environment), sociaal (social) en bestuurlijk (governance):

1. Algemene toelichtingen, dubbele materialiteitsanalyse
2. Environment met de materiële thema's broeikasgasemissies haven en Havenbedrijf Rotterdam, netto energieverbruik haven, impact op natuur en biodiversiteit, water- en luchtvervuiling en materiaalgebruik Havenbedrijf Rotterdam;
3. Social met de materiële thema's arbeidsveiligheid en werken en arbeidsomstandigheden in de haven.

4. Bedrijfsspecifieke thema's zoals ondermijnende criminaliteit, stilvallen haven en overlast geur en geluid. Dit zijn thema’s die niet terugkomen in de CSRD, maar die wel van groot belang zijn voor het Havenbedrijf Rotterdam en haar stakeholders.
5. Er zijn geen materiële thema's op governance.

3.2 Dubbele materialiteitsanalyse

Het Havenbedrijf Rotterdam zet zich in voor duurzame lange termijn waardecreatie. Dit komt tot uiting in onze aanpak om zowel financiële als niet-financiële prestaties zorgvuldig te evalueren en te rapporteren.

Voorbereiding op CSRD

Het jaar 2024 markeert onze toewijding om al zoveel mogelijk aan de CSRD-vereisten te voldoen. Hiervoor volgen wij rapportagestandaarden uit het ESRS-raamwerk (European Sustainability Reporting Standards). Ons vertrekpunt is de dubbele materialiteitsanalyse die we hebben uitgevoerd. Deze analyse stelde ons in staat om nauwkeurig te bepalen welke ESG-onderwerpen significant zijn gelet op materialiteit van impacts ('inside-out') en financiële effecten ('outside-in'). Door deze proactieve benadering bereiden we ons grondig voor op onze CSRD-verplichting over rapportagejaar 2025. De dubbele materialiteitsanalyse helpt ons om niet alleen te voldoen aan regelgeving en transparantie te bieden over duurzaamheidsthema's (milieu, sociaal en bestuurlijk), maar ook om onze maatschappelijke verantwoordelijkheid te benadrukken en onze duurzaamheidsdoelstellingen te realiseren.

Impacts ('inside-out' perspectief)

Het 'inside-out' perspectief binnen de dubbele materialiteitsanalyse richt zich op hoe de activiteiten van het Havenbedrijf Rotterdam en haar keten reëel en potentieel impact hebben op milieu, mens en maatschappij. Dit omvat zowel positieve als negatieve effecten. Het 'inside-out' perspectief helpt ons te bepalen welke duurzaamheidsthema's qua impact materieel zijn voor onze rapportage en besluitvorming. Denk aan mogelijke verstoring van ecosystemen door de aanleg van infrastructuur of de uitstoot van broeikasgassen door onze operaties.

Risico's en kansen ('outside-in' perspectief)

Het 'outside-in' perspectief binnen de dubbele materialiteitsanalyse richt zich op hoe duurzaamheidsthema's onze bedrijfsvoering, businessmodel en strategie beïnvloeden. Het 'outside-in' perspectief helpt ons te bepalen welke duurzaamheidsthema's financieel materieel zijn voor onze rapportage en besluitvorming. Dit kunnen zowel reële als potentiële financiële risico's en kansen zijn. Denk aan de invloed van strengere milieuwetgeving of ontwikkelingen op de arbeidsmarkt.

Om de dubbele materialiteitsanalyse uit te voeren, doorliepen we een aantal stappen:

Stap 1: Analyse om ESG-thema's te selecteren

We zijn begonnen met een analyse van de resultaten uit interne documenten (bijvoorbeeld impactonderzoeken, risico-onderzoeken, due diligence proces, projecten en programma's) en een analyse van de behandelde ESG-onderwerpen in jaarverslagen en/of op de websites van onze partners. Op basis van deze analyses stelden we een lijst van onderwerpen op. Deze lijst bestaat uit een selectie van relevante duurzaamheidsthema's op basis van de 'European Sustainability Reporting Standards' als uitwerking van CSRD-wetgeving, aangevuld met voor het Havenbedrijf Rotterdam specifieke thema's (bijvoorbeeld ondermijnende criminaliteit). Om tot een kortere lijst van relevante thema's te komen, hebben we de duurzaamheidsthema's die uit de interne en externe analyse kwamen van een score voorzien. Duurzaamheidsthema's die boven de drempel van twee scoorden, gingen mee met het verdere vervolg. Daar bovenop deden we nog een kwalitatieve toets op de duurzaamheidsthema's die net onder de drempel vielen, maar waarvan wij toch van mening waren dat deze een verdere analyse waard waren.

De focus van de dubbele materialiteit is het Havenbedrijf Rotterdam en het haven- en industriecomplex. Uit de analyse bleek dat er naast de CSRD-thema's ook een drietal 'eigen' thema's, zoals ondermijnende criminaliteit als belangrijk naar voren kwamen. Deze hebben we ook meegenomen in onze lijst. De afdelingen Strategie en Finance hielden we tijdens de dubbele materialiteitsanalyse op de hoogte.

Stap 2: Stakeholderengagement

De CSRD verwacht gedegen stakeholderengagement. In het kader van de doelstellingen van de Havenvisie en de Ondernemingsstrategie en onze 'licence to operate & develop' investeren wij onder meer in zorgvuldig omgevingsmanagement, onze afdeling External Affairs staat dagelijks in contact met stakeholders. De Havenvisie geeft een beeld van de strategie van de haven van Rotterdam naar 2030 en verder. Deze ontwikkelden we samen met stakeholders, zoals de gemeente Rotterdam, het ministerie van Klimaat en Groene Groei, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, DCMR en de provincie Zuid-Holland.

External Affairs informeert de Algemene directie halfjaarlijks over de belangrijkste issues en ontwikkelingen die spelen bij stakeholders. Het begrijpen van de standpunten en belangen van onze stakeholders is belangrijk voor het Havenbedrijf Rotterdam. Wij werken hiervoor met onder andere een 'Waakvlamprogramma'. De scope van het waakvlamprogramma is lokale, regionale en nationale strategische stakeholders met wie het Havenbedrijf Rotterdam op corporate niveau een structurele, strategische en lange termijn dialoog onderhoudt en die onze directe projecten/initiatieven raken, of geraakt kunnen worden. Daarmee concluderen we dat wij een robuust stakeholderengagementprogramma hebben en zijn we goed op de hoogte van wat onze stakeholders belangrijk vinden. Deze doorlopende stakeholderconsultatie vormt de basis voor de dubbele materialiteitsanalyse. In het verlengde van deze stakeholderconsultatie raadpleegden we vertegenwoordigers uit de eigen organisatie die de totale groep stakeholders representeren. We houden regelmatig een onderzoek onder al onze stakeholders, zoals medewerkersonderzoek, klantonderzoek en reputatieonderzoek (omwonenden en algemeen publiek). Aan 'interne vertegenwoordigers' vroegen we om drie milieu-onderwerpen en drie sociale onderwerpen aan te dragen die voor hun stakeholder het meest van belang is. Dit leidde niet tot aanpassingen van de eerder genoemde lijst.

Stap 3: Beoordeling

Na het beschrijven van de thema's op het gebied van risico's, kansen en effecten, hebben we de thema's gerangschikt. De impactmaterialiteit beoordeelden we op schaal, reikwijdte, herstelbaarheid en waarschijnlijkheid van de impact. Bij financiële materialiteit gaat het om de omvang van potentiële financiële effecten en de waarschijnlijkheid. De significantie van een impact wordt bepaald in relatie tot de overige impacts. Voor schaal, reikwijdte, onherstelbaarheid en waarschijnlijkheid ontwikkelden we een 5-punten-schaal, met 5 als de hoogste score.

Alle thema's zijn van belang voor het Havenbedrijf Rotterdam, maar om focus aan te brengen in het aantal te rapporteren materiële thema's hebben we de drempel gezet op hoger dan 3,1 op een schaal van 5. Onderstaande afbeelding toont de impactmaterialiteit op de y-as en de financiële materialiteit op de x-as. Onderwerpen waar het Havenbedrijf Rotterdam een hoge impact op mens en milieu heeft, staan boven; onderwerpen met een hoog financieel effect op ons staan rechts. Onder Havenbedrijf Rotterdam verstaan wij onze eigen bedrijfsvoering, inclusief onze inkoopketen. Met haven wordt het niveau van het haven- en industriecomplex (inclusief Dordrecht) aangeduid en met keten doelen we op de logistieke keten.

Op de onderwerpen in de vakken impact materialiteit, dubbele materialiteit en financiële materialiteit - de materiële thema's - rapporteren we conform de CSRD-richtlijnen. Dit doen we zowel kwalitatief (bijvoorbeeld over beleid, doelstellingen en acties) als kwantitatief (KPI's). Verschillende onderwerpen zijn nauw met elkaar verbonden. Een voorbeeld hiervan is energie en klimaat. In de uitwerking bundelen we deze onderwerpen in het jaarverslag. Daarnaast speelt het overgrote deel van de thema's 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.

Stap 4: Validatie

Tijdens de dubbele materialiteitsanalyse hielden we de leden van de 'stuurgroep jaarverslag' op de hoogte en verwerkten we hun opmerkingen. Het directieteam besprak en valideerde de dubbele materialiteit.

Onderstaande tabel geeft per materieel thema de subtopics en definitie weer:

CSRD		CSRD Subtopics	Materiële thema's	Definitie	Scope
Environment	**ESRS E1**	Klimaatmitigatie	*Broeikasgasemissies HbR*	De uitstoot van broeikasgasemissies door activiteiten van HbR.	HbR
		Klimaatmitigatie	*Broeikasgasemissies Haven*	Het faciliteren van klanten in het HIC die met hun operaties broeikasgasemissies uitstoten.	Haven
		Energie	*Netto energieverbruik haven*	De stijgende electriciteitsbehoefte in het HIC door de vorderende energietransitie.	Haven
	ESRS E2	Luchtverontreiniging	*Luchtverontreiniging*	Het aanwezig zijn van te veel schadelijke stoffen zoals stikstofdioxide, fijnstof, vluchtige organische stoffen (VOS), of ozon (smog) in de lucht als gevolg van operaties in het HIC, voornamelijk scheepvaart en industrie.	Haven
		Waterverontreiniging	*Waterverontreiniging*	Door operaties in het HIC kunnen verontreinigingen in het water terecht komen. Bovendien hebben de wateren in het HIC te maken met verontreinigd water dat meegevoerd wordt door de bovenstroomse rivieren. Waterverontreiniging treedt op wanneer er te veel schadelijke stoffen in het water aanwezig zijn.	Haven
			Milieu incident	Operaties in het HIC kennen risico's voor milieu-incidenten van grote omvang zoals lekkages, branden en overige rampen.	Haven
	ESRS E4	Directe drukfactoren biodiversiteitsverlies, impact op toestand soorten, impact op omvang en toestand ecosystemen	*Impact op natuur en biodiversiteit*	Het zorgdragen voor het brede palet aan natuur in de Rotterdamse haven.	Haven
	ESRS E5	Materiaalinstromen, inclusief materiaalgebruik	*Materiaalgebruik HbR*	Het gebruik maken van grondstoffen en materialen zoals beton, staal, asfalt, granulaat, grond en zand door HbR bij het bouwen en onderhouden van infrastructuur in het HIC.	HbR
Social	**ESRS S1** **ESRS S2**	Veiligheid en gezondheid	*Arbeidsveiligheid*	Het borgen van de arboveiligheid binnen het HbR en bij onze projecten.	HbR & contractors

CSRD		CSRD Subtopics	Materiële thema's	Definitie	Scope
	ESRS S2	Baanzekerheid, werktijden, leefbaar loon, sociale dialoog, vrijheid van vereniging, collectieve onderhandelingen, werk-privébalans, kinderarbeid, gedwongen arbeid, adequate huisvesting, schoon water en sanitair, privacy, gendergelijkheid en gelijke beloning bij gelijkwaardig werk, opleiding en ontwikkeling vaardigheden, werkgelegenheid voor en inclusie van mensen met een beperking, maatregelen tegen geweld en intimidatie op de werkvloer, diversiteit	*Werken en arbeidsomstandigheden in de haven*	Het waarborgen van mensen- en arbeidsrechten en het tegengaan van mensenrechtenschending, een veilige en inclusieve werkomgeving en voldoende relevant werk in het HIC en een gezonde haven die bijdraagt aan een economisch en sociaal gezonde stad.	Haven
Bedrijfsspecifiek			*Stilvallen haven*	Het HIC wordt getroffen door de fysieke risico's van klimaatverandering. Zeespiegelstijging en extreem weer kunnen gevolgen hebben voor de haveninfrastructuur en assets van HbR en onze klanten. Het stilvallen van de operaties in het HIC door geopolitieke spanningen, zoals een handelsoorlog of terroristische aanslagen, en door cybercrime op het havenproces.	Haven
			Overlast geur en geluid	Het minimaliseren van overlast voor omwonenden van geur en geluid uit het HIC.	Haven
			Ondermijnende criminaliteit	Het bestrijden van illegale activiteiten in het HIC.	Haven

Processen om materiële impacts, risico's en kansen in kaart te brengen en te analyseren

In aanvulling op het hierboven beschreven materialiteitsproces zijn de processen om impacts, risico's en kansen in kaart te brengen en te prioriteren beschreven in de hoofdstukken over strategie en risicomanagement. Een beschrijving van het besluitvormingsproces en de daarmee samenhangende interne controleprocedures is te vinden in het hoofdstuk governance.

3.3 Environment

Hier leest u meer over:

- Klimaatmitigatie
- Vervuiling lucht en water
- Natuur en biodiversiteit
- Materiaalgebruik Havenbedrijf Rotterdam
- EU-Taxonomie

3.3.1 Klimaatmitigatie

De energietransitie speelt een belangrijke rol in klimaatmitigatie. Binnen ons programma Energietransitie werken we aan tal van projecten gericht op verduurzaming. Dit doen we samen met bedrijven, organisaties en overheden. In de haven van Rotterdam krijgen bedrijven de kans om samen te werken aan een duurzame toekomst. We richten ons op het transformeren van het havengebied naar een industriecomplex dat schone energiedragers produceert en duurzame, circulaire grondstoffen gebruikt, met klimaatneutraliteit als einddoel.

Als onderdeel van de in de overeenkomst van Parijs afgestemde EU-benchmarks, voelen wij ons sterk gemotiveerd om onze maatschappelijke verantwoordelijkheid te nemen en bij te dragen aan de doelstellingen van het Parijsakkoord. Daarom stellen we CO_2-reductiedoelen die in lijn zijn met een maximale opwarming van de aarde met 1,5°C. Dit doen we zowel voor de Rotterdamse haven als voor het Havenbedrijf Rotterdam zelf.

In dit hoofdstuk behandelen we de volgende materiële thema's: broeikasgasemissies haven, broeikasgasemissies Havenbedrijf Rotterdam en netto energieverbruik haven. Het beschreven beleid en de activiteiten vloeien voort uit onze ondernemingsstrategie en vinden hun besluitvorming via onze governancestructuur.

Effecten, risico's en kansen

Met behulp van de dubbele materialiteitsanalyse brachten we de effecten, risico's en kansen in beeld. Broeikasgasemissies van het Havenbedrijf Rotterdam en in het haven- en industriecomplex hebben effect op klimaatverandering. Bovendien hebben ontwikkelingen rondom klimaatdoelen en de energievraag gevolgen voor het imago en de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven.

Thema	Definitie	Impact	Risico's	Kansen
Broeikasgasemissies Haven	Het faciliteren van klanten in het HIC die met hun operaties broeikasgasemissies uitstoten.	De uitstoot van broeikasgassen draagt bij aan de verandering van het klimaat. Op lange termijn leidt het veranderde klimaat tot onomkeerbare gevolgen voor mens en milieu.	De gestelde klimaatdoelen en de maatregelen genomen om deze te halen kunnen leiden tot klanten die vertrekken door hogere milieukosten en een verslechterde concurrentiepositie door eisen die wij stellen aan klanten. De maatschappij kijkt steeds kritischer naar de haven, wat nadelig is voor onze gegunde toekomst en kan leiden tot hogere kosten voor compenserende maatregelen.	Het stellen van klimaatgerelateerde eisen aan nieuwe en bestaande klanten door middel van contractonderhandelingen geeft ons de kans om direct invloed uit te oefenen op de uitstoot van broeikasgassen in de haven. Via deze weg kunnen we vooruitstrevend inzetten op nieuwe duurzame waardeketens Die de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven versterken.

Thema	Definitie	Impact	Risico's	Kansen
Broeikasgasemissies HbR	De uitstoot van broeikasgasemissies door activiteiten van HbR.	De uitstoot van broeikasgassen draagt bij aan de verandering van het klimaat. Op lange termijn leidt het veranderde klimaat tot onomkeerbare gevolgen voor mens en milieu.	HbR heeft geen materiële risico's op het gebied van broeikasgasemissies van het HbR.	HbR heeft geen materiële kansen op het gebied van broeikasgasemissies van het HbR.
Netto energieverbruik Haven	De stijgende elektriciteitsbehoefte in het HIC door de vorderende energietransitie.	HbR heeft geen materiële impact op het gebied van energieverbruik.	Door de stijgende energiebehoefte in het HIC, concurreren we met andere energievragers. De hoge energievraag kan leiden tot hogere energiekosten en verminderde beschikbaarheid van elektriciteit voor andere gebruikers. De hoge energievraag kan leiden tot verminderende beschikbaarheid van elektriciteit en in de huidige situatie waarin de netwerkkosten in Nederland hoger zijn dan in omliggende landen ook leiden tot verminderde contractopbrengsten doordat klanten kiezen voor een vestiging buiten Rotterdam.	De Rotterdamse haven voorziet in de energiebehoefte van Nederlandse huishoudens en de industrie en zet in op energiezekerheid. Het belang van de Rotterdamse haven in de energievoorziening voorziet kansen om voortrekker te zijn in de energietransitie en daarmee bijdragen aan de stabiliteit en betrouwbaarheid van de energievoorziening in Nederland en Noord-west Europa.

Beleid

We hebben naast beleid voor een duurzame haven, specifiek beleid voor klimaatadaptatie en klimaatmitigatie (u leest hier meer over Klimaatadaptatie). Dit beleid richt zich onder meer op het beheersen van overstromingsrisico's in verschillende gebieden van de haven, zodat we voorbereid zijn op een verhoogde zeespiegel door klimaatverandering. Als beheerder en ontwikkelaar van het haven- en industriecomplex zijn we zeer betrokken bij de idee- en planvorming rond het gebruik van hernieuwbare energie.

Met de purpose van ons bedrijf voor ogen, willen we onze haven duurzaam ontwikkelen. Dat kan alleen samen met onze klanten in de haven. Daarom ontwikkelden we beleid om de doelstellingen voor CO_2-reductie in de haven (in 2030 55% reductie ten opzichte van 1990 en in 2050 CO_2-neutraal) beter te verankeren in ons terreinuitgiftebeleid. Dit doen we via drie sporen:

1. Nieuwe klanten moeten hun terrein in principe vanaf het begin CO_2-neutraal exploiteren;

2. Met bestaande klanten maken we op logische (contractherzienings)momenten duurzaamheidsafspraken;
3. Voor de top-20 grootste uitstoters streven we naar een actieplan op maat.

Vanaf 2024 geven we bedrijven in het Rotterdamse havengebied 2,5% korting (bij net-zero opereren 3,5%) op de landleasecontracten (huur en erfpacht) als ze dat bedrag jaarlijks investeren in verduurzaming. De deelname is vrijwillig. Grote uitstoters dienden een reductieplan in te leveren; overige klanten moeten tenminste eenzelfde bedrag investeren in verduurzaming als dat zij aan korting ontvangen. We controleren dit in 2025 op basis van een representatieve steekproef. In 2025 gaan we afspraken over CO_2-reductie vastleggen in nieuwe contracten en wijzigen in bestaande contracten. De voortgang monitoren we door afspraken te maken over de rapportage. Als een bedrijf de afgesproken reducties niet haalt, kunnen we bijvoorbeeld eerder verleende kortingen terugvorderen. Dit is een belangrijke wijziging in ons uitgiftebeleid: CO_2-reductiedoelstellingen worden een harde voorwaarde.

In 2024 maakten vrijwel alle bedrijven gebruik van de korting. Bij grote bedrijven controleerden en evalueerden we de plannen. Sommige bedrijven moesten hun korting terugbetalen, omdat ze geen plan hadden ingeleverd. De meeste investeringen richten zich op elektrificatie, het gebruik van CO_2-afvang (CCS), zonnepanelen en verduurzaming van wagenparken.

Duurzaamheid en efficiëntie spelen rol bij haventarieven

Per 1 januari 2025 introduceren we nieuwe haventarieven die duurzaamheid en efficiëntie centraal stellen. Voorheen baseerden we de zeehavengelden op de grootte van een schip en de hoeveelheid overslag. Nu voegen we een duurzaamheidscomponent toe, waarbij schepen die hoog scoren op de Environmental Ship Index (ESI) of een Green Award-certificaat hebben, minder zeehavengeld betalen. Ook de beladingsgraad telt mee: hoe efficiënter de benutte scheepscapaciteit, hoe lager het tarief per overgeslagen ton lading.

Koolstofbeprijzing

We realiseren in onze portefeuille verschillende type investeringen in de haven. Bij het besluit heeft de financiële impact vaak de overhand. We willen maatschappelijke verantwoordelijkheid nemen en verbreden daarom de beoordeling van investeringsvoorstellen door het laten meewegen van de niet-financiële impact. Vergroening is immers een cruciale pijler voor de toekomstbestendigheid van de haven.

We maken CO_2-emissies expliciet onderdeel van het beoordelingskader bij verschillende typen investeringen in de haven en onze eigen infrastructuur. We hebben hiervoor één uniforme berekeningsmethodiek op laten stellen. Voor investeringen in projecten gerelateerd aan de eigen bedrijfsvoering die leiden tot eigen scope 1 en 2 CO_2-emissies hanteren wij een interne prijs van 100 euro per ton. In 2024 waren er geen projecten waarop we de interne prijs konden toepassen. Hoewel de gemiddelde Europese marktprijs in 2024 circa 65 euro per ton was, kennen wij een hogere monetaire waarde toe aan onze CO_2-uitstoot. Voor investeringen in klant- en publieke infrastructuur nemen wij de CO_2-volumes zonder monetaire vertaling mee in onze afweging.

Activiteiten

Onze activiteiten met betrekking tot klimaatmitigatie verdelen we over vier pijlers. De pijlers richten zich op de reductie van broeikasgasemissiereductie in de haven en bij het Havenbedrijf Rotterdam. Pijler 1 en 2 richten zich ook op het efficiënt en duurzaam energieverbruik, waaronder ook het bijdragen aan het oplossen van de netcongestie in de Rotterdamse haven. De pijlers en bijbehorende activiteiten 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). Bij het ontwikkelen van projecten binnen deze pijlers houden we rekening met richtlijnen op het gebied van energie-efficiëntie, klimaatadaptatie, klimaatmitigatie en hernieuwbare energie. Hieronder lichten we iedere pijler toe, waarna de activiteiten per materieel thema volgen.

Pijler 1 Efficiency en infrastructuur

In de eerste pijler nemen we samen met partners efficiency-maatregelen en leggen we infrastructuur aan. Restwarmte gebruiken we om woningen, bedrijfsgebouwen en kassen te verwarmen. CO_2 vangen we af en slaan we op onder de Noordzee. Deze ontwikkelingen vragen veel extra infrastructuur, zoals pijpleidingen en kabels. Het Havenbedrijf Rotterdam treedt vaak op als projectontwikkelaar, investeerder, aanjager en regisseur. Die laatste twee rollen zijn ook van toepassing op de aanpak van de netcongestie. De projecten en activiteiten horend bij deze pijler lichten we per materieel thema toe.

Broeikasgasemissies haven		
Warmteling Gasunie legt een transportleiding aan voor warmte uit de Rotterdamse haven naar huishoudens, kantoren en glastuinbouw in de regio. De ingebruikname van de ondergrondse warmteleiding verschilt per regio. Het doel is om in Den Haag uiterlijk vanaf stookseizoen 2026/2027 te draaien op warmte via Warmteling.	**Delta Rhine Corridor** Het Havenbedrijf Rotterdam en verschillende industriepartners onderschrijven het belang voor de aanleg van de Delta Rhine Corridor, een bundel van pijpleidingen tussen de Rotterdamse haven, Moerdijk, Chemelot en het Duitse Rijnland.	**Porthos** Het Havenbedrijf Rotterdam investeert samen met partners in de infrastructuur van het Porthos-project. Porthos is het eerste grote Carbon Capture and Storage project in Nederland. Hieronder leest u meer over het project.

Porthos vordert gestaag

Porthos startte in 2024 met de aanleg van het CO_2-transport en -opslagproject. In april boorde een werkploeg het eerste gat onder de zeewering op de Maasvlakte. Porthos transporteert afgevangen CO_2 via een compressorstation in de Rotterdamse haven naar een platform 20 kilometer uit de kust. Daar wordt de CO_2 permanent in lege gasvelden onder de Noordzeebodem opgeslagen. De aanleg van het project vordert gestaag. In de eerste bouwfase richten we ons op landzijdige activiteiten, zoals de aanleg van de onshore leiding. Ook is de bouw van het koelwaterpompgebouw en het compressorstation gestart. De samenwerking met Aramis, een CCS-initiatief van Shell, Total, Gasunie en EBN, is een nieuwe fase ingegaan. Aramis en diens klanten gaan mogelijk gebruikmaken van de Porthos - infrastructuur, waaronder de capaciteit die beschikbaar is in de landleiding van Porthos.

Bij een bezoek aan één van de bouwplaatsen zei CEO Boudewijn Siemons van het Havenbedrijf Rotterdam het volgende:

'Dit project levert een belangrijke bijdrage aan het doel de CO_2-uitstoot in het Rotterdamse havengebied in 2030 met 55% te hebben verminderd en in 2050 een CO_2-neutrale haven te zijn. Als Europese energiehaven faciliteren wij de ontwikkeling van CO_2-infrastructuur en de verbindingen met buurlanden voor CO_2-reductie van de Europese industrie. Dit is het begin van een CO_2-infrastructuur in de haven die toekomstige opslagprojecten voor CO_2-reductie mogelijk maakt, evenals projecten waarbij CO_2 als grondstof wordt gebruikt.'

Delta Rhine Corridor richt zich op waterstof en CO_2 om industrie te verduurzamen

In december 2024 kondigde de overheid aan dat de Delta Rhine Corridor (DRC) zich richt op waterstof en CO_2. De DRC legt leidingen aan tussen Rotterdam, Chemelot en Noordrijn-Westfalen. Wij zijn blij met dit besluit, omdat deze leidingen belangrijk zijn voor de verduurzaming van de industrie. De waterstofleiding is naar verwachting klaar tussen 2031 en 2032, en de CO_2-leiding tussen 2032 en 2033. Dit is goed nieuws voor bedrijven die willen investeren in waterstofproductie, -opslag en -gebruik.

De CO_2-leiding is belangrijk voor Rotterdam en andere industriële gebieden in Nederland, Duitsland en Noordwest-Europa, en helpt bij CO_2-opslag in lege gasvelden onder de Noordzee. De plannen voor de buisleidingenbundel begonnen in 2021 met een haalbaarheidsstudie voor vier nieuwe pijpleidingen. Hoewel de waterstofdrager ammoniak nu buiten de scope valt, blijft de planvorming doorgaan.

Broeikasgasemissies HbR
Opdrachten aan leveranciers Nieuwe onderhoudscontracten met aannemingsmaatschappij Van Gelder voor de weginfrastructuur en Idverde voor de groenvoorzieningen van de Rotterdamse haven verplichten deze bedrijven om vanaf 2025 emissieloos onderhoud te verrichten. Het Havenbedrijf Rotterdam treedt hier op als aanjager van duurzaamheid.

Duurzame raamcontracten voor droge infra

Het Havenbedrijf Rotterdam sloot in 2024 nieuwe raamcontracten voor droge ingenieursdiensten. Arcadis, Antea Group en Movares werken aan multidisciplinaire projecten, zoals gebiedsontwikkeling en viaducten. Fugro en IV Infra richten zich op monodisciplinaire projecten, met wegen en inritten als belangrijke voorbeelden. De contracten focussen op veiligheid, duurzaamheid en digitalisering, met samenwerking en partnerschap als basis.

Energiegebruik haven		
Energy Board Haven en Industriecomplex Netbeheerders TenneT en Stedin lieten in oktober 2023 weten dat er de komende jaren sprake blijft van krapte op het elektriciteitsnet en er een wachtlijst geldt voor nieuwe aansluitingen in de Europoort, Botlek en Pernis. Ook de capaciteit op de Maasvlakte en in de Waal- en Eemhaven loopt terug. Om de congestie aan te pakken en ruimte op het net vrij te maken voor verdere verduurzaming, richtten het Havenbedrijf Rotterdam, TenneT en Stedin een gezamenlijke Energy Board Haven en Industriecomplex op. Een onafhankelijke clusterregisseur leidt deze board, ondersteund door het Programmabureau Rotterdam-Moerdijk.	**Plan van aanpak** De Energy Board ontwikkelt een programmaplan met drie sporen: sneller bouwen, betere programmering door inzicht in data, en het vergroten van de flexibele capaciteit. Omdat het programmaplan van de Energy Board ook van belang is voor pijler 2 (nieuw energiesysteem) leest u daar meer over de uitwerking van de drie sporen.	**New Energy Taskforce** Ter ondersteuning van het Energy Board startte het Havenbedrijf Rotterdam de New Energy Taskforce, die per knelpunt in het havengebied onderzoekt hoe nieuwe oplossingen al op korte termijn ruimte op het net kunnen creëren. Denk hierbij aan energieopslag, inzet van reservecapaciteit of oprichting van 'Energy Hubs' waarin bedrijven onderling capaciteit kunnen uitwisselen en optimaliseren. De Taskforce begon in januari 2024 en voerde gesprekken met bedrijven om hen te ondersteunen met oplossingen voor congestie.

Pijler 2 Nieuw energiesysteem

In deze pijler staat het veranderen, vaak met partners, van het energiesysteem centraal. In plaats van olie en gas te gebruiken voor verhitting, stapt de industrie over op elektriciteit en (groene) waterstof. Hiervoor is voldoende en betaalbare elektriciteit nodig uit bronnen als wind en zon. Het Havenbedrijf Rotterdam is aanjager en ontwikkelaar van de noodzakelijke verandering. De projecten en activiteiten horend bij deze pijler worden hieronder per materieel thema toegelicht.

Broeikasgasemissies HbR	
World Port Center Het World Port Center (WPC) heeft energielabel A en beschikt over de duurzaamheidscertificaten WELL Gold en BREEAM Excellent. Het gebouw wordt verwarmd met restwarmte van de industrie en gekoeld met Maaswater.	**Gebouwen en elektriciteit** Ons eigen vastgoed voldoet aan de BREEAM-Outstanding standaard. Daarnaast zijn de emissies van onze ingekochte elektriciteit de afgelopen jaren fors gereduceerd dankzij het gebruik van 100% groene stroom.

Energiegebruik haven		
Programmaplan Elektriciteitsinfrastructuur Havenindustrieel complex Het Programmaplan Elektriciteitsinfrastructuur Havenindustrieel Complex (TenneT, Stedin, Deltalinqs en het Havenbedrijf Rotterdam) richt zich op het versneld oplossen van congestie. Het plan bestaat uit drie sporen, in overeenstemming met het Landelijk Actieprogramma Netcongestie. Het eerste spoor richt zich op sneller bouwen door de afhankelijkheden van diverse netinvesteringen en het gebruik van de ondergrond beter in kaart te brengen, inclusief opties voor versnelling. Het tweede spoor beoogt een betere afstemming tussen de toekomstige capaciteitsvraag van de industrie en de uitbreiding van het elektriciteitsnet. Het derde spoor richt zich op het vergroten van de flexibele capaciteit ten behoeve van congestiemanagement.	**Industriele flexibiliteit** Tot de uit te voeren acties als onderdeel van spoor 3 behoren onder meer: - Onderzoek naar mogelijkheden voor flexibiliteit vanuit de industrie als onderdeel van het 'Programmaplan Elektriciteitsinfrastructuur Havenindustrieel Complex'. - Studie naar grootschalige flexibiliteit op enkele locaties versus flexibiliteit 'achter de meter' bij meerdere klanten. - Onderzoek naar tijdelijke maatwerkoplossingen voor industriële elektrificatie ondanks congestie.	**Verplicht congestiemanagement** De recente ontwikkelingen binnen wet- en regelgeving: - Grootverbruikers met een gecontracteerd transportvermogen groter dan 1 MW kunnen verplicht worden bij te dragen aan congestiemanagement. - Producenten en verbruikers moeten al het gecontracteerde transportvermogen aanbieden voor congestiemanagement, met uitzonderingen voor vitale processen van groot openbaar belang. - Mogelijke inzet van maatregelen via netbeheerders om netcongestie tegen te gaan als andere acties onvoldoende resultaat opleveren.

Botlek Stoomnetwerk helpt haven te verduurzamen

Op 4 december 2024 sloegen partners de eerste paal voor de uitbreiding van het Botlek Stoomnetwerk. Dit innovatieve netwerk, waaraan AVR, Cabot, LANXESS, LyondellBasell en Huntsman bijdragen, hergebruikt restwarmte in the vorm van stoom. Dit bespaart jaarlijks tot 50 miljoen m³ aardgas en reduceert de uitstoot van CO_2 en stikstof aanzienlijk. Bij volledige benutting kan de besparing oplopen tot 200 miljoen m³ aardgas en 400 kiloton CO_2 per jaar. Havenbedrijf Rotterdam speelde als initiator een belangrijke rol in het verbinden van de partners. De ingebruikname van de uitbreiding staat gepland voor begin 2026.

CEO van het Havenbedrijf Rotterdam Boudewijn Siemons zei hierover: 'Dit moment markeert de volgende stap in het stoomnetwerk waarin industriële spelers in de Botlek hun krachten bundelen om hun aardgasverbruik te reduceren. Dit project laat nog eens zien dat samenwerking in de haven essentieel is om te komen tot minder CO_2-uitstoot.'

Pijler 3 Nieuw grondstoffen- en brandstoffensysteem

Bij deze pijler concentreren we ons op het bieden van duurzame alternatieven voor fossiele brandstoffen en grondstoffen. Dit kan door het gebruik van biomassa, gerecyclede materialen, groene waterstof en CO_2. Het Havenbedrijf Rotterdam zoekt actief naar bedrijven die bijdragen aan een circulaire economie. De projecten en activiteiten horend bij deze pijler lichten we hieronder per materieel thema toe.

Plastic afval als grondstof voor circulaire haven

Plastic is ideaal voor diverse producten vanwege zijn lange levensduur, lichte gewicht en eenvoudige onderhoud. De productie van plastic leidt jaarlijks tot 1,5 miljoen ton afval in Nederland. Bijna de helft hiervan wordt gerecycled, maar de Rotterdamse haven streeft naar een veel hoger percentage. Op dit moment verdwijnt de helft van het plastic afval in afvalverbrandingsinstallaties, wat waardevolle grondstoffen kost en leidt tot CO_2-uitstoot.

Wij willen dat in 2030 20% van het productievolume van brandstoffen en chemische producten circulair is. Plastic recycling speelt een cruciale rol in het behalen van deze ambitie. Het helpt de CO_2-uitstoot te verminderen en productieprocessen circulair te maken. Samenwerking in de waardeketen is essentieel voor circulaire plasticoplossingen. We zetten ons in om deze innovatieve industrie een prominente plaats te geven in het Rotterdamse haven- en industriecomplex.

Broeikasgasemissies haven	
Bioraffinaderijen	**Waterstof**
Neste bouwt op de Maasvlakte een nieuwe biobrandstoffenfabriek, gericht op de productie van duurzame brandstof voor de luchtvaart. De nieuwe fabriek wordt vlakbij de bestaande biobrandstoffenfabriek van Neste gebouwd. In Pernis is ruimte voor een biobrandstoffenfabriek van Shell. De bouw hiervan ligt sinds 2024 tijdelijk stil. Het doel van Shell is om de biobrandstoffabriek voor 2030 te openen.	Gasunie en het Havenbedrijf Rotterdam initieerden samen een nieuwe waterstofleiding die de ruggengraat vormt van de toekomstige waterstofinfrastructuur in de Rotterdamse haven. Op het conversiepark op de Maasvlakte bouwt Shell aan Europa's grootste waterstoffabriek waar groene waterstof met windenergie van zee wordt gemaakt. De 200 MW electrolyser kan naar verwachting dagelijks 60.000 kilogram hernieuwbare waterstof produceren. De energie-intensieve industrie, waaronder een deel van de chemie en raffinage, heeft waterstof nodig als hernieuwbare vervanger voor aardgas. Daarom verwachten klanten in Noordwest-Europa een grote vraag naar waterstof.

'Waterstof speelt een sleutelrol in de energietransitie'

Paul Hoogeveen is Directeur van het in het Rotterdamse haven- en industriecomplex gevestigde Air Products. Deze Amerikaanse multinational is onder andere gespecialiseerd in de levering van industriële gassen. Hij bespreekt de invloed van de energietransitie en de uitdagingen en kansen van waterstof. Ondernemen in het haven- industriecomplex en de rol van het Havenbedrijf Rotterdam komen ook aan bod.

Verandert jullie rol onder invloed van de energietransitie?
'De energietransitie brengt veel veranderingen met zich mee en dat betekent ook dat we als bedrijf zichtbaarder worden. Waar we voorheen een rustig opererend bedrijf waren, beginnen we nu een meer prominente rol te krijgen in de energietransitie. Dit komt doordat we bedrijven kunnen helpen hun CO_2-uitstoot te verminderen en duurzamer te worden. Wij leveren essentiële industriële gassen, technologieën en expertise aan verschillende industrieën, waaronder raffinage, chemie, metaalbewerking, elektronica, productie en voedingsmiddelen. Als wereldleider in waterstof versnellen we de energietransitie met megaprojecten voor schone waterstof, gericht op het koolstofvrij maken van industriële sectoren en zwaar transport. In die trajecten is het gebruik van ammoniak belangrijk.'

Waarom roept ammoniak als waterstofdrager vragen op?
'Waterstof speelt een sleutelrol in de energietransitie. Wij zetten in op het uitbreiden van de mogelijkheden van waterstof, bijvoorbeeld door het ontwikkelen van projecten voor geïmporteerde groene waterstof uit landen waar hernieuwbare energie in grote mate aanwezig is. Nederland zet terecht in op het lokaal produceren van waterstof, maar alle analyses laten zien dat zonder grootschalige import van waterstof de 2050-doelen onhaalbaar zijn. Ammoniak zorgt dan in de meeste gevallen voor het vervoer van de waterstof. Ik merk dat er veel onwetendheid en angst heerst rond ammoniak, maar wij hebben de kennis en expertise in huis om gefundeerde antwoorden te geven. We nemen serieuze technische maatregelen om de risico's te minimaliseren, bijvoorbeeld door de ammoniak af te koelen tot vloeistof voor transport.'

Hoe is het om in het haven- en industriecomplex te ondernemen?
'Ondernemen in de Rotterdamse haven doen we met veel plezier. De haven is planologisch goed opgezet en biedt een uitstekende infrastructuur, zoals weg-, spoor- en waterverbindingen. Hoewel we te maken hebben met netwerkcongestie, zijn er initiatieven om dit probleem binnen enkele jaren op te lossen. Ik vind de Rotterdamse haven vooruitstrevend in het stimuleren van de energietransitie, wat het een goede plek maakt om te ondernemen.'

Wat vindt u van de rol van het Havenbedrijf Rotterdam?
'Het Havenbedrijf Rotterdam speelt een voortrekkersrol in de energietransitie door bijvoorbeeld de aanleg van waterstofinfrastructuur te stimuleren. Ze faciliteren samenwerking tussen bedrijven, overheden en maatschappelijke organisaties, en communiceren de noodzaak en voordelen van de energietransitie naar het publiek. Dit helpt om draagvlak te creëren en de transitie te versnellen. Bovendien voeren ze gesprekken met de industrie en creëren ze steun in de publieke opinie, wat essentieel is voor het succes van de energietransitie.'

'Ik wil de hele supplychain in actie zien'

Mark Stoelinga, manager energie en infrastructuur bij Havenbedrijf Rotterdam: 'Ik wil aan de voorkant van de energietransitie staan en wat teruggeven aan de samenleving. Mijn doel is om de stroom voor waterstof op gang te brengen. Ik wil de hele supply chain in actie zien: van productie in een ver land, naar de aankomst in Rotterdam, het kraken, en de waterstof in een pijpleiding naar de klant. Er moet veel gebeuren, maar ik heb al eerder gezien dat het snel kan gaan. Vooral als iedereen er achter gaat staan. Rotterdam is een heel belangrijke energiehaven en dat willen we blijven, maar dan voor groene energie.'

Dilemma waterstofdragers – kan in de haven een snelle transitie samengaan met veiligheid op het hoogste niveau?

In Noordwest-Europa zijn de bevolkingsdichtheid en welvaart, en daarmee het energieverbruik, zo hoog dat de vraag naar energie hier groter is dan het potentiële aanbod. Dat geldt ook voor hernieuwbare energie. Europa wil daarom via haar havens hernieuwbare energie importeren om zo in 2050 klimaatneutraal te kunnen zijn. Het is hiervoor noodzakelijk grote hoeveelheden groene waterstof naar Europa te verschepen vanuit andere werelddelen met veel zon en wind. Echter, waterstof kan nu als gas of in vloeibare vorm nog niet eenvoudig over lange afstanden per schip worden vervoerd. Door waterstof te verbinden aan een andere stof, een waterstofdrager, kan dat wel. De eerste groene waterstof komt naar alle waarschijnlijkheid met ammoniak als drager naar Noordwest-Europa, ook via de haven van Rotterdam.

Wat vindt de omgeving?

Inwoners van de omliggende dorpen en kernen hebben zorgen over het vervoeren en verwerken van grotere volumes van ammoniak in de haven. Zij willen meer inzicht in de veiligheidsrisico's van de verschillende activiteiten met ammoniak. In de haven wordt nu al gewerkt met verschillende gevaarlijke stoffen: explosief, brandbaar en giftig. Tijdens de transitie verschuiven de volumes van de stoffen die door de haven gaan. Bedrijven werken nu al met brandbare en explosieve waterstof en giftig ammoniak; vanaf 2027 zullen de volumes daarvan toenemen door grootschalige import. In de omgeving van de haven zijn vooral zorgen over de gevolgen van het mogelijk vrijkomen van ammoniak en willen mensen weten hoe hun veiligheid wordt verzekerd.

Wat zegt het Havenbedrijf Rotterdam?

We willen dat mensen graag in deze regio willen wonen en werken. Veilig zijn en je veilig voelen zijn daarin doorslaggevend. We begrijpen de zorgen over het werken met ammoniak in de haven daarom heel goed. Uiteraard moet alles wat in de haven gebeurt, verantwoord zijn. Werken met ammoniak vraagt specifieke veiligheidseisen van alle partijen en zij moeten deze dan ook zorgvuldig toepassen. Het Havenbedrijf Rotterdam vindt het daarnaast belangrijk dat mensen die in de buurt van de haven wonen, worden betrokken bij de veranderingen in haven door de energietransitie. Wij verbinden daarvoor bedrijven met omwonenden en stimuleren hen tijdig in gesprek te gaan over de ontwikkeling van onder andere nieuwe ammoniakterminals. Op die manier bevorderen we dat bedrijven de zorgen van de omgeving meenemen in de ontwikkeling van hun plannen.

De Rotterdamse haven wil waterstof in alle vormen en in alle dragers kunnen op- en overslaan. Op dit moment hebben alle dragers voor- en nadelen op het gebied van kosten, leveringszekerheid, veiligheid, gezondheid, milieu, ruimtelijke inpassing, broeikasgas- en stikstofemissies. Over de hele wereld kiezen bedrijven op dit moment voor het vervoer van waterstof met ammoniak als drager. Voor hen is het een voordeel dat er al decennia in de industrie en logistiek, ook in onze haven, met de stof wordt gewerkt en dat het vervoer van waterstof met ammoniak nu al veilig kan en technisch en economisch haalbaar is. Op langere termijn zullen ook andere waterstofdragers worden gebruikt voor het vervoer van waterstof naar Rotterdam.

Bedrijven en overheden investeren in een gedegen voorbereiding voor het werken met grotere hoeveelheden ammoniak in de haven. Wet- en regelgeving voor nieuwe opslagtanks voor ammoniak is bijvoorbeeld onlangs geactualiseerd en aangescherpt (PGS-12) en wordt gebruikt voor vergunningverlening. Ook in het veiligheidsbeleid van de (Rijks)Havenmeester wordt specifiek aandacht besteed aan schepen die ammoniak vervoeren, op ammoniak gaan varen en de brandstof in de haven gaan bunkeren. In die verschillende wet- en regelgeving, procedures en richtlijnen zijn extra zekerheden ingebouwd om te voorkomen dat, zelfs na technisch falen of een menselijke fout, grote hoeveelheden ammoniak kunnen vrijkomen. Opslagtanks worden extra beschermd met een betonnen buitenwand en zijn daarnaast uitgerust met een techniek die lekkages direct en vroegtijdig detecteert en automatisch activiteiten uitschakelt, aansluitingen afsluit en medewerkers alarmeert. Ook internationale regelgeving voor de bouw van schepen bevat dergelijke strikte maatregelen. Bedrijven investeren daarnaast in de scholing van medewerkers die met ammoniak gaan werken. Ook de hulpdiensten, zoals de Gezamenlijke Brandweer voor de haven en de industrie in de regio Rijnmond bereiden zich voor. Door deze zorgvuldige voorbereidingen is het Havenbedrijf Rotterdam ervan overtuigd dat de veiligheid voor iedereen in deze regio op hoog niveau kan blijven terwijl het tempo van de energietransitie zo hoog mogelijk blijft.

Recycling batterijen in Rotterdamse haven

Het internationale bedrijf SK tes opent een nieuwe fabriek voor het recyclen van batterijen in de Rotterdamse haven. De fabriek wint cruciale grondstoffen terug uit lithiumbatterijen, accu's van elektrische auto's en batterijproductieschroot. Hiermee speelt het bedrijf in op de groeiende vraag naar materialen voor batterijproductie, vooral voor elektrische voertuigen.

SK tes brengt 'black mass' terug in de toeleveringsketen van batterijen. Dit is een halffabricaat dat zeldzame metalen bevat, zoals lithium, kobalt en nikkel. Door deze waardevolle materialen te herwinnen, vermindert SK tes de milieu-impact van weggegooide batterijen en ondersteunt het de groeiende vraag naar schaarse grondstoffen voor nieuwe batterijen. De opening van deze fabriek sluit naadloos aan bij de verduurzamingsplannen van de Rotterdamse haven.

Project voor duurzamere vliegtuigbrandstof

Rotterdam The Hague Airport (RTHA) en het Havenbedrijf Rotterdam tekenden een intentieovereenkomst om toeleveringsketens voor duurzamere brandstoffen, zoals Sustainable Aviation Fuels (SAF) en waterstof, te ontwikkelen. Beide 'havens' richten zich op het opzetten van nieuwe ketens voor de toevoer, productie en afname van alternatieve brandstoffen en delen hun kennis op dit gebied.

De verduurzaming van de luchtvaart omvat drie richtingen: duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF), batterij-elektrisch vliegen en het gebruik van groene waterstof. Voor kortere vluchten zal elektrificatie plaatsvinden, terwijl SAF versneld wordt bijgemengd voor commerciële vluchten. Daarnaast focust de luchthaven op waterstof, wat nieuwe infrastructuur en ketens vereist. In de haven van Rotterdam produceren en importeren diverse bedrijven duurzame kerosine en waterstof. RTHA biedt ruimte voor innovatie en ontwikkelt kleinschalige waterstofopslag. De nabijheid van de Rotterdamse haven maakt de regio geschikt om bij te dragen aan de verduurzaming van de luchtvaart.

Broeikasgasemissies HbR		
Materialen Binnen ons Programma Circulariteit werken we aan 100% circulaire bouwmaterialen. We stimuleren circulariteit van beton door aannemers te verplichten 25% van het betongranulaat te laten komen uit hergebruikt granulaat. We hebben ook roadmaps ontwikkeld voor de footprintverlaging van materialen zoals staal, beton en asfalt, en testen met geopolymeerbeton met een lagere CO_2-footprint. Lees meer in materiaalgebruik HbR.	**PRISMA en Infra Innovatie** Binnen het Programma PRISMA werken we aan het verminderen en vergroenen van onze baggeractiviteiten, bijvoorbeeld door te testen met baggeren op waterstof. Ons Programma Infra Innovatie richt zich op levensduurverlenging van onze assets en vermindering van materiaalgebruik, met projecten zoals proef heipalen op de Maasvlakte en proef afmeerpalen in het Calandkanaal.	**Emissieloze bouwplaats** We streven naar emissieloze bouwplaatsen en voorzien deze van bouwstroom. We onderschrijven het Convenant 'Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB)' en nemen hierin vaak een koppositie in.

Pijler 4 Duurzaam transport

Als belangrijke logistieke hub van Europa neemt het Havenbedrijf Rotterdam samen met ketenpartijen het voortouw in de verduurzaming van transport op basis van efficiëntie, de aanleg van walstroom, nieuwe duurzame brandstoffen en internationale samenwerkingen voor CO_2-neutraal transport. De projecten en activiteiten horend bij deze pijler lichten we hieronder per materieel thema toe.

Broeikasgasemissies haven		
Walstroom Walstroom is een systeem dat aangemeerde schepen voorziet van elektriciteit vanaf de kade, waardoor schepen hun dieselgeneratoren kunnen uitschakelen en de uitstoot van schadelijke stoffen kunnen verminderen. Walstroom is een cruciale pijler van de verduurzamingsstrategie voor de Rotterdamse haven. Bovendien zorgt walstroom ervoor dat schepen minder geluid maken. Momenteel beschikken vrijwel alle wachtplaatsen voor binnenvaartschepen over een walstroomaansluiting.	**Realisatie** Enkele jaren geleden richtten het Havenbedrijf Rotterdam en Eneco de joint venture Rotterdam Shore Power (RSP) op om walstroomprojecten te realiseren. Na studies en proefprojecten was het eerste grote project de walstroominstallatie voor de offshore schepen van Heerema in het Calandkanaal bij Rozenburg. Ook bij Boskalis in de Waalhaven legde het consortium walstroom aan. In 2024 heeft DFDS in Vlaardingen de walstroominstallatie in gebruik genomen. Via Cruise Port Rotterdam wordt naar verwachting in 2025 de walstroominstallatie voor de cruiseterminal voltooid.	**Toekomst** Vanaf 2030 is het verplicht walstroom te leveren aan 90% van de container-, cruise-, ferry- en passagiersschepen. Het Havenbedrijf Rotterdam en andere grote Noordwest-Europese havens streven ernaar om in 2028 grote containerschepen aan de walstroom te hebben. Hierover maakten wij in 2024 afspraken met ECT, APMT en RWG. Walstroom zorgt voor een lagere CO_2–emissie en een betere luchtkwaliteit.

Succesvolle proef met verplaatsbare walstroom

In 2024 voerden we een succesvolle pilot uit met verplaatsbare batterij-containers voor walstroom. Deze proef vond plaats op een operationele terminal. Zero Emission Services (ZES) leverde de batterij-containers. ZES is een deelneming van het Havenbedrijf Rotterdam en bekend van hun batterij-elektrisch varende binnenvaartschepen.

Hoewel de kosten hoger liggen dan bij reguliere walstroomaansluitingen, biedt deze oplossing een alternatief voor locaties zonder netaansluiting. De pilot, deels gefinancierd door de Nationale Samenwerkingsovereenkomst Luchtkwaliteit, had als doel de luchtkwaliteit in stedelijke gebieden te verbeteren. Samen met de gemeente Rotterdam onderzoeken we bredere toepassingen van dit flexibele walstroomconcept.

Broeikasgasemissies HbR		
Eigen vaartuigen Onze vaartuigen varen op de schone brandstof HVO100. We bereiden de aankoop van nieuwe RPA-vaartuigen voor, met de ambitie om deze waar mogelijk emissieloos te laten varen.	**Onze mobiliteitsinitiatieven** Ons doel is om de CO_2-footprint van mobiliteit in 2030 met 60% te reduceren ten opzichte van 2019. We stimuleren medewerkers om met de fiets of het openbaar vervoer te reizen en hebben grotendeels een elektrisch wagenpark. Ons doel is een emissieloos personenwagenpark vanaf 2026.	**Mobiliteitsnetwerken** We zijn aangesloten bij nationale en regionale mobiliteitsnetwerken zoals Anders Reizen en de Rotterdamse Klimaatalliantie Duurzame Mobiliteit.

Financiële effecten van activiteiten

We maken voor elke activiteit zorgvuldig afwegingen over welke financiële middelen nodig zijn om het project te realiseren. In 2024 investeerden we in totaal 17,5 miljoen euro in projecten die zich primair bezighouden met de energietransitie. Daarnaast investeerden we in deelnemingen, zoals Rotterdam Shore Power en Distro Energy, die zich inzetten voor de energietransitie. Deze investeringen zijn opgenomen op de balans onder financiële vaste activa. In 2024 gaven we 5,6 miljoen euro korting via de Green Award en de Environmental Shipping Index. Op deze manier belonen wij schepen die hebben geïnvesteerd in de verbetering van milieuprestaties. Deze kortingen zijn verwerkt in de winst- en verliesrekening onder de opbrengsten uit zeehavengelden. De omzet, OpEx en CapEx die volgens EU-normen als duurzaam geclassificeerd kunnen worden, zijn te vinden in EU-Taxonomie.

Doelstellingen en resultaten

Broeikasgasemissies Haven

De rol van het Havenbedrijf Rotterdam is vooral het creëren van de juiste condities waardoor bedrijven kunnen overschakelen op duurzame productiewijzen, of juist voor onze haven kiezen om te investeren in plaats van elders. Zo versnelt het Havenbedrijf Rotterdam de transities en komen de te behalen doelen dichterbij.

CO_2-uitstoot in ons haven-en industriecomplex

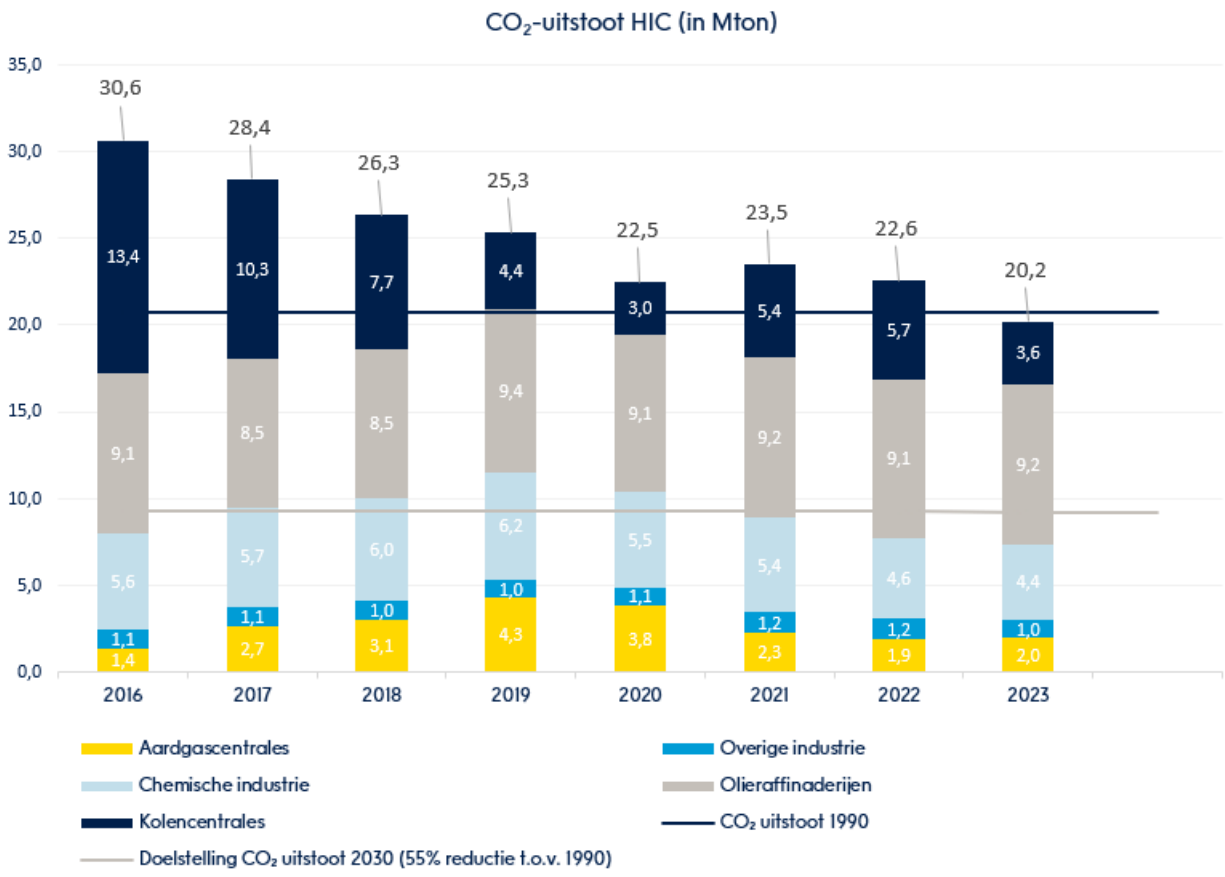
Materieel thema	*(Kritische) Prestatie Indicatoren*	*Doelstelling 2023*	*Realisatie 2023*	*Realisatie 2022*	*Realisatie 2021*
Broeikasgasemissies Haven	CO_2-uitstoot HIC (Mton)	*21,8 Mton*	*20,2 Mton*	*22,6 Mton*	*23,5 Mton*

De uitstootgegevens afkomstig van onze bronnen zijn pas na het eerste kwartaal van 2025 beschikbaar. Daarom loopt het gerapporteerde cijfer één jaar achter en rapporteren we in 2024 het cijfer over 2023. Het Havenbedrijf Rotterdam berekent de CO_2-uitstoot van gevestigde bedrijven in de haven op basis van geregistreerde emissies in het nationale emissieregistratiesysteem van de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) en geregistreerde emissies via elektronische Milieujaarverslagen. Het Havenbedrijf Rotterdam werkt er doorlopend aan om broeikasgasemissies in de haven zo goed mogelijk in kaart te brengen. Op onze website geven we meer uitleg over de manier waarop we de CO_2-uitstoot in de haven berekenen en welke bronnen we daarvoor op dit moment gebruiken. Voor 2023 is ten opzichte van de rapportage over 2022 voor twee bedrijven aanvullende uitstoot geregistreerd. Deze aanvullingen zijn niet materieel op het totaal. Bedrijven die met hun uitstoot geregistreerd staan in het Emission Trade System, op www.emissieregistratie.nl of geregistreerd in de DCMR-inventarisatie nemen we mee in het totale uitstootcijfer haven- en industriecomplex.

Het CO_2-reductiedoel van 55% in 2030 en klimaatneutraliteit in 2050 baseren we onder andere op klimaatstudies van het IPCC en het doel van het Parijsakkoord om de opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 1,5 °C. Dit doel omvat het haven- en industriecomplex, waardoor het Havenbedrijf Rotterdam een stap zet in maatschappelijk verantwoord ondernemen.

- De doelstelling voor 2023 van de absolute CO_2-uitstoot in het haven- en industriecomplex bedroeg 21,8 Mton.
- De gerealiseerde CO_2-uitstoot van het haven- en industriecomplex in 2023 kwam uit op 20,2 Mton en daarmee haalden we onze doelstelling.
- De gerealiseerde uitstoot van 20,2 Mton ligt onder het niveau van 1990 (20,7 Mton). De referentie van 1990 is gewijzigd door de uitstoot van Dordrecht (0,1 Mton).

Onderstaande afbeelding geeft de CO_2-uitstoot over de afgelopen jaren in het haven- en industriecomplex weer:



Broeikasgasemissies Havenbedrijf Rotterdam

Materieel thema	(Kritische) Prestatie Indicatoren	Doelstelling 2030	Realisatie 2024	Realisatie 2023	Realisatie 2022
Broeikasgasemissies HbR	CO_2-uitstoot HbR	Scope 1 & 2: -90% Scope 3: Opdrachten aannemers -45%, zakelijke reizen en woon-werkverkeer -60% en scheepvaart -20%	Scope 1 & 2: 853 ton Scope 3: Opdrachten aannemers 22.658 ton, zakelijke reizen 390 ton, woon-werkverkeer 942 ton en scheepvaart 2.157.000 ton		

Als voortrekker in de energietransitie en versneller van duurzaamheid in de Rotterdamse haven wil het Havenbedrijf Rotterdam verantwoordelijkheid nemen door voor de eigen organisatie ambitieuze CO_2-reductiedoelen te formuleren.

Conform het Greenhouse Gas Protocol wordt er onderscheid gemaakt in drie soorten emissies: scope 1, 2 en 3. Deze drie soorten emissies en de vertaling hiervan naar geïnventariseerde emissiebronnen bij het Havenbedrijf Rotterdam staan in het volgende schema samengevat:

Soort emissies	Scope 1	Scope 2	Scope 3
Emissiebronnen Havenbedrijf Rotterdam	Eigen vaar- en voertuigen, en eigen vastgoed	Ingekochte elektriciteit en stadswarmte	Opdrachten aannemers (categorie 1), zakelijke reizen (categorie 6), woon-werkverkeer (categorie 7) en scheepvaart in het havengebied tot 60km uit de kust (categorie 11)
Verantwoordelijkheid	'Control' Resultaatsverplichting	'Influence' Inspanningsverplichting	'Influence' Inspanningsverplichting
Emissiedoelstelling 2030 (t.o.v. 2019)	-90%	-90%	Categorie 1: -45%, categorie 6 en 7: -60% en categorie 11: -20%

In lijn met onze strategie stelden we voor 2030 ten aanzien van scope 1, 2 en 3 ambitieuze CO_2-reductiedoelen vast. Deze doelen zijn gevalideerd door het Science Based Targets Initiative (SBTi) en daarmee wetenschappelijk onderbouwd. Het CO_2-reductiedoel ten aanzien van scope 1 en 2 is in lijn met het Klimaatakkoord van Parijs.

Het SBTi verwacht dat het CO_2-reductiedoel een zo recent mogelijk basisjaar heeft. We zijn in 2022 gevalideerd en de emissies over de jaren 2020 en 2021 waren door COVID-19 niet representatief gezien onze bedrijfsactiviteiten. Daarom hebben we gekozen voor 2019: dit is het meest recente representatieve basisjaar.

Scope 3 emissies zijn onderverdeeld in 15 categorieën op basis van het soort activiteit dat de emissies veroorzaakt. Het SBTi verwacht dat het scope 3 emissiereductiedoel op minstens 67% van de totale scope 3 emissies betrekking heeft. Met de doelstelling op categorie 11 ('scheepvaart havengebied'), dat meer dan 95% van de emissies binnen scope 3 in 2019 representeert, voldoen we hier ruimschoots aan. Wij kozen ervoor om SBTi-doelstellingen te formuleren op onze vier grootste scope 3 categorieën: opdrachten aannemers (scope 3, categorie 1), zakelijke reizen (scope 3, categorie 6), woon-werkverkeer (scope 3, categorie 7) en scheepvaart havengebied (scope 3, categorie 11). Overige scope 3 categorieën zijn geen onderdeel van onze SBTi-doelstelling, omdat deze ofwel niet van toepassing zijn ofwel een relatief gering aandeel hebben in de totale scope 3 emissies. Wij rapporteren daarom alleen over onze vier grootste categorieën binnen scope 3. Lees hier via welke paden we de scope 1, 2 en 3 reductiedoelen willen bereiken.

Scope 1

Scope 1 emissies zijn directe emissies die ontstaan uit bronnen die in ons bezit zijn. Dit betreft de verwarming van onze gebouwen en vaar- en voertuigen.

Onze vaartuigen hebben het grootste aandeel in onze scope 1 emissies. In 2024 bereikten wij een emissiereductie van 79% op onze scope 1 emissies. Deze reductie bereikten we grotendeels doordat vrijwel al onze vaartuigen nu op de hernieuwbare brandstof HVO100 varen. Daarnaast werken we aan de inkoop van nieuwe vaartuigen. Het is onze ambitie om deze uiteindelijk emissieloos te laten varen.

Scope 2

Scope 2 emissies zijn indirecte emissies die ontstaan bij de opwekking van energie die wordt ingekocht. Bij het Havenbedrijf Rotterdam zijn dit emissies van ingekochte elektriciteit en stadswarmte. Deze emissies zijn niet afkomstig van onze eigen bedrijfsmiddelen, maar zijn wel goed door ons beïnvloedbaar omdat we de gebruiker zijn van de ingekochte energie. We kopen groene elektriciteit in. Enkel onze lease- en bedrijfsauto's en de Cruise Port Terminal (een 100% deelneming van het Havenbedrijf Rotterdam) verbruiken elektriciteit die opgewekt is uit fossiele bron. De ingekochte stadswarmte wordt gebruikt om het World Port Center te verwarmen. Dit is een emissiearme manier om een gebouw te verwarmen. In 2024 behaalden we een emissiereductie van 39% ten opzichte van 2019.

Scope 3

Onze scope 3 footprint betreft emissies in onze waardeketen (zowel upstream als downstream) waar wij vanwege onze bedrijfsactiviteiten medeverantwoordelijk voor zijn. We lichten onze vier grootste categorieën toe.

Categorie 1 - Opdrachten aannemers (brandstof)

Categorie 1 betreft het brandstofverbruik van aannemers voor onderhoudsbaggerwerk, baggerwerk en grondverzet in onze projecten en het beheer van haveninfrastructuur. De cijfers laten zien dat de CO_2-uitstoot over de jaren varieert en vooral afhankelijk is van het aantal gebaggerde kubieke meters en het aantal projecten.

De emissies namen in de periode 2019-2024 met meer dan 30% af. Hiervoor zijn emissiereductieafspraken in contracten met aannemers gemaakt. Zij bereiken die reducties onder andere met innovaties (bijvoorbeeld emissieloze baggervaartuigen of elektrisch aangedreven materieel), schonere brandstoffen en elektrificatie van materieel op bouwplaatsen. In 2024 verbond het Havenbedrijf Rotterdam zich aan het programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB-convenant).

Categorie 6 - Zakelijke reizen

Categorie 6 betreft onze zakelijke vliegreizen. Het aantal vliegkilometers nam substantieel af en hiermee ook de emissies: de emissiereductie is circa 56% in 2024 ten opzichte van 2019.

Categorie 7 - Woon-werkverkeer

Categorie 7 betreft het woon-werkverkeer van ons personeel. Hybride werken leidde tot een substantiële daling van de footprint: de reductie in 2024 in vergelijking met 2019 is circa 58%.

Categorie 11 - Scheepvaart

Categorie 11 betreft zeescheepvaart en binnenvaart in het beheergebied van het Havenbedrijf Rotterdam. In 2024 bereikten we een reductie van circa 5% ten opzichte van 2019 vanwege kortere wachttijden van de schepen. Om verdere CO_2-reductie van het scheepvaartverkeer te bewerkstelligen, zetten we in op een hogere efficiëntie (bijvoorbeeld kortere wachttijden), walstroomfaciliteiten en alternatieve brandstoffen. U leest hier meer over onze initiatieven op het gebied van walstroom die schepen voorzien van een schone energiebron.

CO_2-uitstoot

Onze CO_2-emissies staan in onderstaande tabel. De footprint is berekend voor Havenbedrijf Rotterdam N.V., inclusief één relevante 100% deelneming: Cruise Port Terminal (elektriciteitsgebruik; scope 2). Voor andere deelnemingen hebben wij of weinig invloed of zijn de emissies te verwaarlozen.

Voor twee emitters is aanvullende uitstoot geregistreerd over 2023. Deze aanvullende uitstoot was niet materieel. Als gevolg van een brand bij AVR Rozenburg in 2023 en het hiermee buiten bedrijf zijn van de afvalverwerkingsinstallatie, zijn de cijfers voor deze emitter bijgesteld.

De opgenomen waarde van categorie 1 (opdrachten aannemers) in 2019 is een gemiddelde van de emissies in 2018 en 2019, omdat 2019 voor projectbaggerwerk geen representatief ijkjaar was. Dit heeft invloed op het brandstofverbruik en daarmee op de CO_2-emissies.

De broeikasgasintensiteit is een deling tussen onze totale scope 1, 2 en 3 emissies en onze omzet (in miljoenen €) volgens de jaarrekening.

In bruto ton CO2-eq	*2024*	*2023*	*2022*	*2021*	*2020*	*2019*	*Realisatie Δ 2019-2024*	*Science based target Δ 2019-2030*
Scope 1								
Eigen vaar- en voertuigen, en eigen vastgoed	692	1.582	2.600	2.645	2.992	3.242	*-79%*	*-90%*
Scope 2								
Ingekochte energie ('location-based')	1.996	2.234	3.584	2.424	1.940	3.051	*-35%*	
Ingekochte energie ('market-based')	161	184	234	204	152	171	*-6%*	*-90%*
Scope 3								
Categorie 1: opdrachten aannemers	22.658	27.040	27.090	28.630	26.070	34.230	*-34%*	*-45%*
Categorie 6: zakelijke reizen	390	420				890	*-56%*	*-60%*
Categorie 7: woon-werkverkeer	942	1.010	1.390	900	1.380	2.230	*-58%*	*-60%*
Categorie 11: scheepvaart in het havengebied tot 60 km uit de kust	2.157.000	2.162.000	2.428.000	2.564.000	2.494.000	2.277.000	*-5%*	*-20%*
Totaal								
Scope 1 + 2 + 3 ('location-based')	2.183.678	2.194.286	2.462.664	2.598.599	2.526.382	2.320.643	*-6%*	
Scope 1 + 2 + 3 ('market-based')	2.181.843	2.192.236	2.459.314	2.596.379	2.524.594	2.317.763	*-6%*	
Broeikasgasintensiteit								
Emissie-intensiteit ('location-based')	2.476	2.608	2.983	3.363	3.354	3.284	*-25%*	
Emissie-intensiteit ('market-based')	2.474	2.605	2.979	3.360	3.352	3.280	*-25%*	

Netto energieverbruik

Het Havenbedrijf Rotterdam wil het gebruik van hernieuwbare energie bevorderen door hier ruimte voor te maken in het haven- en industriecomplex. Voor het Havenbedrijf Rotterdam is het belangrijk dat voldoende infrastructuur aanwezig is om de gevraagde energie te verdelen. Daarnaast is het belangrijk dat wij samenwerken met klanten die het haven- en industriecomplex kunnen voorzien van duurzame energie. Het oplossen van netcongestie in de Rotterdamse haven heeft prioriteit.

Infrastructuur voor energietransitie ligt op koers

Maike Akkers, Programmamanager Energietransitie Infrastructuur bij het Havenbedrijf Rotterdam: 'Het momentum voor de energietransitie is nu. We hebben passende infrastructuur nodig, zowel binnen als buiten onze haven. Onder de grond ligt een wirwar van kabels en leidingen, soms met een doorsnee van wel 90 centimeter. Door de energietransitie moeten we veel nieuwe kabels en leidingen aanleggen, terwijl we de oude nog gebruiken. Dit betekent dat we heel zorgvuldig met de ruimte in de ondergrond moeten omgaan. Omdat het lange procedure- en voorbereidingstijd kost om kabels en leidingen aan te leggen, is het belangrijk om vroegtijdig met plannen te beginnen. De elektrificering in de haven is sneller gegaan dan verwacht. Hierdoor kondigden netbeheerders onlangs netcongestie af voor een groot deel van de haven, aangezien de versterking van het elektriciteitsnet pas over enkele jaren gereed zal zijn.'

'We liggen op koers met de infrastructuur voor het transport en de opslag van waterstof en CO_2 in de haven. Projecten zoals Porthos, het warmtenet en de waterstofbackbone zijn volop in ontwikkeling. Toch zijn er nog genoeg hobbels te nemen. De kosten voor het op gang brengen van de waardeketen blijven hoog, wat een risico vormt voor alle partijen. Daarom blijven we in contact met elke schakel in de waardeketen. Als Havenbedrijf Rotterdam kunnen we hierin een verbindende schakel zijn.'

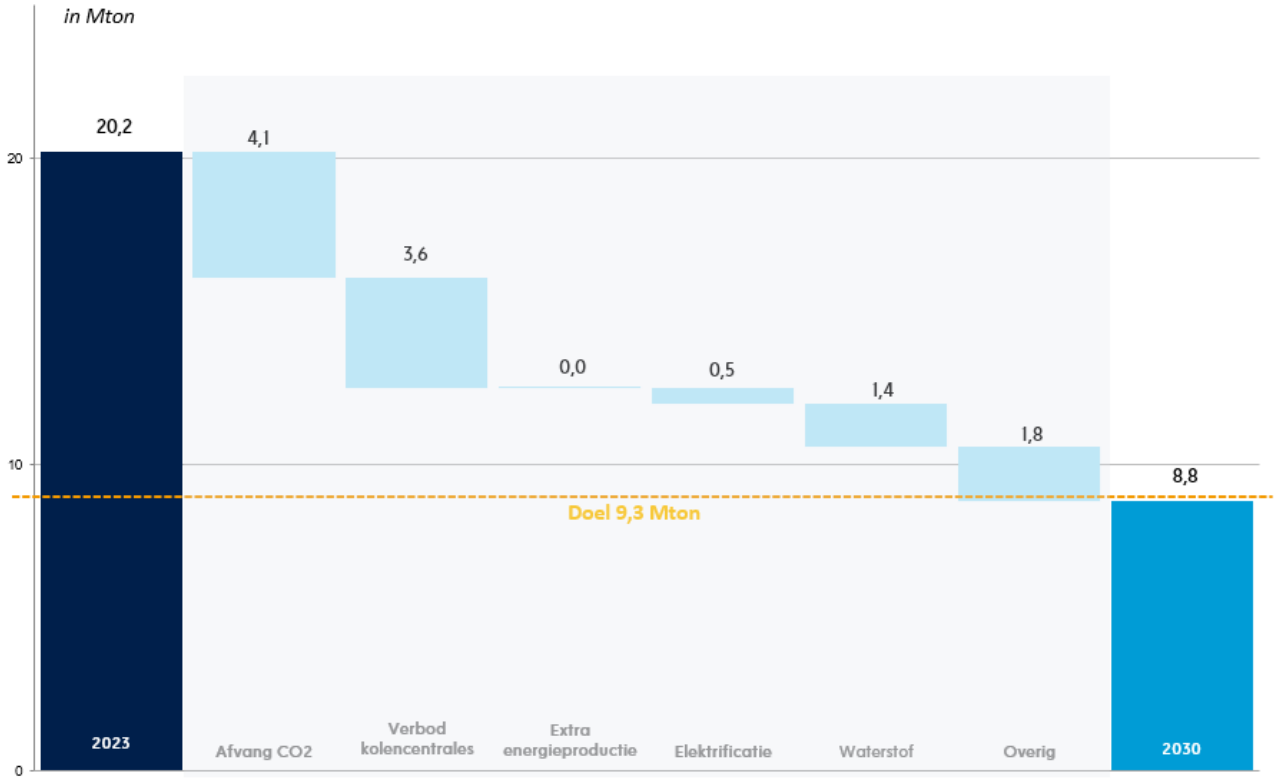
Naast het feit dat we onze invloed benutten en een maatschappelijke bijdrage leveren door de energietransitie in de haven te stimuleren, vinden we het belangrijk om transparant te zijn. Daarom rapporteren we over ons eigen energieverbruik, zie daarvoor de onderstaande tabel. De energie-intensiteit van het Havenbedrijf Rotterdam is een deling tussen onze ingekochte elektriciteit en onze omzet (in miljoenen €) volgens de jaarrekening.

Energieverbruik Havenbedrijf Rotterdam

Energieverbruik in MWh	2024	2023	2022	2021	2020	2019
Scope 1						
Brandstofverbruik uit ruwe olie en petroleumproducten						
Voertuigen - diesel	244	307	298	330	512	967
Voertuigen - benzine	576	477	561	471	839	1.427
Gebouwen - stookolie	0	151	231	226	196	202
Gebouwen - propaan	328	293	306	550	366	449
Brandstofverbruik uit aardgas						
Voertuigen - CNG	2,7	1,0	5,5	3,8	8,6	25,8
Gebouwen - aardgas	830	891	870	999	777	862
Verbruik ingekochte of verworven elektriciteit, warmte, stoom en koeling uit fossiele bronnen						
Voertuigen - elektriciteit	436	422	500	380	253	281
Brandstofverbruik uit hernieuwbare bronnen, incl. biomassa						
Voertuigen - waterstof	0	0	0,4	1,0	0,5	0
Vaartuigen - HVO100, HVO30 of EN590	14.538	15.559	16.306	15.649	18.305	19.351
Scope 2						
Ingekochte of verworven elektriciteit, warmte, stoom en koeling uit fossiele bronnen						
Stadswarmte	14.940	14.900	17.186	21.031	19.145	20.160
Elektriciteit Cruise Port Terminal	40	40	46	17	25	75
Ingekochte of verworven elektriciteit, warmte, stoom en koeling uit hernieuwbare bronnen						
Elektriciteit Havenbedrijf Rotterdam N.V.	6.234	7.660	8.436	8.010	6.060	9.785
Energie-intensiteit	7,1	9,1	10,2	10,4	8,0	13,8
Totaal						
Totaal energieverbruik	38.169	40.702	44.746	47.668	46.488	53.585
Totaal fossiel energieverbruik	17.397	17.483	20.006	24.014	22.125	24.449
Totaal hernieuwbaar energieverbruik	20.772	23.219	24.741	23.655	24.363	29.136
Totaal verbruik hernieuwbare brandstoffen	14.538	15.559	16.306	15.649	18.305	19.351
Totaal verbruik ingekochte hernieuwbare energie	6.234	7.660	8.436	8.010	6.060	9.785
Aandeel fossiele energie in totaal energieverbruik	46%	43%	45%	50%	48%	46%
Aandeel hernieuwbare energie in totaal energieverbruik	54%	57%	55%	50%	52%	54%

Vooruitblik 2030

Het Havenbedrijf Rotterdam zet zich actief in om de transitie naar een CO_2-neutrale toekomst te versnellen. Als beheerder, exploitant en ontwikkelaar van het haven- en industriegebied stimuleren we bedrijven om te investeren in de ombouw van fabrieken en de ontwikkeling van nieuwe, koolstofarme productiefaciliteiten. Dit doen we door gezamenlijk te investeren in de benodigde infrastructuur, zoals CO_2- en waterstofnetwerken, die bijdragen aan de reductie van CO_2-uitstoot in de haven. Om de doelstelling in 2030 te bereiken, zijn de volgende stappen nodig:



Peildatum: 1 november 2024 - waardoor cijfers afwijken van de in jaarverslag 2023 gepresenteerde cijfers.

Aannames ten aanzien van de berekening
De gegevens in de waterval baseren we op de volgende berekeningen. Voor eigen kansen en projecten gebruikt het Havenbedrijf Rotterdam een CO_2-model dat de verandering tussen de uitgangssituatie en de doelsituatie berekent, gebaseerd op het CO_2 heffingsregister waar bedrijven hun CO_2-uitstoot moeten registreren en rapporteren. De Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) beheert dit register. Voor klantprojecten bepalen we de CO_2-impact aan de hand van de specificaties die door de klant aan ons zijn verstrekt. De berekening gaat ervan uit dat de onderliggende projecten op tijd worden gerealiseerd voor 2030, met volledige impact. De berekende CO_2-impact bevat daarmee een mate van onzekerheid. Het Havenbedrijf Rotterdam laat deze methodiek van emissieberekening in 2025 extern valideren, waarbij naast CO_2-emissies ook de overige broeikasgasemissies worden betrokken.

Aannames ten aanzien van realisatie
Het daadwerkelijk succesvol realiseren van de geschetste impact hangt sterk af van een gunstig economisch- en investeringsklimaat. Investeringen in nieuwe infrastructuur en het op gang komen van nieuwe ketens zijn afhankelijk van de ontwikkelingen van de energieprijs, netcongestie, beschikbaarheid van infrastructuur (aanbod van capaciteit om aan de vraag te voldoen) en daaraan gekoppeld wet- en regelgeving en vergunningen. Er moeten oplossingen komen voor deze afhankelijkheden voordat alternatieve energiebronnen beschikbaar komen en daarop volledig kan worden overgestapt. Dit vergt de inspanning van en samenwerking met veel partijen. Het Havenbedrijf Rotterdam wil daar met de nieuwe strategie aan bijdragen.

3.3.2 Vervuiling lucht en water

Het Havenbedrijf Rotterdam speelt een rol in het voorkomen van vervuiling van lucht en water. De verwachtingen van stakeholders nemen toe, en lokaal draagvlak is essentieel voor onze gegunde toekomst en de verdere ontwikkeling van de haven. Daarom blijft het verbeteren van de leefomgeving een prioriteit. Binnen het bredere duurzaamheids- en milieuvraagstuk vragen onder meer lucht- en waterkwaliteit en milieu-incidenten om aandacht. Het beschreven beleid en de activiteiten vloeien voort uit onze ondernemingsstrategie en vinden hun besluitvorming via onze governancestructuur.

Effecten, risico's en kansen

Met behulp van de dubbele materialiteitsanalyse brachten we de effecten, risico's en kansen in beeld. Activiteiten binnen het haven- en industriecomplex kunnen de kwaliteit van de leefomgeving en de gezondheid van mensen in de omliggende woonkernen beïnvloeden. Bovendien hebben ontwikkelingen rond deze thema's gevolgen voor het functioneren van de haven en voor het Havenbedrijf Rotterdam. Dit thema is voor ons zowel qua effect als financieel belangrijk.

Thema	Definitie	Impact	Risico's	Kansen
Luchtverontreiniging	Het aanwezig zijn van te veel schadelijke stoffen zoals stikstofdioxide, fijnstof, vluchtige organische stoffen (VOS), of ozon (smog) in de lucht als gevolg van operaties in het HIC, voornamelijk scheepvaart en industrie.	Luchtverontreiniging heeft een structurele impact op de luchtkwaliteit en kan daarmee de biodiversiteit en (volks)gezondheid schaden.	Wanneer niet aan wettelijke normen wordt voldaan, kunnen nieuwe vergunningen niet worden afgegeven en kunnen bestaande vergunningen worden gesanctioneerd en in het uiterste geval worden ingetrokken. Dit kan het investeringsklimaat van de haven negatief beïnvloeden.	Het voorkomen en reguleren van luchtverontreiniging biedt perspectief voor HbR om haar duurzame en competitieve havenomgeving te versterken.
Waterverontreiniging	Door operaties in het HIC kunnen verontreinigingen in het water terecht komen. Bovendien hebben de wateren in het HIC te maken met verontreinigd water dat meegevoerd wordt door de bovenstroomse rivieren. Waterverontreiniging treedt op wanneer er te veel schadelijke stoffen in het water aanwezig zijn.	Waterverontreiniging kan de ecologische waterkwaliteit schade toebrengen, wat kan resulteren in negatieve impacts op mensen, dieren en planten die met het water in contact komen.	Wanneer niet aan wettelijke normen wordt voldaan, kunnen vergunningen onder druk komen te staan of nieuwe vergunningen niet of minder makkelijk verleend worden. Dit kan vervolgens het investeringsklimaat van de haven negatief beïnvloeden.	Het voorkomen en reguleren van waterverontreiniging biedt perspectief voor HbR om haar duurzame en competitieve havenomgeving te versterken.

Thema	Definitie	Impact	Risico's	Kansen
Milieu-incident	Operaties in het HIC kennen risico's voor milieu-incidenten van grote omvang zoals lekkages, branden en overige rampen.	Milieu-incidenten kunnen de leefomgeving en het milieu verontreinigen en schaden en resulteren in negatieve effecten op de veiligheid van mensen en dieren.	Milieu-incidenten in de Rotterdamse haven kunnen hoge herstelkosten veroorzaken. Dit kan gevolgen hebben voor het imago van de Rotterdamse haven, wat samenhangt met het draagvlak en de omzet van HbR.	Door het voorkomen van milieu-incidenten houdt HbR haar gegunde toekomst.

Beleid

We zetten ons in om de effecten op biodiversiteit en de volksgezondheid te minimaliseren, waarbij we minimaal in lijn met de Europese wet- en regelgeving (zoals de Europese Luchtkwaliteitsrichtlijn en de Europese Kaderrichtlijn Water) werken.

Als het gaat om lucht- en waterkwaliteit richten we ons op het bevorderen van een attractief en innovatief ondernemersklimaat in combinatie met het verbeteren van de leefbaarheid in en rond de haven. Een omgeving waarin bedrijven willen investeren en mensen graag wonen en recreëren. DCMR monitort de luchtkwaliteit en Rijkswaterstaat het behalen van de kwaliteitsdoelen van het oppervlaktewater. Het Havenbedrijf Rotterdam staat in nauw contact met beiden om belangrijke ontwikkelingen rondom verontreiniging binnen het haven- en industriecomplex te volgen.

Beleid Lucht

De Europese luchtkwaliteitswetgeving stelt normen voor luchtverontreinigende stoffen. Voor de Rotterdamse haven en omgeving zijn stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM10 en PM2,5) van belang. 'PM' staat voor 'particulate matter' en het getal geeft de maximale deeltjesgrootte in micrometer aan. De maatschappelijke waarde van het haven- en industriecomplex hangt samen met de leefomgeving, vooral veiligheid en luchtkwaliteit. Dankzij nieuwe technologieën is de luchtkwaliteit in het Rijnmondgebied de afgelopen twee decennia sterk verbeterd en voldoet deze aan de wettelijke normen. Ondanks dalende jaargemiddelde concentraties blijft een gezonde leefomgeving een aandachtspunt. Het doel is om bij verdere intensivering van het havengebied en toenemend transport aan de wettelijke normen te blijven voldoen.

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet is het aantal projecten dat we aan luchtkwaliteitsregels toetsen verminderd en ligt de focus steeds meer op lokale maatregelen. Dit alles is erop gericht om aan de geldende luchtkwaliteitsnormen te (blijven) voldoen.

Het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat rijksomgevingswaarden (deze zijn gelijk aan de Europese luchtkwaliteitsnormen) en WHO-advieswaarden voor fijnstof en stikstof. Het besluit vormt de grondslag voor onze aanpak van de effecten en risico's van luchtverontreiniging. We brengen de effecten van onze projecten in kaart en toetsen deze aan de wettelijke grenswaarden.

De regio Rijnmond voldoet aan de huidige Europese normen. De aangescherpte Europese luchtkwaliteitsrichtlijn halveert de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof per 1 januari 2030. Dit verhoogt de druk en vermindert de milieugebruiksruimte in Rijnmond. De verwachting is dat deze aanscherping wordt opgenomen in de landelijke aanpak van het Schone Luchtakkoord (SLA) en in een nieuw luchtkwaliteitsplan van de gemeente Rotterdam.

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft als doel om aan de aangescherpte grenswaarden van de Europese Richtlijn te voldoen. Op dit moment is de jaargemiddelde concentratie in de regio Rotterdam (stadachtergrond) van:

- stikstofdioxide ($NO_{2)}$ 20,4 µg/m³;
- fijnstof (PM10 en PM2,5) 16,5 en 8,8 µg/m³.

Deze concentraties voldoen ruim aan de huidige wettelijke norm van 40 µg/m³. De stikstofdioxide-concentratie overschrijdt wel de nieuwe Europese grenswaarde van 20 µg/m³ die per 1 januari 2030 van kracht wordt. De jaargemiddelde PM10- en PM2,5-concentraties voldoen wel aan de aangescherpte normen van respectievelijk 20 en 10 µg/m³. Om een bijdrage te leveren aan het halen van de aangescherpte wettelijke eisen, zetten we in op een reductie van de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x), fijnstof (PM10) en vluchtige organische stoffen (VOS: komen vrij bij verdamping van aardolieproducten door onder andere havenactiviteiten) met 30% in 2029 ten opzichte van 2019. Lees meer in lucht in cijfers van DCMR.

Beleid water

De waterkwaliteit van het oppervlaktewater in Nederland wordt beoordeeld volgens de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW), die doelen stelt voor de waterlichamen Nieuwe Waterweg, Nieuwe Maas en Oude Maas. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is verantwoordelijk voor de realisatie van de KRW, terwijl Rijkswaterstaat de uitvoering en toetsing verzorgt. Het Havenbedrijf Rotterdam en bedrijven hebben hiermee te maken via vergunningen, maar dragen zelf geen verantwoordelijkheid. Wij zorgen ervoor dat projecten en werkzaamheden binnen de KRW-waterlichamen doorgaan zonder verontreiniging, volgens het beginsel van niet-achteruitgang. We werken hierbij samen met onze stakeholders.

Rijkswaterstaat verleent vergunningen aan bedrijven die op het oppervlaktewater lozen. In 2027 moeten de grond- en oppervlaktewateren in 'goede staat' verkeren volgens de KRW-eisen, wat zowel chemische (weinig vervuilende stoffen) als ecologische kwaliteit (goede omstandigheden voor planten en dieren) betekent. Het 'one out, all out'-principe geldt: als de chemische of ecologische toestand niet voldoet, is het eindoordeel 'voldoet niet'. Het is verboden dat de staat van het oppervlaktewater achteruitgaat, wat risico's met zich meebrengt voor huidige lozingsvergunningen en nieuwe bedrijfsactiviteiten. Bedrijven moeten aantonen dat ze alles in werking hebben gesteld om aan de verplichtingen te voldoen. Als de KRW-doelen in 2027 niet worden gehaald, kan Rijkswaterstaat vergunningen intrekken of nieuwe vergunningen weigeren. Door vervuiling stroomopwaarts kunnen we de doelen in 2027 mogelijk niet halen. Het niet halen van de KRW-doelen is een risico dat voor het bedrijfsleven grote gevolgen kan hebben: de gegunde toekomst komt daarmee mogelijk in gevaar, wat directe implicaties heeft voor de dagelijkse bedrijfsvoering- en continuïteit. Voor sommige stoffen gelden de doelen pas in 2033 of 2039. De Europese Commissie heeft een voorstel voor herziening van de KRW ingediend. In 2025 wordt duidelijk wat de aanscherping van normen en toevoeging van stoffen zoals PFAS betekent, en welke nieuwe termijnen gelden.

De overheid wil de norm voor de temperatuur van het oppervlaktewater in Nederland verlagen van 28°C naar maximaal 25°C vanwege de KRW. Dit speelt een belangrijke rol bij de koelwaterinname en -lozingen van bedrijven.

Beleid milieu-inspecties

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 (u leest er hier meer over). Ten aanzien van de gemiddelde score is de norm een 7,0. Afhankelijk van de zwaarte van de overtreding krijgt de kapitein van het schip een waarschuwing of een proces-verbaal. Dit wordt geregistreerd in het Haven Management Informatie Systeem (HaMIS). Bij sommige overtredingen komen de inspecteurs nog een keer terug voordat het schip de haven van Rotterdam mag verlaten.

Activiteiten

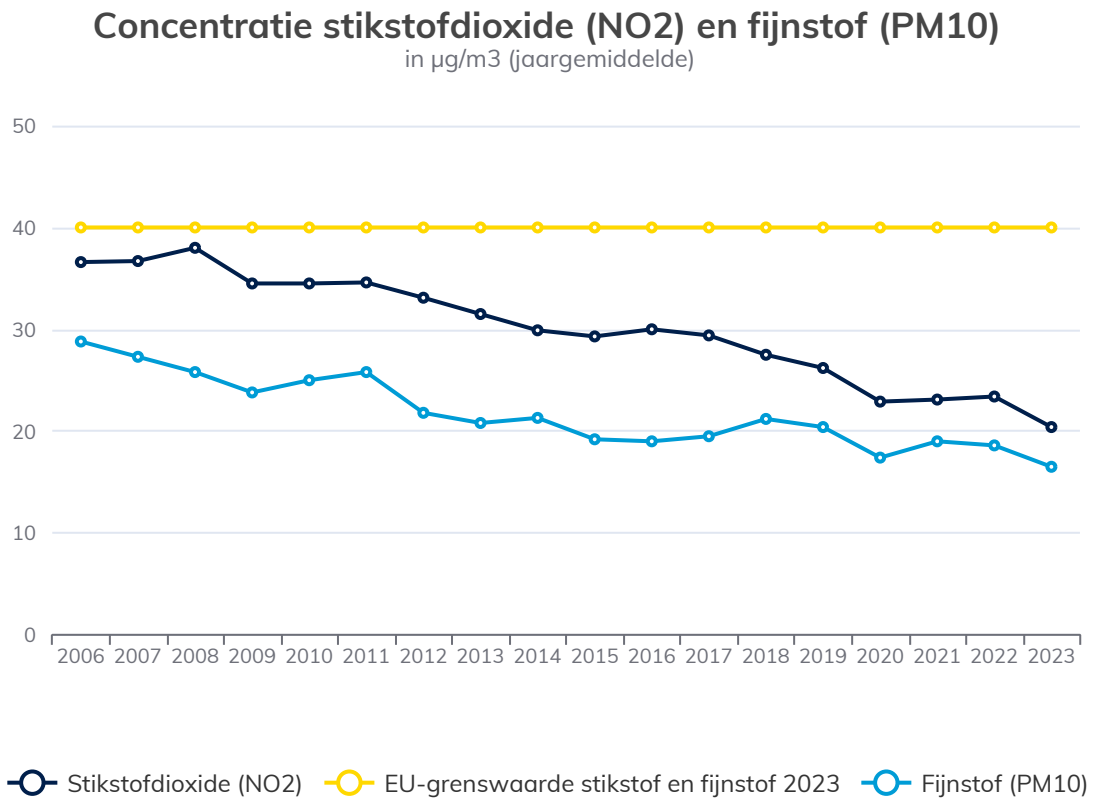
Het Havenbedrijf Rotterdam houdt bij het ontwikkelen van (de eigen) projecten rekening met het minimaliseren van emissies zodat deze projecten bijdragen aan het behalen van de doelen voor het tegengaan van vervuiling. We bereiden elk project zorgvuldig voor, inclusief het beschikbaar stellen van financiële middelen voor bijvoorbeeld beloning voor de inzet van schonere schepen en het stimuleren van duurzaamheidsmaatregelen door bedrijven binnen het haven- en industriecomplex. Hieronder beschrijven we enkele projecten, specifiek gericht op het behalen van de emissiereductie.

Luchtverontreiniging		
Walstroom binnenvaart	**Walstroom zeevaart**	**Initiatieven binnen de supply chain**
De openbare ligplaatsen in de binnenvaart beschikken sinds 2020 over walstroomfaciliteiten Ook geldt er in delen van de haven een generatorverbod. Inmiddels is een walstroomprogramma (2.0) in uitvoering. Het doel is om mede op basis van opgedane ervaringen en voorziene toekomstige ontwikkelingen (denk aan de energietransitie) de voorzieningen geschikt te maken voor toekomstig gebruik en gebruikersgemak. Dit alles heeft tot doel bij te dragen aan emissievermindering van de binnenvaart. We hebben voldoende menscapaciteit en financiële middelen beschikbaar voor de uitvoering.	Zeeschepen veroorzaken circa 89% van de scheepsemissies in de haven. In samenspraak met klanten in de haven zijn we bezig met walstroominstallaties voor zeeschepen. We ontwikkelen, investeren en exploiteren. Dit doen we via Rotterdam Shore Power (RSP), een 50/50% joint venture met Eneco. In overleg met de klant bepalen we de rol van RSP en de bijbehorende klantspecifieke investeringsbehoefte. Met walstroom brengen we de stikstof en fijnstof emissies van schepen aan de kade tot een minimum terug. We ondersteunen ook Zero Emission Services (ZES) die binnenvaartschepen aandrijft met verwisselbare energiecontainers. Schepen die duurzame brandstoffen bunkeren, krijgen korting op havengelden via het Zero Emissions Maritime Buyers Alliance-initiatief (ZEMBA).	We bevorderen groene en digitale corridors door internationale samenwerkingen voor duurzame brandstoffen op specifieke routes. Onze 'Switch to Zero' campagne met Goodshipping richt zich op het verminderen van emissies in de supply chain. Binnen het World Ports Action Climate Program (WPACP) werken we samen met andere havens om CO_2-uitstoot te verminderen en de luchtkwaliteit te verbeteren. Ook neemt de elektrificatie van havenmaterieel steeds meer toe. Een voorbeeld hiervan is de landzijdige elektrificatie van de (geautomatiseerde) containerterminals op Maasvlakte 2.

Water		
KRW-toetsingskader Samen met Rijkswaterstaat ontwikkelden we een KRW-toetsingskader voor de ecologische en biologische beoordeling van de waterkwaliteit, gebaseerd op een systeembenadering. Dit kader vereenvoudigt de beoordeling bij vergunningaanvragen en stimuleert natuurinclusieve maatregelen, zoals het gebruik van ecomodules bij meerpalen. De implementatie van dit kader is nodig als wij nieuwe vergunningen willen aanvragen of bestaande vergunningen willen verlengen. De doelen binnen het kader zijn dus tot op zekere hoogte verplicht voor het Havenbedrijf Rotterdam. Bij herziening van de KRW in Europa beoordelen we de impact hiervan op het haven- en industriecomplex en werken we samen met Europese organisaties binnen de Navigation Task Group en het Sediment Netwerk SedNet.	**Rivier als Getijdenpark** We nemen deel aan het programma Rivier als Getijdenpark, dat getijdennatuur wil herstellen en het getij leefbaarder wil maken. Het project Groene Poort bij Rozenburg is hiervan een voorbeeld. Het KRW-toetsingskader en het programma Rivier als Getijdenpark vormen voor ons een plan van aanpak als het gaat om het beheersen van effecten, risico's en kansen op gebied van waterverontreiniging.	**Lozingsvergunningen** In 2024 werkten we aan een actieprogramma om lozingsvergunningen versneld te actualiseren en te bepalen welke (aanvullende) maatregelen mogelijk zijn om aan de normen te voldoen. Dit doen we samen met onder meer Rijkswaterstaat en VNO-NCW.

Resultaat

De resultaten van onze inspanningen zijn onder andere dat op dit moment de jaargemiddelde concentraties van stikstofdioxide en fijnstof ruim onder de huidige wettelijke normen liggen.



Het RIVM en de DCMR meten de concentraties van luchtverontreinigende stoffen in de regio Rijnmond. Beide organisaties gebruiken vergelijkbare methoden en apparatuur om stoffen zoals stikstofdioxide (NO_2), fijnstof (PM10 en PM2.5) en ozon (O_3) te meten. Het meetnetwerk van de DCMR bestaat uit 12 vaste meetstations, terwijl het RIVM 8 meetstations in Zuid-Holland exploiteert. Op sommige meetlocaties voeren zowel het RIVM als de DCMR metingen uit om de vergelijkbaarheid en betrouwbaarheid van de gegevens te waarborgen. Dit helpt om een consistent en nauwkeurig beeld van de luchtkwaliteit in de regio te krijgen. De organisaties voeren continu metingen uit en analyseren en publiceren jaarlijks de resultaten.

Doelstelling

Materieel thema	(Kritische) Prestatie Indicatoren	Doelstelling	Realisatie 2023	Realisatie 2022	Realisatie 2021
Verontreiniging lucht	Voldoen aan de wettelijke normen met de ambitie om de luchtkwaliteit verder te verbeteren:				
	Stikstofdioxide (NO2)	40 (µg/m3) - EU grenswaarde	20,4 (µg/m3)	23,4 (µg/m3)	23,1 (µg/m3)
	Fijnstof (PM10)	40 (µg/m3) - EU grenswaarde	16,5 (µg/m3)	18,6 (µg/m3)	19 (µg/m3)
	Fijnstof (PM2,5)	25 (µg/m3) - EU grenswaarde	8,8 (µg/m3)		
Verontreiniging water	In ontwikkeling				
Milieu-incident	Onder major incidents nautisch vallen zeer ernstige scheepsongevallen die aan bepaalde vooraf gestelde criteria voldoen. Streven is altijd zero major incidents.	0	1	0	1
	Safety & environmental index	> 7,00	7,40	7,63	7,33
	Nautische safety index (NSI)	> 7,00	6,07	7,51	6,39

De gerapporteerde cijfers lopen een jaar achter. Als doelstelling hanteren we de EU-grenswaarden (40 µg/m³). Voor het bepalen van de KPI-waardes is gebruik gemaakt van vier meetstations: Hoogvliet, Maassluis, Schiedam en Zwartewaalstraat. De hoeveelheid aanwezige stikstofdioxide en fijnstof in de lucht is gedaald ten opzichte van 2022. Zowel de waarde van stikstofdioxide als de waarde van fijnstof ligt ver onder de gehanteerde grenswaarde: respectievelijk 49% en 59%. Op waterkwaliteit zijn we nog bezig met het ontwikkelen van een doelstelling. We rapporteren niet meer over zwaveldioxide (SO_2) vanwege het feit dat de realisatie al jaren onder de geldende norm ligt.

In ons jaarverslag rapporteren we zwaveldioxide (SO_2) niet meer. De reden hiervoor is dat de concentraties zwaveldioxide door genomen maatregelen bij de industrie en de zeevaart, al een een flink aantal jaren ruim onder de geldende norm liggen. Dit blijkt uit rapportages van DCMR. Omdat deze verbetering structureel is, rapporteren we niet meer.

Het Havenbedrijf Rotterdam streeft naar nul major incidents. In 2024 rapporteren we één major incident. Eén persoon overleed nadat door een aanvaring van een kraanschip met een booreiland de steiger waarop de man stond instortte. Als gevolg van drie ernstigere ongevallen kwam de Nautische Safety Index (mate van veiligheid) met 6,1 onder de norm van 7,0 uit. De Safety & Environmental index kwam uit op 7,4 en ligt daarmee boven de norm van 7,0.

Vooruitblik

We blijven werken aan het verbeteren van de lucht- en waterkwaliteit. Dit betekent dat we ons aanpassen aan strengere Europese richtlijnen en blijven investeren in duurzame technologieën en processen. Het doel is om een gezonde en aantrekkelijke omgeving te creëren voor zowel bedrijven als bewoners. In de periode 2025 tot 2029 streven we specifiek naar 30% reductie van de stoffen stikstof, fijnstof en vluchtige organische stoffen in het haven- en industriecomplex ten opzichte van 2019. Ten aanzien van de waterkwaliteit willen we in 2025 een onderzoek uitvoeren om meer inzicht te krijgen in de waterkwaliteit ten opzichte van de Kaderrichtlijn Water.

3.3.3 Natuur en biodiversiteit

Het Havenbedrijf Rotterdam wil de leefbaarheid in en rond de haven verbeteren door de biodiversiteit te versterken. In de nieuwe ondernemingsstrategie 2025-2029 is dit een van de focuspunten. We nemen verantwoordelijkheid voor de gevolgen van onze activiteiten en houden rekening met onze impact op natuur en biodiversiteit. We zorgen voor de diverse natuur in de Rotterdamse haven, met speciale aandacht voor de landgebonden flora en fauna. Het beschreven beleid en de activiteiten vloeien voort uit onze ondernemingsstrategie en vinden hun besluitvorming via onze governancestructuur.

Oppervlakte landgebonden natuur in de haven

Een overzicht van alle belangrijke bedrijfslocaties van het Havenbedrijf Rotterdam waar effecten (kunnen) plaatsvinden, vastgesteld aan het eind van het jaar:

- 789 hectare groen en waterobjecten: grassen, bomen, sloten en waterpartijen in de haven.
- 376 hectare leidingstroken: zones gereserveerd voor aanleg van (ondergrondse) leidingen.
- 517 hectare uitgeefbare terreinen, waarvan 483 hectare braakliggende terreinen waar natuur tijdelijk de vrije hand heeft en 34 hectare kortlopend verhuurd.
- 172 kilometer glooiingen: overgangen naar het grote water, onder invloed van het getij.

Het Havenbedrijf Rotterdam bezit, huurt of beheert bedrijfslocaties in of nabij beschermde gebieden of belangrijke biodiversiteitsgebieden. We beoordelen de toestand van deze ecosystemen door te kijken naar hun kwaliteit in vergelijking met een referentietoestand, de soortenrijkdom en afwezigheid, en de verbindingen tussen natuurlijke leefgebieden.

Beschermde gebieden

In de haven hebben we te maken met een breed palet aan beschermde flora en fauna. Rondom de haven liggen beschermde natuurgebieden, de Natura 2000-gebieden en gebieden van het natuurnetwerk Nederland (NNN).

Voor elk Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen gedefinieerd (zie als voorbeeld factsheet gebiedplan stikstof 0.5). In beheerplannen zijn per Natura 2000-gebied maatregelen opgenomen waarmee de beschermde flora en fauna in stand moet worden gehouden. De aanwezige stikstofdepositie is één van de factoren die in de Natura 2000-gebieden van invloed is op de aanwezige natuur. Dit is met name het geval voor die Natura 2000-gebieden die stikstofgevoelig en overbelast zijn met stikstof. In onderstaande kaart staan de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden in de provincie Zuid-Holland.

Om een vergunning te kunnen krijgen, moeten projecten in de haven hun impact op de Natura 2000-gebieden binnen 25 kilometer van het project in kaart brengen (zie onderstaande kaart). De stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden binnen deze zone zijn:

- Solleveld & Kapittelduinen
- Westduinpark & Wapendal
- Meijendel & Berkheide (alleen zuidelijke punt)
- Voornes Duin
- Duinen van Goeree & Kwade hoek
- Haringvliet (alleen de terrestrische delen relevant)
- Grevelingen (alleen de terrestrische delen relevant)
- Krammer-Volkerak
- Biesbosch

Effecten, risico's en kansen

Met behulp van de dubbele materialiteitsanalyse brachten we de effecten, risico's en kansen in beeld. Operaties binnen het haven- en industriecomplex hebben effect op de staat van ecosystemen. Bovendien hebben ontwikkelingen rond biodiversiteit financiële effecten op het Havenbedrijf Rotterdam, bijvoorbeeld in de vorm van kostbare maatregelen en vertraagde projecten. Dit thema is voor ons zowel qua effect als financieel belangrijk.

Thema	Definitie	Impact	Risico's	Kansen
Natuur en biodiversiteit	Het zorgdragen voor het brede palet aan natuur in de Rotterdamse haven.	De uitgifte van terreinen en de aanleg van infrastructuur leidt tot verlies, verstoring of vertroebeling van habitats en ecosystemen. De uitstoot van schadelijke stoffen door scheepvaart en infrastructuur in het achterland heeft negatieve invloed op het milieu, evenals het verschijnen van invasieve exoten in het HIC.	Eisen omtrent het vrijmaken van terreinen van invasieve soorten, waaronder de duizendknoop, leidt tot kostbare maatregelen voor het HbR. Andere compenserende maatregelen om de impact op de biodiversiteit te minimaliseren kunnen ook kostbaar zijn. Door de stikstofcrisis kunnen projecten vertraging oplopen of geen doorgang vinden, waardoor de strategische doelen in het geding kunnen komen. HbR maakt direct kosten voor het opkopen van stikstofrechten. De stikstofcrisis heeft daarnaast effect op het investeringsklimaat, wat op lange termijn kan leiden tot gemiste bedrijfsopbrengsten.	Met het proactief nemen van compenserende maatregelen en het vrijhouden van terreinen voor invasieve soorten, kunnen we onze vergunningen behouden en de tevredenheid van onze stakeholders verhogen. Dit draagt bij aan een positief imago, versterkt onze gegunde toekomst en kan leiden tot nieuwe overeenkomsten met klanten.

Beleid

Met onze Natuurvisie brengen we strategische focus aan door in te spelen op onze impact, afhankelijkheden, risico's en kansen als het gaat om natuur en biodiversiteit. We doen dit door natuurvriendelijk te ontwerpen en onze havengebieden ecologisch te beheren. We richten ons vooral op het ecologisch beheer van de openbare ruimte, zoals groengebieden en leidingstroken, en op terreinen die nog uitgegeven kunnen worden. Ook werken we aan de natte infrastructuur, zoals oevers en glooiingen. De visie heeft ook betrekking op omliggende (natuur)gebieden, waar de haven direct of indirect invloed op heeft. Met de Natuurvisie integreren we natuur in onze plannen en projecten.

In de haven hebben we te maken met een breed palet aan natuur, waaronder beschermde Natura 2000-gebieden en NNN-gebieden (natuurnetwerk Nederland). Ons biodiversiteitsbeleid, gebaseerd op de effecten en risico's, beschermt ecosystemen binnen onze bedrijfslocaties in of nabij biodiversiteitsgevoelige gebieden (zie Oppervlakte landgebonden natuur in de haven voor de grootte in ha). Met ons beleid willen we de biodiversiteit in en rondom de haven beschermen en vergroten. Daarnaast hebben we verschillende gebieden als natuurgebied ingericht en beheren we deze volgens ecologische doelen.

Bij de ontwikkeling van de haven houden we rekening met beschermde plant- en diersoorten (zie Rode-Lijstsoorten), natuurwaarden en biodiversiteit. We passen beschermingsmaatregelen toe als de Havenscan dit aangeeft, vooral bij terreinen met een geldige Wnb-ontheffing. Ruimtelijke ontwikkeling kan vervuiling en overlast veroorzaken, wat de leefomgeving van flora en fauna verstoort. Om biodiversiteitsgevoelige gebieden te beschermen, ontzien we planten tijdens de bloei, verplaatsen we planten, werken we buiten het broedseizoen, of gebruiken we apparatuur die minimale verstoring veroorzaakt.

We richten ons op vier pijlers:

1. **Oog voor de natuur**: We ontwerpen havengebieden en infrastructuur met respect voor de natuur, voorkomen schade aan beschermde gebieden en compenseren waar nodig. We streven naar een evenwicht tussen plant, mens en dier door de leefgebiedenbenadering toe te passen.
2. **Ecologisch beheer en monitoring**: We laten de natuur haar gang gaan op nog uit te geven terreinen en passen maaiprincipes toe die biodiversiteit bevorderen. We bestrijden probleemsoorten actief en monitoren flora en fauna om weloverwogen keuzes te maken.
3. **Migratie faciliteren**: We creëren een ideale biotoop voor pioniers- en kustgebonden soorten door strategische ecologische stapstenen aan te leggen en open verbindingen met de zee te behouden. Dit ondersteunt de migratie van dieren en planten.
4. **Natuurinclusief werken**: Bij infrastructurele projecten houden we rekening met de ecologische omgeving en stimuleren we biodiversiteit, bijvoorbeeld door groene daken aan te leggen en onderdak te bieden aan gebouwbewonende soorten, zoals de vleermuis.

'Ons kritische geluid wordt gewaardeerd en op waarde geschat'

Alex Ouwehand is directeur van de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland. Hij gaat in op de huidige staat van de natuur en leefomgeving in het haven- en industriecomplex van Rotterdam. De inspanningen die nodig zijn om deze te verbeteren benoemt hij ook, inclusief de rol van het Havenbedrijf Rotterdam. Alex Ouwehand benadrukt het belang van samenwerking en bewustzijn om een duurzame toekomst voor de regio te waarborgen.

Hoe gaat het met de natuur en leefomgeving in en om het haven- en industriecomplex?
'De natuur in Nederland staat onder druk door verschillende factoren. Hoewel industrie en bijvoorbeeld scheepvaart bijdragen aan stikstofdepositie, is de landbouw de grootste vervuiler. Het besef is gegroeid dat de kwaliteit van de leefomgeving en economische productiviteit afhankelijk zijn van een gezonde regio. Een robuuste natuurlijke omgeving is essentieel om crises en stagnatie in vergunningverlening, zoals bij stikstof, te voorkomen. Het Havenbedrijf Rotterdam begrijpt dit ook heel goed. Dat merken we in de overleggen die we hebben en de maatregelen die de organisatie neemt.'

Wat moeten de inspanningen zijn om nog betere resultaten te kunnen boeken?
'De leefomgevingskwaliteit in en rond de haven kan nog beter voor zowel recreatie als voor de mensen die er wonen en werken. Natuur-inclusief denken en nog beter samen werken zijn essentieel om de complexe opgaven aan te pakken. Projecten met bijvoorbeeld het Wereld Natuur Fonds en ARK Rewilding Nederland hebben al bijgedragen aan de onderwaternatuur en oevers, zoals bij de Slikken van Voorne, waar populaties van de kleine mantelmeeuw en de stern zijn gevestigd. Er zijn nog meer plekken, zoals veiligheidszones en open ruimtes, waar we natuur verder kunnen ontwikkelen. Hier werken we de komende jaren samen verder aan om een duurzame toekomst voor de Rotterdamse haven te waarborgen.'

Wat vindt u van de rol van het Havenbedrijf Rotterdam als het gaat om de natuur en leefomgeving en hoe werken jullie samen?
'De samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam is goed. Ons kritische geluid wordt gewaardeerd en op waarde geschat. Het feit dat deuren openstaan en dat we ons gehoord en betrokken voelen, geeft aan dat we elkaar nodig hebben. Ik heb wel eens gezegd dat je in de Raad van Commissarissen of zelfs in de directie iemand zou moeten toevoegen die als extra aandachtspunt leefomgevingskwaliteit, vitaliteit en natuurlijke omgeving heeft. In onze optiek zijn die aspecten vaak even belangrijk of misschien wel belangrijker dan de productieprocessen en de industriële ontwikkeling van de haven. Ik ben in ieder geval blij met de gegroeide aandacht voor de natuur en leefomgeving en zie in de praktijk ook de resultaten.'

Activiteiten

Ieder deelgebied heeft een eigen ecosysteem en bijbehorende soorten. Om effecten op ecosystemen en soorten gelinkt aan uitgeefbare terreinen, bedreigde diersoorten en invasieve soorten binnengebracht door schepen te beheersen, stelden we samen met Bureau Stadsnatuur Rotterdam per deelgebied natuurinclusieve maatregelen op.

Natuurinclusieve maatregelen			
Natuurinclusief gebouw - Broedgelegendheid voor vogels aanbrengen - Natuurdag aanleggen - Groene gevels aanleggen Vleermuiskasten of -openingen plaatsen Broedgelegenheid voor de huismus en gierzwaluw realiseren	**Groene buitenruimte** - Struiken en bomen aanplanten - Bosplantsoen realiseren - Droge of natte duinvegetatie aanplanten - Ecokademuur aanleggen - Groene tankdijken inrichten - Halfverharding aanleggen - Natuurglooiing - Overhoekjes natuurlijk inrichten - Niet actief beheren	**Water en natuur** - Open watergangen - Drijvend groen introduceren - Natuurvriendelijke oever aanleggen - Poelen aanleggen - Wadi aanleggen - Ecomodules en rifstructuren creëren	**Vogelvoorzieningen** - Broedgelegenheid voor vogels aanbrengen - Broedgelegenheid voor kustvogels realiseren - Broedgelegenheid voor de huismus en gierzwaluw realiseren

Aandacht voor natuur bij aanleg infrastructuur

Economische vooruitgang mag niet ten koste gaan van de natuur, het milieu en de leefomgeving van het haven- en industriecomplex. In de haven van Rotterdam komen industrie en natuur samen. De aanleg van de eerste fase van het spooremplacement Maasvlakte Zuid (EMZ) weerspiegelt die balans. We werken hier samen met ProRail aan zes sporen en verschillende aansluitingen naar de bestaande spoorinfrastructuur.

Bij de ontwikkeling van het EMZ leggen we de nadruk op landschappelijke inpassing. Binnen het projectgebied creëren we een duinlandschap om natuurwaarde en biodiversiteit te bevorderen. Net buiten het projectgebied ontstaat een plasdras-gebied, wat diverse ecologische milieus oplevert. Dit omvat mosachtige vegetatie, waterrijke gebieden, flauw aflopende natuuroevers en duinlandschap met duindoornstruwelen. Deze milieus vormen een ideale biotoop voor vogels, amfibieën en insecten.

Japanse duizendknoop effectief aangepakt

Vier jaar geleden legde de Rotterdamse haven een Duizendknoopdepot aan, wat een groot succes blijkt te zijn. Door de extreem sterke wortels kan de Japanse duizendknoop schade veroorzaken aan gebouwen, wegen en kades en vormt de invasieve exoot een bedreiging voor de biodiversiteit. Er werd 125.000 ton duizendknoop, inclusief grond en wortels, naar een speciaal depot op de Maasvlakte gebracht. Door de grond met wortels in te pakken met speciaal doek, verstikten we de plant. Na opening van het depot bleek het vrij van de duizendknoop en kunnen we de grond opnieuw gebruiken.

Op verschillende locaties in de haven werken ingenieursbureau Iv en Bureau Stadsnatuur nog steeds aan bestrijdingsmethodes, variërend van besproeien met zout water tot het laten opvreten door bacteriën onder zuurstofloze omstandigheden. Het uiteindelijke doel is om de haven volledig duizendknoopvrij te maken en een staalkaart van bestrijdingswijzen te ontwikkelen voor de beheerders van het Havenbedrijf Rotterdam. De inspanningen leidden tot een aanzienlijke vermindering van de plant in de haven. Dit draagt bij aan de verbetering van de biodiversiteit in de Rotterdamse haven.

Resultaten

Voor de uitvoering en het toezicht op de biodiversiteitsdoelstelling gebruiken we nauwkeurige rapportageprocessen en evaluaties om ervoor te zorgen dat we onze doelen halen en waar nodig bijstellen. In 2025 zullen deze processen leiden tot meetbare resultaten die onze vooruitgang duidelijk aantonen.

Bijenhotels voor Rozenburgse scholen

Het Havenbedrijf Rotterdam doneerde in 2024 drie bijenhotels aan Rozenburgse scholen. Ze zijn gemaakt van bomen die in januari aan de Droespolderweg zijn gekapt voor de aanleg van een waterstofleiding. Om iets terug te doen voor de biodiversiteit in Rozenburg, plantten we een grotere verscheidenheid aan bomen en struiken terug en maakten we bijenhotels van het hout van de gekapte populieren. Bij de onthulling van de bijenhotels kregen de leerlingen minicolleges van een medewerker van het Havenbedrijf Rotterdam en aannemer Idverde over de natuur in de haven.

Doelstelling

In de nieuwe ondernemingsstrategie (2025 tot en met 2029) is biodiversiteit verankerd. Binnen het speerpunt 'in balans met de maatschappij en omgeving' beogen we de leefbaarheid in en rond de haven te verbeteren. Onderdeel hiervan is de doelstelling dat de biodiversiteit op land (voornamelijk de beheerde terreinen door infra, buitenruimte en leidingstroken) in 2029 met 5% is verbeterd ten opzichte van 2022. Deze doelstelling gaan we meten vanaf 2025.

We meten dit door een representatieve steekproef te nemen, 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. Het 'Managementplan beschermde soorten havengebied' (zie Rode-Lijstsoorten flora en fauna) biedt voor elke soort die relevant is volgens de geldende natuurwetgeving een overzicht van de maatregelen die men moet nemen bij werkzaamheden, met betrekking tot timing, mitigatie en compensatie. Het plan beschrijft alle strikt beschermde soorten in het havengebied. Met het Managementplan creëren we een kader dat het duurzame voortbestaan van de soorten in het Rotterdamse havengebied zoveel mogelijk garandeert, terwijl economische ontwikkelingen niet worden geremd. Om dit plan goed te laten functioneren, zijn een juiste planning en een goede set risico verkleinende en, in het uiterste geval, compenserende maatregelen van belang. Via monitoring met de Havenscan sturen we waar nodig bij. Deze metingen zorgen voor inzicht in de gezondheid van populaties: de grootte van de populatie, het areaal binnen specifieke ecosystemen en het risico op uitsterven.

We stemmen de metingen van veranderingen in flora en fauna in de geïdentificeerde gebieden specifiek af op de soorten. Elk jaar inventariseren we de bekende en vermoede broedplekken van beschermde vogelsoorten en tellen we zeezoogdieren op verschillende momenten op een vaste rustplaats. Verder bezoeken we de bekende en potentiële groeiplaatsen van verwachte fauna elk jaar tijdens de juiste bloeitijd en inspecteren we steenglooiingen en kademuren eens in de vijf jaar. Tijdens deze bezoeken tellen we de aantallen, en als dat niet mogelijk is, maken we schattingen. Wij kunnen momenteel niet vaststellen of de verandering in flora en fauna het gevolg is van de activiteiten in de haven.

Vooruitblik

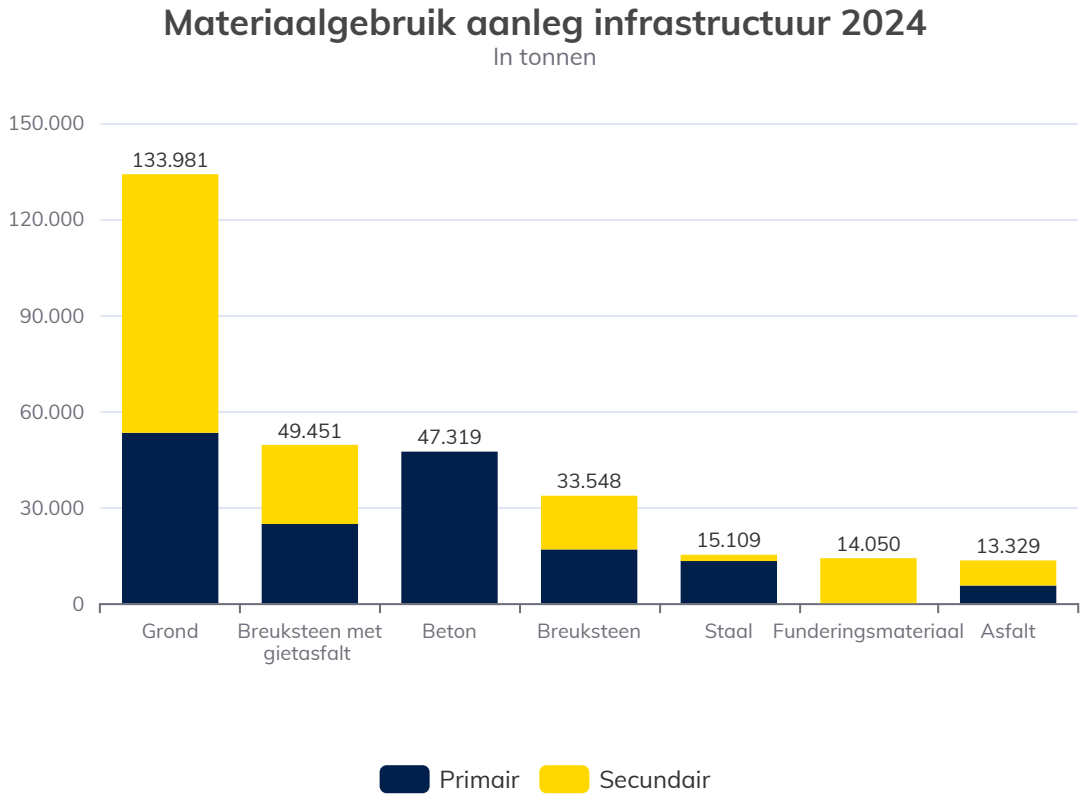
In de komende jaren zullen we onze inspanningen voortzetten om de biodiversiteit verder te versterken en nieuwe kansen te benutten. We stellen een nieuwe visie en beleid op voor de periode 2025 - 2030.

3.3.4 Materiaalgebruik Havenbedrijf Rotterdam

We gebruikten in 2024 ongeveer 300.000 ton materialen voor de aanleg van infrastructuur. Ongeveer 52% hiervan was afkomstig uit primaire bronnen en circa 48% uit secundaire bronnen. Daarnaast maakten we beperkt gebruik van bio-gebaseerde materialen. Een voorbeeld hiervan is het gebruik van hout. We gebruiken niet alleen materialen ten behoeve van de aanleg van infrastructuur, maar ook voor ons vastgoed en onze vaar- en voertuigen.

De onderstaande grafiek bevat een overzicht van de bouwmaterialen (onderhoudsmaterialen rekenen we niet mee) die in 2024 zijn ingezet voor de aanleg van de infrastructuur in de Rotterdamse haven. De grafiek geeft voor de voornaamste materialen de hoeveelheden en het aandeel primaire en secundaire grondstoffen. Deze aandelen zijn vastgesteld aan de hand van onze eigen standaarden, opgaven van onze aannemers en marktgemiddelden (Nationale Milieu Database).

Grondstofgebruik heeft diverse milieueffecten, waaronder klimaatverandering, biodiversiteitsverlies en vervuiling. We voerden een analyse uit naar de meest impactvolle bouwstoffen in infrastructuurprojecten. De focus van onze circulaire infra-aanpak ligt op grondstoffen met de meeste impact en grondstoffen met potentieel voor hergebruik: beton, staal, asfalt en grond. Het beschreven beleid en de activiteiten vloeien voort uit onze ondernemingsstrategie en vinden hun besluitvorming in onze governancestructuur.



Effecten, risico's en kansen

Met behulp van de dubbele materialiteitsanalyse brachten we de effecten, risico's en kansen in beeld. Materiaalgebruik voor onze eigen infrastructuur heeft effect op de omvang en omgang met grondstoffenstromen.

Thema	Definitie	Impact	Risico's	Kansen
Materiaalgebruik	Het gebruik maken van grondstoffen en materialen zoals beton, staal, asfalt, granulaat, grond en zand door HbR bij het bouwen en onderhouden van infrastructuur in het HIC.	Keuzes met betrekking tot type grondstoffen, de omvang van, en de omgang met, materiaalstromen kunnen resulteren in uitputting van natuurlijke hulpbronnen. Bovendien hangt grondstofverbruik nauw samen met milieu impacts en schade aan ecosystemen.	Onze omgang met materiaalstromen heeft invloed op onze klantwaardering en onze gegunde toekomst vanuit de maatschappij. Grondstofschaarste kan leiden tot stijging van kosten van bouwmaterialen.	Wij zien potentieel financieel voordeel in het gebruik van bepaalde duurzame materialen door het gebruik van grondstoffen die niet schaars zijn.

Beleid

Ons streven is dat onze eigen organisatie en onze leveranciers circulair moeten zijn in 2050. Ons circulaire infrabeleid richt zich op het verminderen van grondstoffengebruik, het vervangen door duurzame bouwstoffen, het verlengen van product-levensduur en het hergebruiken van materialen. Hierdoor reduceren we CO_2-uitstoot van onze bedrijfsvoering en van alle diensten en materialen die wij inkopen. We werken aan de vaststelling van beleid dat is gebaseerd op vier hoofdprincipes:

- Grondstoffengebruik verminderen (MINDER): We verminderen de productie en het gebruik van primaire grondstoffen door slimmer ontwerpen en efficiënter gebruik van materialen.
- Grondstoffen substitutie (BETER): We vervangen primaire grondstoffen door secundaire en duurzame biobased grondstoffen.
- Levensduur verlengen (LANGER): We maximaliseren de levensduur van producten en onderdelen door hergebruik, vernieuwing en reparatie.
- Hoogwaardige verwerking (OPNIEUW): We hergebruiken materialen op gelijkwaardig niveau, zoals het hergebruik van stalen palen en gerecycled beton.

We richten ons op het inpassen van circulaire principes in alle fasen van onze bouw- en onderhoudsprojecten. Dit omvat eisen aan leveranciers, het gebruik van milieuvriendelijke materialen en het stimuleren van innovaties. Bij grote projecten wegen we duurzaamheid mee in de selectie en gunning. De milieukostenindicator (MKI) is een belangrijk criterium om duurzaamheid te integreren in aanbestedingen en bouwprojecten. De MKI-waarde berekenen we op basis van een levenscyclusanalyse (LCA), een internationaal erkende methode om milieuprestaties van producten te kwantificeren. Hoe lager de MKI-waarde, des te minder schadelijke milieu-effecten een product heeft. Het gebruik van MKI-plafondwaardes stimuleert de hele waardeketen om duurzamer te werken. Het dwingt producenten om te kiezen voor milieuvriendelijke grondstoffen, efficiëntere productieprocessen en optimalisatie van transport.

Voor betonnen producten, zoals straatstenen en tegels die worden toegepast binnen weginfrastructuurprojecten van het Havenbedrijf Rotterdam, zijn MKI-plafondwaardes en minimumpercentages hergebruik van toeslagmateriaal vastgesteld. De MKI-plafondwaardes geven de maximale toegestane milieukosten aan per kubieke meter beton en het minimumpercentage hergebruik schrijft voor welk percentage van de toeslagmaterialen afkomstig moet zijn van een secundaire bron. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft MKI-plafondwaardes ingevoerd die ongeveer 30 procentpunt lager liggen dan de gangbare plafondwaardes. Hierdoor verminderen we direct de totale milieu-impact bij toepassing van betonnen producten binnen weginfrastructuurprojecten.

Kademuurbouw Containersector Amaliahaven

Het project Kademuurbouw Containersector Amaliahaven nadert voltooiing. We leverden in 2024 alle terreinen en achterkraanbanen op aan de terminals RWG en APMT. De gefaseerde oplevering van de kades startte op 1 november 2024 en ronden we in 2025 worden af. RWG startte in september 2023 met de uitbreiding van haar terminal, APMT in december 2024.

Schoon en emissieloos bouwen

Begin juli 2024 ondertekenden 21 partijen, waaronder het Havenbedrijf Rotterdam en Schiphol, het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). Zij streven naar schonere, gezondere en stillere bouwactiviteiten. In oktober 2023 tekenden al 80 partijen, zoals ministeries en waterschappen, het convenant. De overeenkomst beschrijft stappen om bouwmaterieel te vervangen door schone of emissieloze exemplaren. Dit biedt de sector duidelijkheid voor de komende jaren. Het Rijk stelt tot 2030 ruim 1 miljard euro beschikbaar voor schoner materieel, laadoplossingen en innovatie.

Ambitieweb

Het Ambitieweb gebruiken we bij GWW-projecten om per fase de duurzaamheidambities vast te leggen. Dit instrument kent 12 thema's, waaronder 'Materialen'. Hier vallen onder materiaalgebruik: circulair, hernieuwbaar, zonder risico's voor gezondheid en milieu, en materiaalproductie en aanleg. Elk thema heeft 3 ambitieniveaus, waarbij niveau 1 het minimale niveau van verbetering is en niveau 3 het maximale niveau. Welk ambitieniveau we hanteren, is afhankelijk van de scope van een project.

- Basisniveau: Dit is het startpunt, waar je de minimale duurzaamheidseisen haalt. Het gaat erom dat je de grootste negatieve impact op het milieu vermindert en zorgt dat je in ieder geval niet achteruitgaat.
- Significant niveau: Hier ga je een stap verder. Je stelt hogere doelen en zoekt naar manieren om echt verschil te maken. Dit niveau draait om merkbare verbeteringen en het toepassen van innovatieve oplossingen.
- Ambitieus niveau: Dit is het hoogste niveau, waar je streeft naar de best mogelijke resultaten op het gebied van duurzaamheid. Het gaat om vooruitstrevende maatregelen en een sterke focus op lange termijn voordelen.

Activiteiten

Minder, beter, langer, opnieuw	
Grond, Weg en Waterbouw-opdrachten Belangrijke activiteiten in 2024 binnen onze eigen projecten waren onder andere het verhogen van het aandeel gerecycled asfalt in wegcontructies en hergebruik van betongranulaat.	**Circulaire Infra en Infra Innovation** Onze programma's Circulaire Infra en Infra Innovation fungeren als paraplu voor de activiteiten die verband houden met de vier hoofdprincipes uit ons circulaire infrabeleid. De doelstellingen van deze programma's zijn: lagere kosten over de levensduur van assets, meer lading per ligplaats, minder CO_2-emissie, verlenging van de levensduur van infrastructuur en het gebruik van minder of alternatieve materialen.

Circulair bouwen met hergebruik van betongranulaat

We zetten een nieuwe stap in circulair bouwen door bij bouwwerkzaamheden gerecycled beton te gebruiken. Het innovatieve gebruik van gerecycled materiaal sluit perfect aan bij onze visie om de bedrijfsvoering te verduurzamen.

De Rotterdamse haven streeft ernaar om in 2050 klimaatneutraal te zijn en tegelijkertijd vitaal en concurrerend te blijven. Proeven met onderwaterankers, cementloos geopolymeerbeton en remmingwerken waarin gerecycled kunststof, hergebruikt hardhout en bamboe zijn verwerkt, tonen de veelzijdigheid van onze duurzame aanpak. Betongranulaat, een reststroom die vrijkomt bij het slopen van constructies, bereikt dankzij nieuwe breek- en scheidingstechnieken een veel hogere kwaliteit. Door het grind te vervangen door dit hergebruikte materiaal, geven we het signaal af naar aannemers en producenten dat circulair bouwen voor ons de toekomst is.

Duurzame bouw Prinses Alexiaviaduct

BAM Infra Nederland en het Havenbedrijf Rotterdam ondertekenden in 2024 een contract voor de aanleg van het Prinses Alexiaviaduct op de Maasvlakte 2. Deze ongelijkvloerse kruising verbetert de verkeersveiligheid en stimuleert de gebiedsontwikkeling rond de Prinses Alexiahaven. Op de bouwplaats komt een laadplein voor elektrisch materieel. BAM gebruikt zand van een nabijgelegen locatie, duurzaam asfalt en beton, elektrisch materieel en HVO100-brandstof in plaats van diesel. Deze maatregelen passen in ons beleid om de bedrijfsvoering te verduurzamen.

Weginfrastructuurprojecten meer duurzaam en circulair door toepassen hergebruikt asfaltmateriaal in deklagen

Het gebruik van gerecycled asfalt in wegconstructies is een belangrijke stap voor emissiereductie en circulariteit. Door het percentage gerecycled asfalt (PR) in de deklaag op rechtstanden te verhogen, kunnen we significante voordelen behalen. Toepassing van deze maatregel draagt bij aan de vermindering van CO_2-uitstoot, lagere milieukosten, minder gebruik van primaire grondstoffen en kostenbesparing.

Op dit moment is een eis van 30% PR voor asfaltdeklagen standaard. Bij de productie van een asfaltdeklaag met 55% gerecycled materiaal wordt ongeveer 15% minder CO_2 uitgestoten in vergelijking met een asfaltdeklaag met 30% gerecycled materiaal. In 2023 en 2024 zijn daarom projecten met deklaagmengsels van respectievelijk 65% PR en 55% PR (afhankelijk van de opdrachtnemer van het project) succesvol toegepast. In 2025 kijken we hoe we deze maatregelen breder breder kunnen inzetten en welke vervolgstappen er mogelijk zijn voor verdere emissiereductie en circulariteit.

Resultaten en vooruitzichten

Door de variërende hoeveelheid en type projecten binnen ons projectportfolio fluctueert het materiaalgebruik per jaar. Het is daarom lastig om iets te zeggen over de vooruitgang die we hebben geboekt ten opzichte van vorig jaar. Het afgelopen jaar hebben we maatregelen getroffen, zoals asfalt met een hoger percentage recyclaat en beton met betongranulaat, waarvan we deels in 2024 en deels in 2025 effect zien.

Per asset, materiaal en project kijken we hoe we de invloed van materiaalgebruik verder kunnen reduceren.

Innovaties zoals waterstof aangedreven baggeractiviteiten en emissieloze bouwplaatsen dragen bij aan een groenere toekomst. Het gebruik van innovatieve bouwmaterialen zoals secundair staal maakt onze bouwpraktijken duurzamer. Door materialen en energie efficiënter te gebruiken, besparen we kosten. Samenwerking met andere organisaties en stakeholders versnelt de implementatie van circulaire principes door gedeelde kennis en middelen.

Project Suricates: hergebruik van sediment uit baggeren

Het Havenbedrijf Rotterdam, Deltares en Rijkswaterstaat voeren het Suricates-project uit. Dit project biedt nieuwe oplossingen voor het hergebruik van sediment in havens, waterwegen en kustgebieden van Noordwest-Europa. Door klimaatverandering is bescherming tegen overstromingen en erosie noodzakelijk. Voor hoogwaterbescherming en om erosie tegen te gaan, gebruiken we grote hoeveelheden zand en grond. Havens en vaarwegen in de EU raken tegelijkertijd verstopt met slib. Jaarlijks komt er circa 200 miljoen ton slib vrij door baggerwerk, waarvan slechts 1% wordt hergebruikt.

Het Suricates-project wil dit slib gebruiken voor hoogwaterbescherming en erosiebestrijding. In Rotterdam verspreidde men 200.000 ton schoon slib in het Scheur om de natuurlijke balans te herstellen. Dit project onderzocht de impact op erosieprotectie en hoogwaterbescherming, vooral nabij de Maeslantkering. Het slib werd grotendeels afgevoerd naar de Noordzee, wat de ecologische ontwikkeling en de bescherming van de oevers stimuleerde.

Onze nieuwe ondernemingsstrategie heeft klimaatneutraal en circulair als speerpunt, met een CO_2-emissiereductie van 25% in 2030 voor materialen in onze grond-, weg- en waterbouwopdrachten ten opzichte van 2019. Bij het behalen van dit doel komen circulaire elementen terug bij de instroom van de gebruikte materialen. Denk bijvoorbeeld aan hergebruik of recycling. Vooruitkijkend naar 2025 en verder, blijven we ons inzetten voor een volledig circulaire infrastructuur tegen 2050. We blijven innoveren en samenwerken met partners om onze circulaire ambities te realiseren en onze ecologische voetafdruk verder te verkleinen. Onze focus ligt op het verder ruimte geven aan nieuw ontwikkelde duurzame bouwmaterialen, het verbeteren van onze processen en het verbeteren van onze milieuprestaties door koploper te zijn in circulaire bouwmethoden. In onze nieuwe ondernemingsstrategie staat dat we de circulaire doelen voor onze infraprojecten onderzoeken.

Doelstelling

We ontwikkelen een doelstelling op dit thema. Komend jaar hebben we als doel om te onderzoeken hoe we ons gebruik van primaire grondstoffen verder kunnen reduceren en welk circulair doel we hierop kunnen formuleren. Daarbij kijken we waar we grondstoffen kunnen besparen, hoe we het aandeel circulaire grondstoffen kunnen verhogen en hoe we impacts van materiaalgebruik kunnen reduceren.

3.3.5 EU-Taxonomie

De Europese Commissie heeft de Taxonomieverordening (Verordening (EU) 2020/852) ingevoerd om inzicht te krijgen in hoeverre economische activiteiten van een onderneming ecologisch duurzaam zijn. Op deze manier wil de Europese Commissie ondernemingen motiveren om meer financiële middelen in te zetten op duurzame activiteiten. Een activiteit wordt als duurzaam aangemerkt als deze substantieel bijdraagt aan één of meer van de zes milieudoelstellingen van de Europese Unie, daarbij niet significant schade toebrengt aan de andere milieudoelstellingen, en als door het bedrijf wordt voldaan aan de gestelde sociale minimum garanties op het gebied van mensenrechten. De zes milieudoelstellingen zijn onderverdeeld in zes annexen, te weten: klimaatmitigatie, klimaatadaptatie, water, circulaire economie, verontreiniging en biodiversiteit. In elke annex is een lijst van de voor de taxonomie in aanmerking komende activiteiten opgenomen. Per activiteit zijn Technische Screening Criteria uiteengezet, waar de activiteit aan moet voldoen om geclassificeerd te kunnen worden als substantieel bijdragend aan een milieudoelstelling. Daarnaast zijn er Geen ernstige afbreuk doen aan criteria (DNSH) per activiteit opgesteld waaraan de activiteit moet voldoen om geclassificeerd te worden als niet significant schade toebrengend aan een andere milieudoelstelling. Activiteiten die aan alle voorgeschreven criteria voldoen, worden gepresenteerd als op de taxonomie afgestemde activiteiten. Als niet aan alle voorgeschreven criteria wordt voldaan, maar de activiteit wel in de lijst van een annex is opgenomen, dan wordt deze gepresenteerd als een voor de taxonomie in aanmerking komende activiteit.

Toepassing van de EU-Taxonomie

Het Havenbedrijf Rotterdam is per jaarverslag 2025 verplicht om de toetsing van de taxonomie op te nemen in het jaarverslag. Dit jaar rapporteren wij vrijwillig over de activiteiten in Annex I en Annex II (klimaatmitigatie en klimaatadaptatie zoals voorgeschreven in gedelegeerde verordening (EU) 2021/2139) die in aanmerking komen voor, en eventueel afgestemd zijn op de taxonomie. Volgend jaar zullen ook Annex III tot en met Annex VI (zoals voorgeschreven in gedelegeerde verordening (EU) 2023/2486) aan bod komen. De huidige taxonomie erkent momenteel een deel van onze activiteiten niet. Ter illustratie: de verhuur van gebouwen is wel opgenomen in de lijst van activiteiten die in aanmerking komen voor de taxonomie, maar de verhuur van terreinen, wat een groot deel van onze omzet is, niet. Wij zijn van mening dat door de uitputtende lijst van de taxonomie, de inspanningen van het Havenbedrijf Rotterdam wat betreft het verduurzamen van activiteiten niet goed tot hun recht komen. Wij werken voortvarend aan de energietransitie, zoals onder meer te lezen is in het hoofdstuk Klimaatmitigatie.

Toetsing economische activiteiten die in aanmerking komen voor de taxonomie

De taxonomie schrijft een beperkte lijst met mogelijk duurzame activiteiten voor. Onze eerste stap is het beoordelen of onze activiteiten in lijn zijn met de economische activiteit omschreven in de taxonomie. Dit doen we door alle economische activiteiten van het Havenbedrijf Rotterdam te beoordelen aan de hand van de omschrijving van de activiteit in de taxonomie. Momenteel zijn onze activiteiten alleen beoordeeld aan de hand van de activiteiten uit Annex I (klimaatmitigatie) en Annex II (klimaatadaptatie). In de tabel hieronder wordt een overzicht gegeven van alle activiteiten die in aanmerking komen voor de taxonomie.

Code	Annex	Economische activiteit	Omschrijving activiteit HbR	KPI
4.8	I en II	Elektriciteitsopwekking uit bio-energie	Het faciliteren van een biorefinery door het uitvoeren van engineering-en onderzoeksactiviteiten	CapEx
4.9	I en II	Transmissie en distributie van elektriciteit	Het faciliteren van distributie van elektriciteit naar het conversiepark en de elektrolyser door engineeringactiviteiten en de aanleg van de spuiwaterleiding	CapEx

Code	Annex	Economische activiteit	Omschrijving activiteit HbR	KPI
4.14	I en II	Transmissie- en distributienetwerken voor hernieuwbare en koolstofarme gassen	Het faciliteren van het distributienetwerk van waterstof door het plaatsen van een damwandconstructie om ruimte te maken voor de aanleg van leidingen	CapEx
5.11	I en II	Vervoer van CO_2	Het faciliteren van het vervoer van CO_2 door verplaatsen van ligplaatsen en het voorbereiden van onshore en offshore leidingen	CapEx
6.9	I en II	Aanpassing van binnenschepen voor personen- en goederenvervoer	De ombouw en het levensverlengend onderhoud van de patrouillevaartuigen en de Nieuwe Maze om te voldoen aan bepaalde vereisten	CapEx
6.10	I en II	Goederenvervoer via de zee- en kustvaart, vaartuigen voor havenactiviteiten en ondersteunende activiteiten	Het organiseren van verkeersbegeleiding voor zeeschepen en het exploiteren van eigen vaartuigen, namelijk de RPA's en surveyors	Omzet, OpEx, CapEx
6.11	I en II	Personenvervoer via de zee- en kustvaart	Het exploiteren van de Nieuwe Maze, een vaartuig bestemd voor rondvaarten	OpEx, CapEx
6.14	I en II	Infrastructuur voor spoorvervoer	Het exploiteren van het spoor in het HIC, waaronder door een onderhoudsbijdrage aan ProRail	OpEx , CapEx
6.15	II	Infrastructuur voor wegvervoer en openbaar vervoer	Het onderhoud van en investeringen in weginfrastructuur in de haven, waaronder straatverlichting, wegverharding, inritten, uitritten, kruispunten en parkeerterreinen.	OpEx, CapEx
6.16	II	Infrastructuur voor vervoer over water	Het onderhoud van en investeringen in weginfrastructuur voor vervoer over water, waaronder borden en vaarwegmarkeringen, ligplaatsen, afmeervoorzieningen, kademuren, glooiingen, kunstwerken en steigers.	OpEx, CapEx
7.2	I en II	Renovatie van bestaande gebouwen	Het onderhoud aan eigen vastgoed, radarposten en commercieel vastgoed.	OpEx, CapEx
7.7	I en II	Verwerving en eigendom van gebouwen	Het verhuren en aankopen van onroerend goed in de haven	Omzet, CapEx
8.2	I	Gegevensgestuurde oplossingen voor broeikasgasemissiereducties	Investeringen in de ontwikkeling van Haven Emissie Service Platform (HESP), een platform dat inzicht biedt in emissies van transport in de haven	CapEx

Toetsing economische activiteiten die afgestemd zijn op de taxonomie

Technische screeningscriteria

Elke activiteit van het Havenbedrijf Rotterdam die wij hebben geïdentificeerd als in aanmerking komend voor de taxonomie testen we aan de hand van de technische screeningscriteria uitgezet in de taxonomie. Deze criteria toetsen of de activiteit substantieel bijdraagt aan de klimaatdoelstelling.

Geen ernstige afbreuk doen aan (DNSH)

Indien de activiteit voldoet aan alle criteria om substantieel bij te dragen aan de klimaatdoelstelling wordt verder getoetst aan de Do No Significant Harm criteria. Deze criteria zijn in het leven geroepen om te toetsen of de activiteit geen ernstige afbreuk doet aan de andere klimaatdoelstellingen. Op het moment dat de activiteit niet kan voldoen aan een gesteld criterium, toetsen we de criteria daaropvolgend niet.

Minimumgaranties

De taxonomie schrijft voor dat aan enkele sociale minimumgaranties voldaan moet worden door de onderneming om de activiteiten als afgestemd op de taxonomie te mogen duiden. Het Havenbedrijf Rotterdam onderschrijft in haar mensenrechtenbeleid de verwachtingen uit de UNGP, OESO en ILO. Wij verwachten van handelspartners eenzelfde houding tegenover mensen-en arbeidsrechten en maken dit expliciet duidelijk in onze Supplier Code of Conduct. Meer informatie over ons mensen- en arbeidsrechten beleid is te vinden in het hoofdstuk Werken en arbeidsomstandigheden in de haven. Het Havenbedrijf Rotterdam voldoet aan de voorgeschreven sociale minimumgaranties en derhalve elke activiteit ook.

Omzet

In onderstaande tabel worden activiteiten die eerder geduid zijn als voor de taxonomie in aanmerking komend wat betreft de omzet, verder uiteengezet om de mate van afstemming met de taxonomie te bepalen. Daarna wordt deze informatie inzichtelijk gemaakt in een tabel zoals voorgeschreven door de taxonomie. De totale omzet komt overeen met de som der bedrijfsopbrengsten gepresenteerd in de winst- en verliesrekening.

De omzet die in dit jaarverslag geclassificeerd is voor de taxonomie is veranderd ten opzichte van eerdere jaren. Dit komt doordat de Europese Commissie naar buiten heeft gebracht dat de omzet van activiteiten die klimaatveerkrachtig zijn gemaakt niet kan worden erkend. De overweging is dat de aangepaste activiteit de substantiële bijdrage aan klimaatadaptatie al heeft geleverd op het moment dat deze werd aangepast en niet op het moment van het genereren van omzet. De activiteiten die in eerdere jaren zijn geclassificeerd als in aanmerking komend voor de taxonomie in Annex II zijn dit jaar niet geclassificeerd.

Code	Annex	Toetsing TSC	Toetsing DNSH	Afgestemd
6.10	I	Op dit moment is niet bekend of de schepen die gefaciliteerd worden door de verkeersbegeleiding van het HbR voldoen aan de gestelde eisen.	Niet getoetst	Nee
7.7	I	Ons portfolio voldoet niet aan de gestelde criteria.	Niet getoetst	Nee

Economische activiteiten	Code	Absolute Omzet (€ x 1.000)	Aandeel Omzet	Criteria inzake substantiële bijdrage						DNSH-criteria						SMG	Aandeel van op taxonomie afgestemde (A.1) of ervoor in aanmerking komende (A.2) Omzet	Categorie (faciliterende activiteit (F) of transitie-activiteit (T))
				KM	KA	W	C	V	B	KM	KA	W	C	V	B			
A. VOOR DE TAXONOMIE IN AANMERKING KOMENDE ACTIVITEITEN																		
A.1 Ecologisch duurzame activiteiten (op EU-Taxonomy afgestemd: eligible en "aligned")																		
Omzet activiteiten op taxonomie afgestemd (A.1)		-	**0,0%**															
A.2 Voor de taxonomie in aanmerking komende, maar ecologisch niet duurzame activiteiten (niet op taxonomie afgestemde activiteiten)																		
Goederenvervoer via de zee- en kustvaart, vaartuigen voor havenactiviteiten en ondersteunende activiteiten	6.10	13.240	1,5%	N	N	NA	NA	NA	NA	-	-	-	-	-	-	-		n.v.t.
Verwerving en eigendom van gebouwen	7.7	17.381	2,0%	N	N	NA	NA	NA	NA	-	-	-	-	-	-	-		n.v.t.
Omzet van voor de taxonomie in aanmerking komende, maar niet op taxonomie afgestemde activiteiten (A.2)		**30.621**	**3,5%**															
B. NIET VOOR DE TAXONOMIE IN AANMERKING KOMENDE ACTIVITEITEN																		
Omzet uit niet voor de taxonomie in aanmerking komende activiteiten (B)		**851.381**	**96,5%**															
C. Totale omzet (A+B) *		882.002	100%															

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

[2] = Faciliterende activiteit voor klimaatmitigatie (Annex I)

OpEx

In onderstaande tabel worden activiteiten die eerder geduid zijn als voor de taxonomie in aanmerking komend wat betreft de operationele kosten (OpEx), verder uiteengezet om de mate van afstemming met de taxonomie te bepalen. Daarna wordt deze informatie inzichtelijk gemaakt in een tabel zoals voorgeschreven door de taxonomie. De totale operationele kosten zijn opgenomen in de winst- en verliesrekening onder de post overige bedrijfslasten.

Code	Annex	Toetsing TSC	Toetsing DNSH	Afgestemd
6.10	I	De RPA's varen op B100, wat de CO_2-emissies tot 90% reduceert. Deze biobrandstof voldoet niet aan de eisen gesteld aan hernieuwbare brandstof. De RPA's worden niet uitsluitend gebruikt om de modal shift mogelijk te maken	Niet getoetst	Nee
6.10	II	De RPA's zijn bestand tegen de geïdentificeerde klimaatrisico's, waardoor verdere adaptatieoplossingen niet nodig zijn	De primaire functie van de RPA's is om de haven veilig te houden en na hun levensduur krijgen deze een tweede leven in ander gebruik. Het gebruik van de vaartuigen vormt geen belemmering voor het behoud van waterkwaliteit, levert geen overschrijding van emissienormen en geen overlast voor milieu op.	Ja
6.11	I	De Nieuwe Maze vaart op B100 wat de CO_2-emissies tot 90% reduceert. Het scheepstype is daarnaast niet opgenomen in de lijst met criteria voor Fase 3 EEDI-vereisten	Niet getoetst	Nee

Code	Annex	Toetsing TSC	Toetsing DNSH	Afgestemd
6.11	II	De Nieuwe Maze is bestand tegen de geïdentificeerde klimaatrisico's, waardoor verdere adaptatieoplossingen niet nodig zijn	Het gebruik van de Nieuwe Maze vormt geen belemmering voor het behoud van waterkwaliteit, levert geen overschrijding van emissienormen op en heeft geen significante impact op geluid en trillingen. De Nieuwe Maze krijgt na haar levensduur een tweede leven.	Ja
6.14	I	De havenspoorlijn is volledig geëlektrificeerd en is niet primair bedoeld voor het vervoer van fossiele brandstoffen	De activiteit voldoet aan de vereisten uit Aanhangsel A, B en D. Daarnaast wordt een groot deel van het bouwafval gerecycled en wordt het beperken van afvalproductie gestimuleerd. Beperkende maatregelen voor geluidsoverlast en luchtverontreiniging worden toegepast indien daar aanleiding toe bestaat.	Ja
6.14	II	Aan de hand van de geïdentificeerde klimaatrisico's worden risicomitigerende maatregelen genomen om schade of belemmeringen aan spoorinfrastructuur te vermijden	De activiteit voldoet aan de vereisten uit Aanhangsel B en D. Daarnaast wordt een groot deel van het bouwafval gerecycled en wordt het gebruik van duurzaam materiaal gestimuleerd. De havenspoorlijn is niet primair bedoeld voor het vervoer van fossiele brandstoffen. Beperkende maatregelen voor geluidsoverlast en luchtverontreiniging worden toegepast indien daar aanleiding toe bestaat.	Ja
6.15	II	Aan de hand van de geïdentificeerde klimaatrisico's worden risicomitigerende maatregelen genomen om schade of belemmeringen aan weginfrastructuur te vermijden	We kunnen niet concluderen dat onderhoud aan het wegportfolio niet leidt tot een verhoogde CO_2-emissieuitstoot	Nee
6.16	II	Aan de hand van de geïdentificeerde klimaatrisico's worden risicomitigerende maatregelen genomen om schade of belemmeringen aan infrastructuur voor vervoer over water te vermijden	We kunnen niet concluderen dat onderhoud aan infrastructuur voor vervoer over water niet leidt tot een verhoogde CO_2-emissieuitstoot	Nee
7.2	I	De kosten zijn niet te herleiden tot ingrijpende renovaties	Niet getoetst	Nee
7.2	II	De klimaatrisico's zijn relatief beperkt en kunnen goed gemonitord worden. Derhalve zijn verdere adaptatieoplossingen niet nodig.	We kunnen momenteel het criterium omtrent waterverbruik niet controleren.	Nee

Economische activiteiten	Code	Absolute OpEx (€ x 1.000)	Aandeel OpEx	Criteria inzake substantiële bijdrage						DNSH-criteria						SMG	Aandeel van op taxonomie afgestemde (A.1) of ervoor in aanmerking komende (A.2) OpEx	Categorie (faciliterende activiteit (F) of transitie-activiteit (T))
				KM	KA	W	C	V	B	KM	KA	W	C	V	B			
A. VOOR DE TAXONOMIE IN AANMERKING KOMENDE ACTIVITEITEN																		
A.1 Ecologisch duurzame activiteiten (op EU-Taxonomy afgestemd: eligible en "aligned")																		
Goederenvervoer via de zee- en kustvaart, vaartuigen voor havenactiviteiten en ondersteunende activiteiten	6.10	2.107	3,5%	N	J	NA	NA	NA	NA	J	J	J	J	J	J	J	3,5%	n.v.t.
Personenvervoer via de zee- en kustvaart	6.11	180	0,3%	N	J	NA	NA	NA	NA	J	J	J	J	J	J	J	0,3%	n.v.t.
Infrastructuur voor spoorvervoer	6.14	-	0,0%	J	J	NA	NA	NA	NA	J	J	J	J	J	J	J	0,0%	F [2]
OpEx activiteiten op taxonomie afgestemd (A.1)		**2.286**	**3,8%**															
A.2 Voor de taxonomie in aanmerking komende, maar ecologisch niet duurzame activiteiten (niet op taxonomie afgestemde activiteiten)																		
Infrastructuur voor wegvervoer en openbaar vervoer	6.15	6.564	10,8%	N	J	NA	NA	NA	NA	N	J	J	J	J	J	J		n.v.t.
Infrastructuur voor vervoer over water	6.16	9.850	16,2%	N	J	NA	NA	NA	NA	N	J	J	J	J	J	J		n.v.t.
Renovatie van bestaande gebouwen	7.2	2.011	3,3%	N	J	NA	NA	NA	NA	J	J	N	N	N	J	J		n.v.t.
OpEx voor de taxonomie in aanmerking komende, maar niet op taxonomie afgestemde activiteiten (A.2)		**18.425**	**30,4%**															
B. NIET VOOR DE TAXONOMIE IN AANMERKING KOMENDE ACTIVITEITEN																		
OpEx voor de taxonomie in aanmerking komende, maar niet op taxonomie afgestemde activiteiten (A.2)		**39.989**	**65,9%**															
C. Totale OpEx (A+B) *		**60.700**	**100%**															
Van de taxonomie uitgesloten overige bedrijfslasten		**118.013**																
Totaal overige bedrijfslasten		**178.713**																

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

[2] = Faciliterende activiteit voor klimaatmitigatie (Annex I)

CapEx

In onderstaande tabel worden activiteiten die eerder geduid zijn als voor de taxonomie in aanmerking komend wat betreft de kapitaaluitgaven (CapEx), verder uiteengezet om de mate van afstemming met de taxonomie te bepalen. Daarna wordt deze informatie inzichtelijk gemaakt in een tabel zoals voorgeschreven door de taxonomie. De totale kapitaaluitgaven komt overeen met de som van de bruto-investeringen in immateriële activa, de bruto-investeringen in de materiele activa en de correctie technische adviezen.

Code	Annex	Toetsing TSC	Toetsing DNSH	Afgestemd
4.8	I en II	Niet getoetst	Niet getoetst	Nee
4.9	I en II	Niet getoetst	Niet getoetst	Nee
4.14	I en II	Niet getoetst	Niet getoetst	Nee
5.11	I en II	Niet getoetst	Niet getoetst	Nee
6.9	I	Geen vergelijkende berekening beschikbaar voor de representatieve vaargebieden waarin de vaartuigen actief zullen zijn	Niet getoetst	Nee

Code	Annex	Toetsing TSC	Toetsing DNSH	Afgestemd
6.9	II	De klimaatrisico's zijn relatief beperkt en kunnen goed gemonitord worden. Derhalve zijn verdere adaptatieoplossingen niet nodig.	De verduurzaming van de vloot wordt in een ander traject opgepakt, waardoor niet kan worden vastgesteld dat de vaartuigen al dan wel niet voldoen aan de emissiegrenswaarden.	Nee
6.10	I	De RPA's varen op B100, wat de CO_2-emissies tot 90% reduceert. Deze biobrandstof voldoet niet aan de eisen gesteld aan hernieuwbare brandstof. De RPA's worden niet uitsluitend gebruikt om de modal shift mogelijk te maken	Niet getoetst	Nee
6.10	II	De RPA's zijn bestand tegen de geïdentificeerde klimaatrisico's, waardoor verdere adaptatieoplossingen niet nodig zijn	De primaire functie van de RPA's is om de haven veilig te houden en na hun levensduur krijgen deze een tweede leven in ander gebruik. Het gebruik van de vaartuigen vormt geen belemmering voor het behoud van waterkwaliteit, levert geen overschrijding van emissienormen en geen overlast voor milieu op.	Ja
6.11	I	De Nieuwe Maze vaart op B100 wat de CO_2-emissies tot 90% reduceert. Het scheepstype is daarnaast niet opgenomen in de lijst met criteria voor Fase 3 EEDI-vereisten	Niet getoetst	Nee
6.11	II	De Nieuwe Maze is bestand tegen de geïdentificeerde klimaatrisico's, waardoor verdere adaptatieoplossingen niet nodig zijn	Het gebruik van de Nieuwe Maze vormt geen belemmering voor het behoud van waterkwaliteit, levert geen overschrijding van emissienormen op en heeft geen significante impact op geluid en trillingen. De Nieuwe Maze krijgt na haar levensduur een tweede leven.	Ja
6.14	I	De havenspoorlijn is volledig geëlektrificeerd en is niet primair bedoeld voor het vervoer van fossiele brandstoffen	De activiteit voldoet aan de vereisten uit Aanhangsel A, B en D. Daarnaast wordt een groot deel van het bouwafval gerecycled en wordt het beperken van afvalproductie gestimuleerd. Beperkende maatregelen voor geluidsoverlast en luchtverontreiniging worden toegepast indien daar aanleiding toe bestaat.	Ja
6.14	II	Aan de hand van de geïdentificeerde klimaatrisico's worden risicomitigerende maatregelen genomen om schade of belemmeringen aan spoorinfrastructuur te vermijden	De activiteit voldoet aan de vereisten uit Aanhangsel B en D. Daarnaast wordt een groot deel van het bouwafval gerecycled en wordt het gebruik van duurzaam materiaal gestimuleerd. De havenspoorlijn is niet primair bedoeld voor het vervoer van fossiele brandstoffen. Beperkende maatregelen voor geluidsoverlast en luchtverontreiniging worden toegepast indien daar aanleiding toe bestaat.	Ja
6.15	II	Aan de hand van de geïdentificeerde klimaatrisico's worden risicomitigerende maatregelen genomen om schade of belemmeringen aan weginfrastructuur te vermijden	Een deel van de projecten veroorzaakt aantoonbaar geen additionele CO_2-uitstoot. Dit zijn projecten die betrekking hebben op het vervangen van straatverlichting, het aanleggen van de Container Exchange Route en het aanleggen van laadvoorzieningen voor elektronische voertuigen. Deze projecten voldoen aan alle criteria en zijn derhalve afgestemd op de taxonomie.	Gedeeltelijk

Code	Annex	Toetsing TSC	Toetsing DNSH	Afgestemd
6.16	II	Aan de hand van de geïdentificeerde klimaatrisico's worden risicomitigerende maatregelen genomen om schade of belemmeringen aan infrastructuur voor vervoer over water te vermijden	Een deel van de projecten veroorzaakt aantoonbaar geen additionele CO_2-uitstoot. Dit zijn projecten die betrekking hebben op het aanleggen en faciliteren van walstroomvoorzieningen, het vervangen van verlichting bij nautische objecten met een duurzamere optie en het voorzien van T-palen van elektrische systemen die worden gevoed door duurzame zonnepanelen in plaats van dieselaggregaten. Deze projecten voldoen aan alle criteria en zijn derhalve afgestemd op de taxonomie.	Gedeeltelijk
7.1	I	Het is niet bekend of niet getoetst op welk niveau de vraag naar primaire energie ligt	Niet getoetst	Nee
7.1	II	De klimaatrisico's zijn relatief beperkt en kunnen goed gemonitord worden. Derhalve zijn verdere adaptatieoplossingen niet nodig.	Het is niet bekend of niet getoetst of de vraag naar energie in deze gebouwen niet boven de drempel ligt voor bijna-energieneutrale gebouwen. De bedrijfsruimten op de RDM werf worden ontwikkeld met energielabel A en dat ligt boven de drempel.	Nee
7.2	I	De renovaties zijn niet te herleiden tot 'ingrijpende renovaties'	Niet getoetst	Nee
7.2	II	De klimaatrisico's zijn relatief beperkt en kunnen goed gemonitord worden. Derhalve zijn verdere adaptatieoplossingen niet nodig.	Onze vastgoedobjecten zijn niet bestemd voor de opslag van fossiele brandstoffen. De andere criteria zijn momenteel niet controleerbaar.	Nee
7.7	I	De aankoop van de vastgoedobjecten omvat het aankopen van een stuk grond met een (verouderd) pand erop. De sloop en nieuwbouw of renovatie zal middels een ander projectnummer door de CapEx gaan	Niet getoetst	Nee
7.7	II	De klimaatrisico's zijn relatief beperkt en kunnen goed gemonitord worden. Derhalve zijn verdere adaptatieoplossingen niet nodig.	Onze vastgoedobjecten zijn niet bestemd voor de opslag van fossiele brandstoffen. De andere criteria zijn niet gecontroleerd, omdat de gebouwen veelal bestemd zijn voor sloop en/of renovatie	Nee
8.2	I	De ICT-oplossing (HESP) is ontwikkeld om inzicht te krijgen in de emissie-uitstoot van bezoekende schepen. Het kan nog niet worden aangetoond dat dit leidt tot broeikasgasemissiereductie	Niet getoetst	Nee

Economische activiteiten	Code	Absolute CapEx (€ x 1.000)	Aandeel CapEx	Criteria inzake substantiële bijdrage KM	KA	W	C	V	B	DNSH-criteria KM	KA	W	C	V	B	SMG	Aandeel van op taxonomie afgestemde (A.1) of ervoor in aanmerking komende (A.2) CapEx	Categorie (faciliterende activiteit (F) of transitie-activiteit (T))
A. VOOR DE TAXONOMIE IN AANMERKING KOMENDE ACTIVITEITEN																		
A.1 Ecologisch duurzame activiteiten (op EU-Taxonomy afgestemd: eligible en "aligned")																		
Goederenvervoer via de zee- en kustvaart, vaartuigen voor havenactiviteiten en ondersteunende activiteiten	6.10	1	0,0%	N	J	NA	NA	NA	NA	J	J	J	J	J	J	J	0,0%	n.v.t.
Personenvervoer via de zee- en kustvaart	6.11	628	0,2%	N	J	NA	NA	NA	NA	J	J	J	J	J	J	J	0,2%	n.v.t.
Infrastructuur voor spoorvervoer	6.14	7.155	2,4%	J	J	NA	NA	NA	NA	J	J	J	J	J	J	J	2,4%	F [2]
Infrastructuur voor wegvervoer en openbaar vervoer	6.15	12.591	4,2%	N	J	NA	NA	NA	NA	J	J	J	J	J	J	J	4,2%	n.v.t.
Infrastructuur voor vervoer over water	6.16	4.826	1,6%	N	J	NA	NA	NA	NA	J	J	J	J	J	J	J	1,6%	n.v.t.
CapEx activiteiten op taxonomie afgestemd (A.1)		**25.202**	**8,4%**															
A.2 Voor de taxonomie in aanmerking komende, maar ecologisch niet duurzame activiteiten (niet op taxonomie afgestemde activiteiten)																		
Elektriciteitsopwekking uit bio-energie	4.8	1.639	0,5%	N	N	NA	NA	NA	NA	-	-	-	-	-	-	-		F [2]
Transmissie en distributie van elektriciteit	4.9	653	0,2%	N	N	NA	NA	NA	NA	-	-	-	-	-	-	-		F [2]
Transmissie- en distributienetwerken voor hernieuwbare en koolstofarme gassen	4.14	3.261	1,1%	N	N	NA	NA	NA	NA	-	-	-	-	-	-	-		F [2]
Vervoer van CO2	5.11	3.873	1,3%	N	N	NA	NA	NA	NA	-	-	-	-	-	-	-		F [2]
Aanpassing van binnenschepen voor personen- en goederenvervoer	6.9	4.347	1,5%	N	J	NA	NA	NA	NA	J	J	J	J	N	J	J		n.v.t.
Infrastructuur voor wegvervoer en openbaar vervoer	6.15	19.034	6,4%	N	J	NA	NA	NA	NA	N	J	J	J	J	J	J		n.v.t.
Infrastructuur voor vervoer over water	6.16	98.902	33,0%	N	J	NA	NA	NA	NA	N	J	J	J	J	J	J		n.v.t.
Bouw van nieuwe gebouwen	7.1	19.478	6,5%	N	J	NA	NA	NA	NA	N	J	N	N	N	N	J		n.v.t.
Renovatie van bestaande gebouwen	7.2	14.413	4,8%	N	J	NA	NA	NA	NA	J	J	N	N	N	J	J		n.v.t.
Verwerving en eigendom van gebouwen	7.7	2	0,0%	N	J	NA	NA	NA	NA	N	J	J	J	J	J	J		n.v.t.
Gegevensgestuurde oplossingen voor broeikasgasemissiereducties	8.2	86	0,0%	N	N	NA	NA	NA	NA	-	-	-	-	-	-	J		F [2]
CapEx voor de taxonomie in aanmerking komende, maar niet op taxonomie afgestemde activiteiten (A.2)		**165.687**	**55,3%**															
B. NIET VOOR DE TAXONOMIE IN AANMERKING KOMENDE ACTIVITEITEN																		
CapEx van niet voor de taxonomie in aanmerking komende activiteiten (B)		**108.510**	**36,2%**															
C. Totale CapEx (A+B) *		**299.399**	**100%**															

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

[2] = Faciliterende activiteit voor klimaatmitigatie (Annex I)

Vooruitblik

Het Havenbedrijf Rotterdam spant zich dagelijks in om een toekomstbestendige en duurzame haven te ontwikkelen. Een deel van onze activiteiten komt niet in aanmerking voor de taxonomie. Om tot een volledige afstemming met de taxonomie te komen, is verandering op het gebied van onze economische activiteiten nodig. Dit achten wij gezien onze strategie en ons businessmodel niet realistisch: het beheren, exploiteren en onderhouden van de haven is een kerntaak, waarbij wij een faciliterende rol hebben. In deze rol oefenen wij invloed uit op klanten en leveranciers om te verduurzamen, maar deze activiteiten kunnen we niet classificeren. Het realiseren van grote duurzaamheidsprojecten, zoals Porthos, doen wij in samenwerking met andere partijen, waardoor deze investeringen niet binnen de scope van de taxonomie vallen. We investeren ook in onderzoek naar duurzaamheidsinitiatieven die nog in de kinderschoenen staan. Deze projecten zijn momenteel in een te vroeg stadium om geclassificeerd te kunnen worden, maar bij de uitvoering van deze projecten vallen deze naar verwachting wel onder de scope van de taxonomie. Wij hebben vertrouwen in onze aanpak om de haven te verduurzamen en hopen dit terug te zien in het aandeel activiteiten dat is afgestemd op de taxonomie in de komende jaren.

3.4 Social

Hier leest u meer over:

- Arbeidsveiligheid
- Werken en arbeidsomstandigheden in de haven

3.4.1 Arbeidsveiligheid

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

Effecten, risico's en kansen

De Arbeidsomstandighedenwet zien we als de minimale basis voor onze verplichting om werknemers een veilige en gezonde werkplek te bieden. Door focus op gedrag en bewustzijn en het betrekken van medewerkers in het beheersen van risico's blijven we op zoek naar de praktische invulling die aansluit bij onze specifieke werkzaamheden. We worden hierin ondersteund door de VGM-commissie (Veiligheid, Gezondheid en Milieu) binnen de medezeggenschapsraad die een controlerende en adviserende rol heeft.

De effecten van arbeidsongevallen zijn groot. Naast de directe gevolgen voor slachtoffer, collega's en naasten, kunnen ook vertragingen in de werkzaamheden, verlies van kennis, financiële gevolgen of reputatieschade optreden.

Om arbeidsongevallen te voorkomen is het essentieel om de risico's te kennen en te beheersen. Voor alle medewerkers – in dienst of ingehuurd – zijn de risicoinventarisaties en -evaluaties voor verschillende activiteiten en locaties een belangrijk instrument om bewustzijn te creëren en veiligheidsafspraken na te leven. We kijken hierbij zowel naar de werkomgeving (situatie) als naar de medewerkers zelf (gedrag) om te bepalen of de fysieke en organisatorische beheersmaatregelen passend zijn voor het risico. Daarnaast motiveren we medewerkers om een 5xJA (laatste minuut risicoanalyse) uit te voeren bij aanvang of wijziging van activiteiten om zeker te stellen dat het werk veilig kan worden uitgevoerd.

Medewerkers die operationele werkzaamheden uitvoeren zoals scheepvaartmeesters, inspecteurs en onderhoudspersoneel lopen meer risico dan medewerkers die hoofdzakelijk kantoorwerk uitvoeren. De beheersmaatregelen voor deze risico's zijn daarom ook uitgebreider. Voorbeelden zijn intensieve trainingsprogramma's en fysieke beschermingsmiddelen.

De risicoinventarisatie en -evaluatie is niet beperkt tot fysieke veiligheid, maar kijkt ook naar risico's voor de (geestelijke) gezondheid van de medewerkers en risico's voor bijzondere groepen zoals ouderen, jeugdigen, zwangere medewerkers en medewerkers met een arbeidshandicap. De HR-organisatie biedt in samenwerking met de arbodienst verschillende programma's aan om vitaliteit en gezondheid van de medewerker te bevorderen. De bedrijfsarts speelt een belangrijke rol bij de duurzame inzetbaarheid en draagt bij aan gezonde en veilige arbeidsomstandigheden.

Bij werkzaamheden door opdrachtnemers ligt de primaire verantwoordelijkheid voor het veilig uitvoeren van het werk bij de opdrachtnemer. Het Havenbedrijf Rotterdam bouwt en onderhoudt objecten in het haven- en industriecomplex. Dit varieert van grote bouwprojecten met meer dan honderd werknemers op locaties tot wegaanpassingen en groenonderhoud in kleine teams. Ze hebben gemeen dat de werkzaamheden en logistieke bewegingen in de omgeving altijd voor veiligheidsrisico's zorgen. Daarom kijken we in de voorbereiding hoe we alle gebruikers van de ruimte zo veilig mogelijk kunnen houden. Het Havenbedrijf Rotterdam werkt samen met opdrachtnemers om in projectrisicosessies en veiligheids- en gezondheidsplannen van opdrachtnemers zoveel mogelijk risico's proactief aan te pakken. Door toezicht en inspectie houden we onze opdrachtnemers aan de gemaakte veiligheidsafspraken.

Door het actief uitdragen van onze veiligheidsverwachtingen en de lat steeds wat hoger te leggen, motiveren we medewerkers en opdrachtnemers om ook dat extra stapje te maken waardoor zij en hun collega's weer veilig en gezond naar huis kunnen. We zien kansen in een consistente, proactieve aanpak van veiligheid om onze reputatie als betrouwbare en verantwoordelijke werkgever/opdrachtgever te versterken. Dit komt ook tot uiting in de interactieve setting van onze jaarlijkse veiligheidsdag met opdrachtnemers waarin we de samenwerking opzoeken.

Thema	Definitie	Impact	Risico's	Kansen
Arbeidsveiligheid	Het borgen van de arboveiligheid binnen het HbR en bij onze projecten.	Een veilige werkomgeving voor iedereen, zowel medewerkers van HbR als onze opdrachtnemers, vermindert het aantal werkgerelateerde ongevallen en beroepsziekten. Een sterke veiligheidscultur draagt daarnaast bij aan het welzijn en de tevredenheid van medewerkers.	Bij het uitvoeren van werkzaamheden kunnen werknemers en opdrachtnemers letsel oplopen met als gevolg verzuim of verlaagde productiviteit. Een onveilige werkomgeving kan als effect hebben dat mensen niet willen werken in de haven.	Het naleven van veiligheidsnormen en -voorschriften versterkt onze reputatie als betrouwbare en verantwoordelijke werkgever en zakenpartner en vergroot op den duur ons concurrentievoordeel. Deze positieve veiligheidscultuur straalt af op onze aannemers en andere belanghebbenden in het HIC.

Beleid

'Gezond en Veilig naar Huis' is de kern van ons beleid. Dit is van toepassing op medewerkers in vaste en tijdelijke dienst en extern ingehuurde medewerkers. Door de diversiteit van de activiteiten van kantoorpersoneel, operationele medewerkers, opdrachtnemers van verschillende afdelingen vinden we het belangrijk om een gezamenlijke visie op veiligheid uit te dragen. De Arbobeleidsverklaring van het Havenbedrijf Rotterdam beschrijft waar we voor staan, wat we doen en waar we dus op aangesproken mogen worden. Dit beleid delen we in de onboarding van nieuw personeel, in contracten en via onze website.

In de doelen van de ondernemingstrategie is arbeidsveiligheid opgenomen als kritisische prestatie indicator (KPI).

Activiteiten

Medewerkers van het Havenbedrijf Rotterdam kunnen onveilige situaties, ongevallen of positieve observaties melden via de meldapplicatie 'SafetyNow'. Ook externe medewerkers en opdrachtnemers hebben toegang tot deze applicatie. Een dashboard maakt trends, meldingen en acties inzichtelijk. Dit dashboard is toegankelijk voor alle medewerkers.

Naast 'SafetyNow' hebben we diverse doorlopende activiteiten om het veiligheidsbewustzijn te vergroten binnen het cultuurprogramma 'Neem de Tijd voor Veiligheid', zoals training, safety minutes, toolbox informatie en veiligheidstoezicht.

We stellen ieder jaar een veiligheidsplan vast op basis van trends en oorzaakanalyses van observaties van onze eigen werkzaamheden en werkzaamheden van opdrachtnemers. Ook wijzigingen in wet- en regelgeving kunnen aanleiding zijn tot gerichte activiteiten. In 2024 pakten we een aantal specifieke zaken aan:

Gezond en veilig naar huis	
Samen met opdrachtnemers - Standaardiseren van ambitieuzere contractbepalingen op het gebied van arbeidsveiligheid. Hiermee dagen we onze opdrachtnemers uit om veiligheid verder te integreren in de projectvoorbereiding en -uitvoering. - Implementatie vernieuwd Integraal Veiligheids Plan en Incidentenprotocol bij projecten om effectief risicomanagement en -beheersing bij opdrachtnemers te stimuleren. Ontwerpkeuzes beperken zich niet tot de veiligheid tijdens constructie, maar omvatten ook slimme oplossingen om het onderhoud veilig te kunnen uitvoeren.	**Voor en door werknemers van het HbR** - Vereenvoudigen van de rapportage over veiligheidsrondes door de meldapplicatie "SafetyNow" uit te breiden met een "Safety Walk & Talk" module, inclusief aanpassing van het dashboard met projectinformatie. - Verdere integratie van business continuity en crisis management plannen. - Ontwikkeling van een trainingsvideo over het gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen. - We ontwikkelden een visie op welzijn waarin de verschillende initiatieven samenkomen om de fysieke en geestelijke gezondheid van medewerkers te ondersteunen.

Resultaten

We monitoren de effectiviteit van onze activiteiten om veiligheid continu te verbeteren aan de hand van kwalitatieve en kwantitatieve indicatoren. Arbeidsveiligheid is een onderwerp in het in 2024 gehouden medewerkersonderzoek. De medewerkers beoordelen fysieke veiligheid in dit onderzoek met een gemiddelde score van 8,6 op een schaal van 1 tot en met 10. We streven ernaar om het aantal arbeidsongevallen naar nul te krijgen en tegelijkertijd een open rapportagecultuur te behouden.

In 2024 hadden we 2 ongevallen met verzuim (langer dan één dag) bij medewerkers van het Havenbedrijf Rotterdam, wat resulteerde in een Lost Time Injury Frequency Rate (LTIFR) van 0,79. Bij opdrachtnemers waren er 7 ongevallen met verzuim. Zie meer in tabel ongevallen.

De bedrijfsarts constateerde in 2024 1 geval van een beroepsziekte. De arboregeling (artikel 1.11) spreekt van een beroepsziekte als een ziekte het gevolg is van 'een belasting die in hoofdzaak het gevolg is van het werk of de werkomstandigheden'. De meest voorkomende beroepsziekten onder werkenden zijn psychische aandoeningen (zoals burn-out en depressie) en aandoeningen aan het bewegingsapparaat (bijvoorbeeld lage rugklachten, klachten aan armen, nek en schouders).

Doelstelling

Materieel thema	(Kritische) Prestatie Indicatoren	Doelstelling 2024	Realisatie 2024	Realisatie 2023	Realisatie 2022
Arbeidsveiligheid (HbR + haven)	Lost time injury frequency rate (LTIFR) (HbR medewerkers)	< 0,5	0,79	0,41	0,43
	Werkgerelateerde ongevallen HbR met doktersbezoek of ernstiger – frequentie (TRIFR)	<2	1,59	-	-
	Aantal werkgerelateerde ongevallen met verzuim > 1 dag bij aanbesteed werk	Geen vastgestelde norm nog	7	8	-
	# werkgerelateerde ongevallen HBR met doktersbezoek of erger	< 10	4	-	-
	Aantal geconstateerde beroepsziekten HbR medewerkers	0	1	1	12

We hebben meerdere doelstellingen op arbeidsveiligheid. De LTIFR kwam boven de norm uit door ongevallen met verzuim van meer dan één dag in 2024. We rapporteren ieder kwartaal de ongevallen bij opdrachtnemers op onze projecten. Hier zijn 7 ongevallen met verzuim opgetreden. Ze zijn onderzocht en de lessen zijn geïmplementeerd om herhaling te voorkomen.

Vooruitblik

De trend die we bij verzuimongevallen zien is dat er veel ongevallen zijn met beknellingen (voornamelijk vingers) en dat het vaak alledaagse activiteiten betreft. Focus op een goede werkvoorbereiding en bewust bezig zijn, blijft daarom belangrijk in 2025.

Om deze trends te kunnen zien is het belangrijk dat we medewerkers blijven stimuleren om onveilige en positieve observaties in de 'SafetyNow-applicatie' te melden. We zullen de in-house veiligheidstrainingen actualiseren en integreren met de dagelijkse praktijk van onze medewerkers. Daarnaast blijven we het personeel informeren over arbeidsveiligheid in de gedeelde intranetomgeving.

Verder zien we de complexiteit van projecten en daarmee de projectorganisatie van opdrachtnemers toenemen. Meerdere lagen onderaanneming, taalproblemen en een krappe arbeidsmarkt hebben hun weerslag op de veiligheid van een bouwplaats. We gaan op zoek naar praktische manieren om dit risico te beheersen.

Samen met medewerkers, inleenkrachten, klanten en opdrachtnemers nemen we tijd voor veiligheid.

Veiligheid is een resultaat

Saskia Haye, Safety Manager Havenbedrijf Rotterdam: 'Veiligheid is een resultaat van een goede werkvoorbereiding. Het kennen en beheersen van risico's van de werkzaamheden in een vroeg stadium leidt niet alleen tot een betere veiligheidsprestatie, maar ook tot potentiële verbetering in kwaliteit, kostenbeheersing, planningsbeheersing en dus klanttevredenheid. De tijd die je vooraf neemt om over veiligheid na te denken betaalt zich dus op verschillende manieren uit.'

3.4.2 Werken en arbeidsomstandigheden in de haven

Rotterdam is de grootste haven van Europa. In de haven komen veel verschillende ketens samen, met schakels over de hele wereld. Als Havenbedrijf Rotterdam zetten we ons in voor een inclusieve, veilige en aantrekkelijke werkomgeving voor zowel de medewerkers van het Havenbedrijf Rotterdam als voor de werknemers in de Rotterdamse haven. Zo dragen we bij aan het aantrekken, behouden en ontwikkelen van talent, menskracht, vakmanschap en daarnaast ook aan het voorkomen, beperken en stoppen van schendingen van mensenrechten, slechte arbeidsomstandigheden, schade aan het milieu en corruptie in ketens. Dit is belangrijk voor het investeringsklimaat, het imago, het draagvlak van de Rotterdamse haven en voor onze concurrentiepositie.

Dat doen we door proactief in te zetten op bovengenoemde zaken, niet weg te kijken van mogelijke problemen en onze invloed aan te wenden om bij te dragen aan oplossingen. Onze mate van invloed op de mogelijke problemen verschilt per situatie. We kunnen meer invloed uitoefenen op klanten en leveranciers in onze directe waardeketen dan in de waardeketen van onze klanten en leveranciers. Wij wenden onze invloed aan door betrokken partijen samen te brengen voor bewustwording of actie, onze kennis of netwerk ter beschikking te stellen aan anderen of door te lobbyen voor wet- en regelgeving.

In dit hoofdstuk ligt de focus op het werken en leren en de arbeidsomstandigheden in het haven- en industriecomplex en intern bij het Havenbedrijf Rotterdam, maar we behandelen ook de verantwoordelijkheid die wij verderop in de waardeketen nemen. Het beschreven beleid en de activiteiten vloeien voort uit onze ondernemingsstrategie en vinden hun besluitvorming in onze governancestructuur.

Effecten, risico's en kansen

Met behulp van de dubbele materialiteitsanalyse brachten we de effecten, risico's en kansen in beeld. Schendingen van mensen- en arbeidsrechten binnen het haven- en industriecomplex en de waardeketen hebben gevolgen voor het imago en draagvlak van de Rotterdamse haven en voor het investeringsklimaat en onze concurrentiepositie. Dit thema is voor ons financieel materieel en heeft een sterk sociaal-maatschappelijke component.

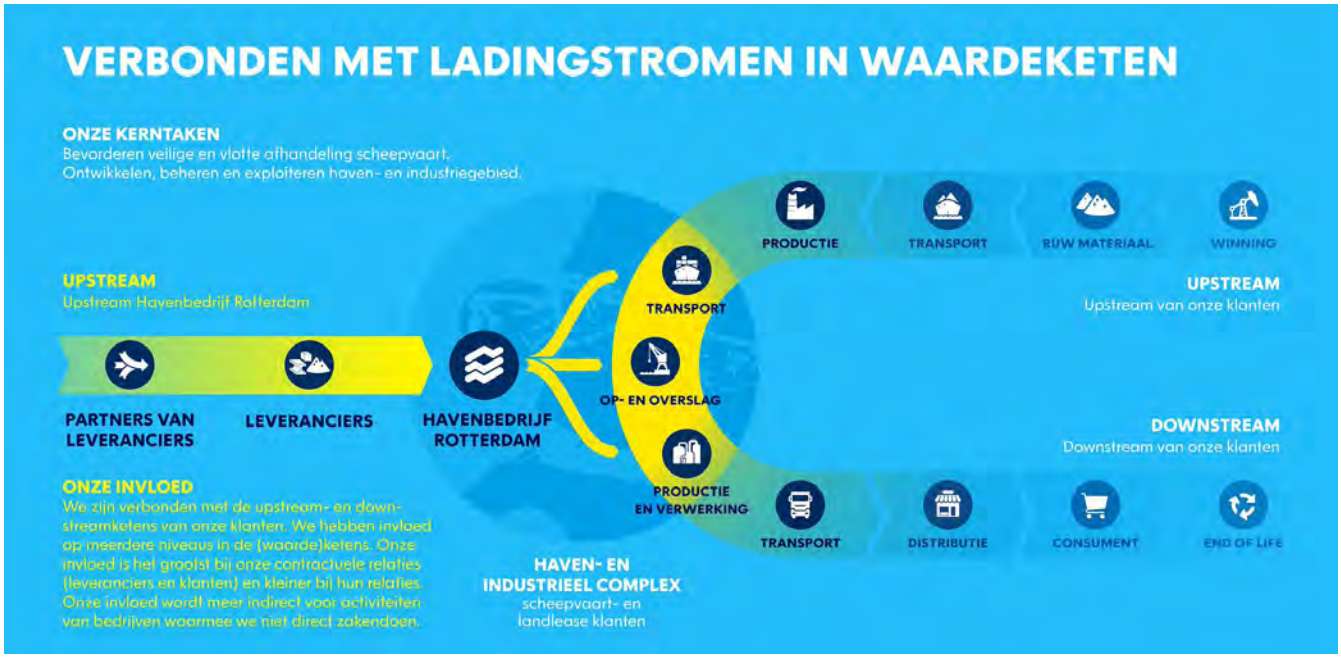
Thema	Definitie	Impact	Risico's	Kansen
Werken en arbeidsomstandigheden in de haven (veilige en inclusieve haven)	Het waarborgen van een veilige en inclusieve werkomgeving en voldoende relevant werk in het HIC.	Het inzetten voor gelijke behandeling en gelijke kansen voor van werknemers in het HIC, waaronder gendergelijkheid, diversiteit, een veilige werkomgeving waar maatregelen tegen ongewenst gedrag van toepassing zijn en de mogelijkheid om te ontwikkelen.	Een mismatch tussen talent, opleiding en werkaanbod hebben mogelijk tot gevolg dat het draagvlak voor werken in de haven vermindert en brengt het risico op personeelstekort met zich mee. Een personeelstekort heeft impact op de efficiëntie en groei van de haven, wat direct invloed heeft op onze bedrijfsopbrengsten en investeringsambities.	Het bevorderen van een veilige en inclusieve haven verhoogt het draagvlak voor werken in de haven, stimuleert de kwaliteit van de werknemers in de haven en bevordert de toekomstbestendigheid van de haven.
Werken en arbeidsomstandigheden in de haven (arbeidsomstandigheden)	Het waarborgen van een veilige en gezonde haven die bijdraagt aan een economisch en sociaal gezonde stad.	Het inzetten voor goede arbeidsvoorwaarden, waaronder vrijheid van vereniging, voldoende loon, passende werktijden en baanzekerheid, onder de werknemers in het HIC.	Het niet beschermen van arbeidsvoorwaarden, mensen- en arbeidsrechten leidt tot imagoschade en minder draagvlak voor de haven als werkplek.	HbR wordt uitgedaagd steeds actief maatregelen te nemen om te garanderen dat de partners in de keten en daarbuiten geen mensen- en arbeidsrechten schenden en om actief te blijven om criminele activiteiten in de haven tegen te gaan.
Werken en arbeidsomstandigheden in de haven (andere arbeidsrechten)	Het waarborgen van mensen- en arbeidsrechten en het tegengaan van mensenrechtenschending.	Het afweren van mensenrechtenschending in het HIC en de hele waardeketen.	Mensenrechtenschending in het HIC of in onze keten leidt tot het risico op imagoschade en het risico op kostbare compenserende maatregelen, bijvoorbeeld in de vorm van boetes.	Het waarborgen van mensen- en arbeidsrechten in onze keten door een strict due diligence beleid vormt de basis van onze 'licence to operate' en het draagvlak om te werken in de haven.

Beleid

Het verminderen van de effecten en risico's en het borgen van de mensen- en arbeidsrechten vinden we belangrijk. Hierin willen we een voorbeeldfunctie vervullen voor klanten, opdrachtnemers en andere belanghebbenden in het Rotterdamse haven- en industriecomplex. Als opdrachtgever moeten we er zeker van zijn dat opdrachtnemers in staat zijn risico's rond arbeidsomstandigheden tot een minimum te beperken. Het belang dat wij hebben bij een veilige, inclusieve en gezonde werkomgeving in de haven benadrukken we in de nieuwe bedrijfsstrategie. Dit doen we onder het speerpunt 'in balans met de maatschappij'.

We borgen arbeidsrechten door middel van diverse beleidsinstrumenten. Een collectieve arbeidsovereenkomst borgt arbeidsrechten voor onze eigen medewerkers. Daarnaast hebben we een privacybeleid en diversiteits- en inclusiviteitsbeleid. In lijn met internationale richtlijnen, zoals onder andere de leidende beginselen van de VN over het bedrijfsleven en mensenrechten (UNGP) en de 'OESO-richtlijnen', staat ons mensenrechtenbeleid in onze bedrijfscode (waaronder onze klachten- en klokkenluidersprocedure). Voor nieuwe internationale activiteiten voeren we een duediligencecheck uit voordat we de activiteit aangaan. In 2024 waren dit drie nieuwe waterstofprojecten. Als de check daar aanleiding toe geeft, stellen we maatregelen op om de risico's te beperken. Voor bepaalde

inkoopcategorieën stelden we specifieke eisen op waaraan moet worden voldaan, bijvoorbeeld bij de inkoop van IT en infrastructuur. Als havenbeheerder beïnvloeden we verschillende bedrijven en partijen, vooral onze contractuele relaties zoals aanbestedingspartners en klanten. We stellen eisen aan klanten en leveranciers op het gebied van mensen- en arbeidsrechten en voeren regelmatig audits en beoordelingen uit om naleving te waarborgen en te verbeteren. De mate van invloed over de ketens schetsen we in de onderstaande figuur, waarna we ons beleid verder toelichten.



Onze leveranciers

Bij de selectie van aannemers verwachten wij dat zij arbeidsrechten en mensenrechten respecteren. Vanuit het Human Rights Due Diligence proces identificeren we de belangrijkste risico's op mensenrechtenschendingen bij onze inkoopactiviteiten. Het risico op corruptie- of mensenrechtenschendingen voor inkoopactiviteiten is daarom expliciet onderdeel van ons toprisicolandschap. We hebben een Supplier Code of Conduct om goede arbeidsomstandigheden te waarborgen. Daarnaast behouden we ons het recht voor om controles uit te voeren.

Onze klanten

Werknemers in de haven moeten in een veilige, inclusieve en gezonde omgeving kunnen werken. Veiligheid in het Rotterdamse haven- en industriecomplex is voor ons een belangrijke zaak. In onze bedrijfscode staat daarom dat wij alleen zakendoen met maatschappelijk verantwoorde partijen die zich niet schuldig maken aan misstanden zoals corruptie, milieu- of veiligheidsdelicten, kinderarbeid of schending van mensenrechten.

Klanten van klanten

De Rotterdamse haven speelt een belangrijke rol in wereldwijde logistieke ketens. Onze klanten, waaronder gevestigde bedrijven en zeevaart, maken deel uit van deze ketens. Als havenbeheerder hebben we beperkte invloed op de ladingstromen. Zoals in de afbeelding over 'de ladingstromen in waardeketen' uitgelicht, zijn wij verbonden met de upstream en downstream ketens van onze klanten in de haven, maar hebben we hier niet direct invloed op. We wenden onze invloed daarom op verschillende manieren aan, bijvoorbeeld door in gesprek te gaan met betrokken partijen en partners. De in- en doorvoer van grondstoffen en het gebruik ervan in productieprocessen verlopen in de haven veilig, efficiënt en met steeds schonere milieutechnieken. We streven naar schone en veilige handel en willen de negatieve

maatschappelijke impact van producten die onze haven passeren verminderen. De samenleving reageert steeds kritischer op de herkomst van goederen en spreekt ons daar steeds vaker op aan. Wij trachten onze positie te gebruiken om de risico's van de negatieve impacts van ladingstromen te beperken. Zo gaan we actief het gesprek aan met stakeholders die een klacht indienen over mensenrechtenschendingen in de waardeketen. In 2024 is dit meerdere keren gedaan door actiegroepen rondom ladingstromen zoals kolen, LNG en waterstof.

Activiteiten

Veilige en inclusieve haven

Het Havenbedrijf Rotterdam draagt bij aan een veilige en inclusieve haven door verschillende activiteiten te ondernemen, zoals het aantrekken van (nieuw) talent, het bevorderen van arbeidsmobiliteit, het bevorderen van inclusiviteit en diversiteit in de haven en het vergroten van de zichtbaarheid en aantrekkelijkheid van het werken in de Rotterdamse haven. Dit doen we niet alleen, dit doen we samen met onze partners waaronder onderwijs- en overheidsinstellingen en het bedrijfsleven. We dragen op deze manier bij aan een economisch en sociaal gezonde stad en haven. We zien ontwikkelingen op de arbeidsmarkt, in het onderwijs en op andere demografische vlakken die een risico vormen voor de veilige en inclusieve haven en daarmee de aantrekkelijkheid van de haven. Deze ontwikkelingen bestaan uit toenemende vergrijzing, lage (gender)diversiteit in de haven, het verslechterd imago van het werken in de haven en de toename van moeilijk vervulbare technische functies. Samen met andere factoren, zoals congestie op het energienet en regeldruk, kunnen deze ontwikkelingen leiden tot een afnemend draagvlak van het haven- en industriecomplex onder bedrijven en daarmee onder potentiële werknemers. Veel van deze ontwikkelingen zorgen landelijk voor diverse problemen en zijn niet haven-specifiek. Ondanks dat het landelijke problemen betreft, vervullen wij een proactieve rol om een bijdrage te leveren aan het inperken van deze risico's en om het werken in de haven aantrekkelijk, veilig en inclusief te maken en te houden. Wij zijn ervan overtuigd dat iedereen een baan moet kunnen vinden in de haven en zich welkom moet voelen om in de haven te werken.

Nieuw arbeidsmarktonderzoek: samenwerken is essentieel

Recent arbeidsmarktonderzoek benadrukt de noodzaak van samenwerking om de huidige en toekomstige personeelskrapte in de haven aan te pakken. Eind 2024 kende de regio Rijnmond-Drechtsteden ruim 6.000 openstaande vacatures in de havensector, en dit aantal dreigt verder te stijgen.

Het onderzoek, uitgevoerd door SEOR in opdracht van Deltalinqs, de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam, toont aan dat digitalisering nieuwe functies creëert, waardoor het aantal hbo/wo-functies stijgt. Toch is de vraag naar mbo'ers momenteel het grootst. Positief nieuws is dat het aantal vaste dienstverbanden toeneemt en dat organisaties in de haven goed betalen en stappen zetten op het gebied van diversiteit en inclusie. De uitdagingen zijn echter groot: vergrijzing, energietransitie en digitale transitie zorgen voor een stijgend aantal vacatures.

Human Capital Coalitie Energietransitie (HCCE)

Binnen de Human Capital Coalitie Energietransitie (HCCE) werken bedrijven samen met diverse stakeholders aan bovengenoemde uitdagingen. Met deze coalitie vormen de partijen een regionaal platform voor transitie-initiatieven, gericht op het aantrekken, behouden en ontwikkelen van talent en menskracht en vakmanschap. De coalitie werkt aan vijf concrete doorbraakprojecten die in 2024 diverse resultaten hebben laten zien.

Een van deze projecten is www.werkeninderotterdamsehaven.nl om de zichtbaarheid en aantrekkelijkheid van het werken in de Rotterdamse haven te promoten. Ook maken jaarlijks 30.000 leerlingen uit het basisonderwijs en voortgezet onderwijs kennis met de Rotterdamse haven. Daarnaast wordt gewerkt aan een toolbox inclusievehaven.nl om inclusiviteit en diversiteit te bevorderen bij het havenbedrijfsleven, is het centrum voor energietransitie opgezet en zijn er circa 200 statushouders aan de slag gegaan in het haven- en industriecomplex. Tachtig procent van de bedrijven geeft aan dat de campagne '*werken in de Rotterdamse haven*' succesvol is. Het Havenbedrijf Rotterdam is trots dat onze klanten de projecten binnen de Human Capital Coalitie Energietransitie waarderen en erkennen.

Human Capital Coalitie Energietransitie		
Human Capital Coalitie Energietransitie In 2023 ondertekenden zes partijen de intentieverklaring van de Human Capital Coalitie Energietransitie (HCCE). Deltalinqs, Hogeschool Rotterdam, Techniek College Rotterdam, Scheepvaart en Transport College (STC), gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam werken structureel samen. De coalitie zet zich in om talent, menskracht en vakmanschap aan te trekken en te ontwikkelen met als doel de transities in het haven- en industriecomplex met de juiste menskracht mogelijk te maken.	**Lopende initiatieven** Zichtbaarheid en aantrekkelijkheid vergroten van werken in de Rotterdamse haven. Meer sollicitanten per vacature in de haven bewerkstelligen. Meer uitstroom uit het onderwijs (mbo, hbo en wo) naar de haven verwezenlijken. Meer investeren in leven lang ontwikkelen van studenten en werknemers. Het bevorderen van diversiteit en inclusief werkgeverschap. Het bevorderen van de positionering van de Rotterdamse haven op de (internationale) markt.	**Gerealiseerde initiatieven** Campagne *werken in de Rotterdamse haven.nl* met 19+ miljoen bezoeken per jaar. Doorlopende leerlijn om de haven zichtbaar en kenbaar te maken onder jongeren (8 t/m 18 jaar) waarin EIC Mainport, Jongeren INCorporated, Maritiem Museum, IT Campus en Belasting & Douane Museum samenwerken. De inclusieve toolbox *inclusiehaven.nl.* Het aantrekken van internationaal talent, met 200+ statushouders die aan het werk zijn in de haven Het doorvoeren van verbeteringen voor arbeidsmigranten. Inzet op het behoud van internationale studenten voor de Rotterdamse haven en arbeidsmarkt.

De menselijke kant van haveninnovatie

Renée Rotmans, programmamanager sociale innovatie bij het Havenbedrijf Rotterdam: 'Bij het Havenbedrijf Rotterdam geloven we sterk in de kracht van sociale innovatie. Technologische vooruitgang is essentieel, maar zonder de aandacht voor de mensen komen we niet ver. Binnen de Human Capital Coalition Energietransitie (HCCE) werken we samen met de gemeente, onderwijsinstellingen en havenbedrijven om arbeidskrachten voor de haven aan te trekken en zorgen we dat de juiste mensen worden opgeleid nu en voor in de toekomst.

Een van de succesverhalen is het platform werkeninderotterdamsehaven.nl, de banenwijzer op het platform is 22.000 keer ingevuld en er zijn 33.000 doorverwijzingen geweest naar bedrijven en opleidingen in de haven. De campagne werken in de Rotterdamse haven haalde meer dan 18 miljoen views en ook van onze klanten horen we positieve reacties. Meer dan 24% van de havenbedrijven geeft aan dat ze mensen hebben aangenomen via werken in de Rotterdamse haven. Ook diversiteit en inclusie zijn cruciaal; bedrijven met een gevarieerd personeelsbestand zijn innovatiever en succesvoller. Via de HCCE bieden we tools voor inclusief werkgeverschap, zoals praktische tips, trainingen en webinars.'

'We betrekken studenten bij haven-uitdagingen via programma's als Port Rangers en hackathons, en brengen de haven met lesprogramma's naar de leerlingen. Zichtbaarheid en betrokkenheid van het publiek zijn essentieel. In 2024 zijn we begonnen om actiever in de wijken te participeren om zichtbaarder te zijn als haven en havenbedrijf voor bewoners. Er wordt veel gepraat over mensen aan het werk krijgen vanuit diverse doelgroepen, maar ik praat liever met de mensen. Ieder mens heeft talenten en ieder mens verdient kansen en met de wijkhub aanpak wil ik de mensen laten inzien dat er voor hen in de haven een prachtige carrière in het vooruitzicht ligt. En ook als je gewoon geld wilt verdienen in de haven, is er werk voor je, want we zoeken niet alleen de ambitieuze mensen voor de haven, de haven moet ook draaiende blijven met de operationele mensen die er werken. We voeren gesprekken in wijken en koppelen mensen aan bedrijven in de haven. Ervaringsdeskundigen geven gastcolleges en sollicitatietrainingen. Door kennis over te dragen en betrokken te zijn bij de gemeenschap, werken we samen aan een duurzame en inclusieve toekomst voor de haven van Rotterdam.'

Inclusieve en diverse haven	
Team sociale innovatie Samenwerking tussen overheid, onderwijs, bedrijfsleven en onderzoeksinstanties is een belangrijk onderdeel binnen het team sociale innovatie. In dit team werken wij samen met deze partners op gebied van sociale innovatie. Partijen binnen het haven- en industriecomplex zijn ervan overtuigd dat de huidige uitdagingen te groot zijn om als partijen afzonderlijk op te pakken. We willen daarom lopende en nieuwe initiatieven bundelen. Om deze reden werken we aan één programmatische en geïntegreerde aanpak ter verbetering van de samenwerking tussen onderwijs en arbeidsmarkt. Deze aanpak heeft zich vertaald naar het Human Capital Coalitie Energietransitie. Deze coalitie focust zich op het enthousiasmeren, opleiden en om- en bijscholen van de benodigde menskracht voor de energietransitie in de haven.	**Initiatieven** Wij participeren in verschillende initiatieven, waaronder *women at the port*, *inclusieve haven*, *Rotterdam Werkt* en *Facta Non Verba* om een inclusieve haven te bewerkstelligen en arbeidsmobiliteit te bevorderen. Daarnaast bieden wij bedrijven tools, waaronder een inclusiviteitsscan en workshops over inclusie, zodat zij zich kunnen verbeteren op gebied van diversiteit en inclusie. Verder zijn wij actief in de wijken van Rotterdam door aanwezig te zijn in de wijkhubs. Het doel is om via deze wijkhubs een meer divers werknemersbestand aan te spreken. Wij zijn onder andere aanwezig in de onlangs geopende wijkhub in Pendrecht-Zuidwijk, één van de armste wijken van Rotterdam.

Haven(bedrijf) dichter bij de inwoners in wijkhubs

Boudewijn Siemons, CEO van het Havenbedrijf Rotterdam: 'De Rotterdamse haven moet in balans met de omgeving opereren. Daarom brengen we de haven en de werkmogelijkheden dichter bij de inwoners. Samen met de gemeente Rotterdam organiseren we havenspreekuren in wijkhubs. Tijdens deze spreekuren zijn we zichtbaar en aanspreekbaar voor bewoners met vragen, klachten of ideeën over de haven.'

Dit initiatief is onderdeel van de Human Capital Coalitie Energietransitie. Het helpt ons om direct in contact te komen met de gemeenschap en hen te informeren over carrièrekansen in de haven. Via het platform Werkeninderotterdamsehaven.nl bieden we werkzoekenden een helder overzicht van hun mogelijkheden en brengen we hen in contact met potentiële werkgevers. Onze medewerkers ondersteunen bij het invullen van de banenwijzer en het koppelen aan werk. We hopen op deze manier mensen te enthousiasmeren om in onze haven te komen werken en zo bij te dragen aan een duurzame toekomst voor de Rotterdamse haven.

De baas van morgen

Rijkshavenmeester René de Vries nam op donderdag 6 juni 2024 deel aan 'De Baas van Morgen', het jaarlijkse project van JINC (Jongeren INCorporated) waarbij kinderen het Nederlandse bedrijfsleven overnemen. JINC zet zich al twintig jaar in voor gelijke kansen voor alle kinderen en biedt met dit initiatief jongeren uit verschillende achtergronden een unieke kans om een bedrijf van dichtbij te ervaren. Voor één dag was niet René de Vries, maar Nathan de Havenmeester van de Rotterdamse haven.

Arbeidsomstandigheden

Het Havenbedrijf Rotterdam zet zich blijvend in om in het Rotterdamse haven- en industriecomplex schending van arbeidsrechten, waaronder vrijheid van vereniging, voldoende loon, passende werktijden en baanzekerheid te voorkomen. Het waarborgen van deze rechten is voor ons van belang, omdat een veilige en gezonde werkomgeving de haven aantrekkelijk maakt voor zowel werkgevers als werknemers. De werkomgeving van werknemers in de haven heeft invloed op de efficiëntie en groei van de haven en daarmee impact op onze bedrijfsopbrengsten. We willen niet dat het draagvlak voor werken in de haven zal verminderen en zal leiden tot het risico op personeelstekort. Beide risico's kunnen onze financiële prestaties beïnvloeden. Het beschermen van arbeidsrechten in de haven zien wij daarnaast, als maatschappelijk verantwoorde onderneming, als onze plicht. Daarom zetten we daar veelvuldig op in. We werken aan de juiste werkomstandigheden in de haven om de arbeidsrechten te waarborgen en te voorkomen dat deze zullen verslechteren. Dit doen we in goed overleg met diverse partners en bedrijven in de haven.

De gevolgen van geïdentificeerde risico's beperken we actief om de toekomstbestendigheid van de haven te garanderen. Wij zien kansen om buiten onze directe klanten en leveranciers onze invloed te vergroten en arbeidsrechten buiten onze directe keten beter te beschermen.

Arbeidsomstandigheden en andere arbeidsrechten	
HbR als voorbeeldfunctie	**Overige activiteiten**
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. Als opdrachtgever moet het Havenbedrijf Rotterdam er zeker van zijn dat opdrachtnemers in staat zijn risico's omtrent arbeidsomstandigheden tot een minimum te beperken.	We geven workshops, verrichten audits en organiseren activiteiten in samenwerking met ngo's en stakeholders om ons beleid verder te ondersteunen. Voor grote projecten voeren we sociale impactbeoordelingen uit om de potentiële effecten op lokale gemeenschappen te identificeren en de gevolgen ervan te beperken. We voeren due diligence onderzoeken uit bij potentiële (internationale) partners om integriteit te waarborgen en we houden regelmatige controles via onder andere het control framework voor inkoopactiviteiten.

Andere arbeidsrechten

Wij zijn ons bewust van onze verantwoordelijkheid tegenover de maatschappij en legden dit vast in ons CSR-statement. Wij zien kansen voor verdere samenwerking met onze directe partners en leveranciers om meer bewustzijn te creëren voor de impact die zij hebben op hun keten.

We willen mensenrechtenschendingen te allen tijde voorkomen, zowel in onze directe waardeketen als indirecte waardeketen. Doordat we een Human Rights Due Diligence proces hebben laten uitvoeren, weten we precies waar zich risico's vormen op mensenrechtenschendingen in onze waardeketen. Mensenrechtenschendingen, zoals bijvoorbeeld dwangarbeid in de haven of in de indirecte waardeketen, keuren wij af en kunnen voor ons bovendien leiden tot imagoschade of financiële schade in de vorm van compenserende maatregelen. Door actief ons beleid toe te passen gaan we mensenrechtenschendingen bij onze partners tegen. Wij zijn ons ervan bewust dat wij verbonden zijn aan de ladingstromen die door de haven komen en nemen hier verantwoordelijkheid voor: ook bij partijen die verder van ons afstaan, willen wij mensenrechtenschendingen tegengaan.

Resultaten

Het Havenbedrijf Rotterdam evalueert en rapporteert regelmatig over de resultaten van het beleid rondom mensenrechten. De evaluatie omvat het meten van de effectiviteit van de genomen maatregelen en het identificeren van verbeterpunten. Het mensenrechtenbeleid is opgenomen in het algemene risicomanagementsysteem en wordt twee keer per jaar herzien. De resultaten van interne en externe audits delen we om transparantie en verantwoording te waarborgen. We hopen dat onze inspanningen leiden tot meer bewustwording van mensenrechten onder onze medewerkers en partners. Daarnaast constateren we dat de directie en de Raad van Commissarissen de OESO-richtlijnen steeds belangrijker vinden. Het respecteren van mensenrechten biedt kansen om onze reputatie te versterken, relaties met stakeholders te verbeteren en duurzame groei te bevorderen.

De Human Capital Coalitie Energietransitie (HCCE) evalueert elk kwartaal haar voortgang en resultaten. Hierover ontvangt de stuurgroep van de HCCE ieder kwartaal een rapportage.

Door onze samenwerking met onderwijsinstellingen en bedrijven verminderen we de mismatch tussen talent en werk en interesseren we steeds meer jongeren voor een carrière in de haven. Deze samenwerking blijft belangrijk, omdat de arbeidsmarkt voortdurend verandert en om aanpassingsvermogen van jong talent vraagt.

Doelstelling

In onze nieuwe ondernemingsstrategie, die loopt van 2025 tot en met 2029, is 'in balans met de maatschappij en omgeving' een speerpunt waarop we 'key results' hebben gedefinieerd. Vanaf 2025 hebben we als 'key result' de volgende doelstelling geformuleerd 'het bevorderen van een evenwichtige en inclusieve arbeidsmarkt'.

Vooruitblik

We blijven ons inzetten voor het verbeteren van ons beleid en de uitvoering in de praktijk. Toekomstige stappen omvatten het versterken van samenwerkingen, het uitbreiden van trainingsprogramma’s en het verder integreren van duurzaamheid en mensenrechten in onze bedrijfsstrategie. Door kritisch te kijken naar interne regelgeving en samen te werken met stakeholders, streven we naar een verantwoorde en duurzame toekomst. Deze vooruitblik staat in onze nieuwe bedrijfsstrategie die vanaf begin 2025 van toepassing is.

3.5 Havenbedrijf Rotterdam thema's

Hier leest u meer over:

- Ondermijnende criminaliteit
- Stilvallen haven
- Overlast geur en geluid

3.5.1 Ondermijnende criminaliteit

Ondermijnende criminaliteit betreft ernstige, georganiseerde misdaad waarbij criminelen legitieme bedrijven en dienstverleners inzetten voor hun illegale activiteiten. Hierdoor raken de criminele onderwereld en de legale bovenwereld met elkaar verweven. Dit is in toenemende mate een probleem voor de Rotterdamse haven. Criminelen benaderen bedrijven en hun medewerkers om informatie en toegang tot terreinen te krijgen. Het ronselen en omkopen van deze havenmedewerkers gaat vaak gepaard met intimidatie.

We hebben geen formele juridische verplichting (de Havenmeester heeft toezichthoudende taken in het kader van de havenbeveiligingswet) maar voelen een maatschappelijke verantwoordelijkheid om samen met onze partners zoals FIOD, Openbaar Ministerie, Deltalinqs, Douane en het ministerie van Justitie en Veiligheid dit tegen te gaan. Ondermijnende criminaliteit staat hoog op onze agenda; we willen dit niet in onze haven. Het doel van het Havenbedrijf Rotterdam is 'het zo moeilijk mogelijk maken om de Rotterdamse haven te misbruiken voor druggerelateerde en ondermijnende criminaliteit en onze assets te beschermen'. Het beschreven beleid en de activiteiten vloeien voort uit onze ondernemingsstrategie en vinden hun besluitvorming in onze governancestructuur.

Effecten, risico's en kansen

Met behulp van de dubbele materialiteitsanalyse brachten we de effecten, risico's en kansen voor dit thema in beeld. Ondermijnende criminaliteit speelt een rol binnen het haven- en industriecomplex en heeft een impact op mensen- en arbeidsrechten. De illegale activiteiten hebben gevolgen voor het imago en het draagvlak van de Rotterdamse haven. Dit thema is voor ons zowel qua effect als financieel belangrijk.

Thema	Definitie	Impact	Risico's	Kansen
Ondermij-nende criminaliteit	Het bestrijden van illegale activiteiten in het HIC.	Het verminderde gevoel van veiligheid door het optreden van criminaliteit vormt een gevaar voor de borging van mensen- en arbeidsrechten.	Het verslechterde imago van de Rotterdamse haven kan effect hebben op het draagvlak van de haven in de maatschappij en op de aantrekkelijkheid van de Rotterdamse haven als arbeidsplaats en vestigingsplaats.	Door samenwerking te zoeken bij partners in de vertrouwensketen kunnen we de risico's mitigeren. De slimme innovatiesystemen die voortkomen uit het bestrijden van criminaliteit stimuleert de aantrekkelijkheid van Rotterdam als doorvoerhaven.

Beleid

Als Havenbedrijf Rotterdam zijn wij onder andere verantwoordelijk voor de inrichting en het beheer van de havenassets, het contracteren van nieuwe klanten en het uitgeven van terreinen. Om de drugscriminaliteit in de haven moeilijker te maken, willen wij barrières creëren die de haven onaantrekkelijk maken voor drugscriminaliteit.

Werknemers in de haven kunnen ongewild in aanraking komen met criminaliteit. Bijvoorbeeld door getuige te zijn van criminele activiteiten, door benaderd te worden om informatie te verstrekken of om andere diensten te verrichten en zo criminelen te helpen. Voor criminelen die de haven misbruiken voor drugssmokkel is hulp van binnenuit onmisbaar. Het meeste risico lopen de medewerkers die publiek zichtbaar zijn, zowel fysiek als digitaal.

We informeren onze collega's over het herkennen en melden van criminele activiteiten in de haven, bijvoorbeeld via onze intranetpagina. Als een collega een verdacht verzoek krijgt dat mogelijk met criminele activiteiten te maken heeft, kan hij of zij dit op verschillende manieren melden. Bijvoorbeeld bij de leidinggevende of bij de interne en externe vertrouwenspersoon. De richtlijn vertrouwenspersoon is opgenomen in onze bedrijfscode. Bij een vermoeden van integriteitsschending of misstand binnen het Havenbedrijf Rotterdam kan op verschillende manieren melding worden gemaakt. Daarover leest u meer in het hoofdstuk over de klokkenluidersregeling.

Activiteiten

We werken samen met de gemeente Rotterdam, Zeehavenpolitie, Openbaar Ministerie en Douane om smokkel en bijbehorende bedreigingen en logistieke verstoring tegen te gaan. Wij zijn onder andere verantwoordelijk voor de inrichting en het beheer van de havenassets, het contracteren van nieuwe klanten en het uitgeven van terreinen. Om de drugscriminaliteit in de haven moeilijker te maken, creëren wij barrières die de haven onaantrekkelijk maken voor drugscriminaliteit.

Barrières in de haven			
Virtueel hek Door het installeren van ruim 300 slimme camera's op strategische posities draagt het zogenoemde 'virtueel hek' bij aan een scherper toezicht, hogere pakkans van criminelen en betere bewijslast. Met intelligente software herkent het systeem illegale patronen vroegtijdig en krijgen centralisten in de meldkamer van Douane en Politie hier melding van. Ook de divisie Havenmeester gebruikt het systeem om toezicht te houden op het water. In 2024 nam het aantal camera's verder toe.	**Security by design** Bij nog in te richten bedrijfsterreinen die risico lopen toetsen we de fysieke veiligheid en stellen we als het nodig is extra eisen aan de beveiliging.	**Samenwerken** We organiseren en faciliteren overleggen tussen bedrijven uit risicosectoren in de haven en de publieke partners zoals de Douane, Politie en de gemeente Rotterdam. Deze kennisplatforms zijn er om informatie uit te wisselen, best practices te bespreken en de laatste ontwikkelingen op het gebied van ondermijning en de bestrijding ervan te delen.	**Vertrouwensketen** Sinds 1 april 2024 worden in de Rotterdamse haven haven deepsea containers uit Latijns-Amerika veilig en betrouwbaar vrijgegeven via de Vertrouwensketen. De Vertrouwensketen verbetert de veiligheid en bestrijdt criminaliteit in de haven doordat alleen geautoriseerde partijen een container kunnen afhalen. In juli volgden de containerladingen uit Noord-Amerika en in oktober de containerladingen uit Afrika, het Midden-Oosten, India en Pakistan. Uiteindelijk gaat de Vertrouwensketen gelden voor alle in Rotterdam binnenkomende deepsea-containers.

Rijkshavenmeester René de Vries: 'In de haven van Rotterdam zijn in 2024 vele honderdduizenden importcontainers veilig en betrouwbaar digitaal vrijgegeven via de 'Vertrouwensketen'. Rederijen verstrekken voor deze containers pincodes die niet fraudegevoelig zijn. Sinds 1 april geldt deze werkwijze voor alle importcontainers uit Latijns-Amerika, sinds 1 juli voor Noord-Amerika en vanaf 1 oktober 2024 voor lading uit Afrika, het Midden-Oosten, India en Pakistan. Uiteindelijk gaan alle deepsea-importcontainers in de Rotterdamse haven via de Vertrouwensketen lopen. De rederij, verlader, expediteur en vervoerder geven elkaar digitaal het recht door voor het ophalen van een container, waardoor een gesloten logistieke keten ontstaat met enkel geautoriseerde partijen. Bedrijfsleven en overheden werken samen om de havenlogistiek digitaal weerbaarder te maken.'

Screenen medewerkers

Screening

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

Uitvoering en resultaat

We besteden deze screeningsonderzoeken uit aan een gespecialiseerde partij. Daarmee waarborgen we de privacy en zorgen we dat de screening integer gebeurt. Wanneer het Havenbedrijf Rotterdam geen screeningsuitslag ontvangt, bijvoorbeeld bij weigering van screening, kan dat betekenen dat de nieuwe medewerker niet in dienst komt, of dat de bestaande collega geen toegang meer krijgt tot bepaalde systemen of bepaalde taken niet meer mag uitvoeren.

Doelstelling

Materieel thema	(Kritische) Prestatie Indicatoren	Doelstelling 2024	Realisatie 2024	Realisatie 2023	Realisatie 2022
Ondermijnende criminaliteit	Verhogen van awareness	8	7,9	-	-

Het programma ‘ondermijnende criminaliteit’ richt zich voornamelijk op harde schendingen van de veiligheid in de haven door drugssmokkel, mensensmokkel, fraude en corruptie. Het verhogen van bewustwording hebben we door onze ketenpartners in de Uitvoeringsagenda met een cijfer laten beoordelen door de vraag te stellen ‘Hoe succesvol is het Havenbedrijf Rotterdam geweest in het verhogen van de awareness van ondermijning in het huidige jaar?'. Zes van de tien deelnemers (gemeente Rotterdam, Deltalinqs, Openbaar Ministerie, Zeehavenpolitie, Politie, Douane, Havenbedrijf Rotterdam, DHMR, FIOD, RIEC, Belastingdienst) van de Uitvoeringsagenda reageerden op onze uitvraag. Ons doel is een beoordeling met een 8. De deelnemers beoordeelden ons met een 7,9 en daarmee haalden we de doelstelling net niet. We steken veel energie in bewustwording, maar een score van 8 of hoger is lastig te halen, omdat de problematiek ernstig is en ons handelen niet zal leiden tot het in zijn geheel oplossen van de drugsproblematiek.

Het cijfer van 2024 kunnen we niet vergelijken met het cijfer van 2023 door een verandering van de rekenmethode. In 2023 bestond de KPI uit twee delen, namelijk het verhogen van de awareness en verbeteren toezicht. Het doel was een groen stoplicht. Het project 'verbeteren toezicht' is afgerond en meten we niet meer. De berekening van het verhogen van de awareness wijzigde. In 2023 hanteerden we de eNPS methode. Bij een score van nul of hoger was het stoplicht groen. Het doel haalden we niet in 2023 door het niet halen van de KPI 'verbeteren toezicht'; daarom rapporteerden we in 2023 een oranje stoplicht.

Vooruitblik

We zijn trots op de uitstekende faciliteiten en de natuurlijke voordelen van de Rotterdamse haven. Helaas maken ook criminelen hier dankbaar gebruik van. Alhoewel we de doorvoer van drugs in de haven nooit helemaal kunnen uitbannen, blijven we wel samenwerken met de partners in de uitvoeringsagenda om deze smokkel en bijbehorende bedreigingen en logistieke verstoring tegen te gaan. Dat is onze maatschappelijke verantwoordelijkheid én het is in het belang van de integriteit, de veiligheid en de concurrentiepositie van de haven.

Ook in de komende jaren blijven we investeren in het verder optimaliseren van de algoritmes om zo de kans op ondermijning te verkleinen.

3.5.2 Stilvallen haven

In een onzekere tijd waar klimaatverandering, cyberaanvallen en geopolitieke spanningen nadrukkelijk aanwezig zijn, willen we als Havenbedrijf Rotterdam dat de Rotterdamse haven een weerbare en veerkrachtige haven is en blijft. De onzekere economische en geopolitieke context beïnvloedt markt- en logistieke activiteiten. We streven naar het vergroten van de weerbaarheid en veerkracht om zo snel te kunnen reageren op economische schommelingen, fysieke en digitale disrupties van supply chains en onverwachte klimaatgebeurtenissen. In dit hoofdstuk beschrijven we de thema's cybersecurity, geopolitieke spanningen en klimaatadaptatie. Het beschreven beleid en de activiteiten vloeien voort uit onze ondernemingsstrategie en vinden hun besluitvorming in onze governancestructuur.

Effecten, risico's en kansen

Met behulp van de dubbele materialiteitsanalyse brachten we de effecten, risico's en kansen in beeld. Fysieke effecten van klimaatverandering spelen een rol voor de infrastructuur van Havenbedrijf Rotterdam en hebben gevolgen voor het functioneren van de haven.

Thema	Definitie	Impact	Risico's	Kansen
Stilvallen haven (klimaatadaptatie)	Het HIC wordt getroffen door de fysieke risico's van klimaatverandering. Zeespiegelstijging en extreem weer kunnen gevolgen hebben voor de haveninfrastructuur en assets van HbR en onze klanten.	HbR heeft geen materiële impacts op het gebied van klimaatadaptatie.	Het nemen van klimaatadaptieve maatregelen, zoals verhoogde kademuren, leidt tot verhoogde investerings- en onderhoudskosten voor infrastructuur. Het niet veerkrachtig zijn van het HIC tegen de fysieke risico's van klimaatverandering kan resulteren in het stilvallen van operaties en daarmee het verlagen van de overslag en het verslechteren van het investeringsklimaat.	HbR werkt samen met klanten en andere stakeholders aan het verhogen van de veerkracht van de omgeving door het nemen van klimaatadaptatieve maatregelen.
Stilvallen haven (cybersecurity)	Het stilvallen van de operaties van HbR door cybercrime op het havenproces.	HbR heeft geen materiële impacts op het gebied van cybersecurity.	Het stilvallen van onze operaties door cyberdreiging heeft mogelijk invloed op de activiteiten in de haven die afhankelijk zijn van onze systemen. Dit kan resulteren in het risico op minder overslag en verlaagde klantwaardering.	Het ontwikkelen van een veilige, weerbare haven in combinatie met de toenemende verbondenheid in de haven biedt kansen om logistieke processen nog efficiënter te maken en de digitalisering van de haven te versnellen.

Thema	Definitie	Impact	Risico's	Kansen
Stilvallen haven (geopolitieke omstandigheden)	Het stilvallen van de operaties in het HIC door geopolitieke spanningen, zoals een handelsoorlog of terroristische aanslagen.	HbR heeft geen materiële impacts op het gebied van geopolitieke spanningen.	Geopolitieke spanningen leiden tot veiligheidsrisico's, bijvoorbeeld een terroristische dreiging , die effect hebben op de klantwaardering. Geopolitieke spanningen leiden mogelijk tot lagere overslag door bijvoorbeeld een wettelijke boycot of verhoogde invoertarieven.	Het weerbaar willen maken van Rotterdamse haven tegen geopolitieke spanningen levert een hogere mate van samenwerking en verbondenheid tussen stakeholders op.

Beleid

In onze ondernemingsstrategie is digitalisering een speerpunt. Door het beschikbaar maken van kwalitatief goede infrastructuur, informatie en data zijn we in staat de afhandeling van lading in de logistieke keten zo efficiënt en optimaal mogelijk in te richten. Door de dreigingen vanwege de geopolitieke spanningen en de digitale disrupties staat in de nieuwe ondernemingsstrategie als speerpunt 'weerbaarheid, leveringszekerheid & strategische autonomie'. Hierin komen elementen als cybersecurity, onverwachte klimaatgebeurtenissen en geopolitieke spanningen terug.

Klimaatadaptatie

Door onze adaptatiestrategie (het in de tijd en in samenhang nemen van waterveiligheidsmaatregelen) houden we onze haven waterveilig. Wij maken bij alle nieuwe investeringsprojecten en onderhoudsprogramma's de afweging om extra te investeren in waterveiligheidsmaatregelen. Ook bij het afsluiten van nieuwe contracten en contractverlengingen nemen we waterveiligheid mee.

We beoordelen middellange- en langetermijngevolgen van klimaatverandering, brengen de mogelijke effecten in kaart en stellen prioriteiten. In totaal identificeerden we 26 klimaatonderwerpen die effect kunnen hebben op de haven. Een zestal onderwerpen hebben een groter risico. Deze items koppelden we aan 'ambassadeurs' van verschillende afdelingen. Waar we risico's zien, verdiepen we onze kennis en nemen we maatregelen om de risico's te minimaliseren. Wij hanteren drie soorten maatregelen die ervoor zorgen dat we voorbereid zijn op de gevolgen van klimaatverandering: preventieve maatregelen, ruimtelijke adaptatie en crisisbeheersing.

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

1. Zeespiegelstijging: toename overstromingskans bedrijven en openbare infrastructuur;
2. Zoutindringing: beschikbaarheid zoetwatervoorziening voor de industrie;
3. Extreme regenval: veilige beschikbaarheid van infrastructuur;
4. Lagere rivierstanden binnenvaartcorridors: bereikbaarheid achterland voor binnenvaartschepen;
5. Extreme wind: veiligheid afmeren van schepen;
6. Extreem weer in relatie tot beperkt wordende manoeuvreerruimte op de Noordzee.

Cybersecurity

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft een wettelijke verplichting ten aanzien van cybersecurity. De overheid classificeert het afwikkelen van scheepvaartverkeer als vitaal. We voldoen aantoonbaar aan de Wet bescherming netwerk en infrastructuur (Wbni). Daarnaast houden we ons aan de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG).

Geopolitieke spanningen

De Rotterdamse haven staat als wereldwijde logistieke speler voor grote uitdagingen door de huidige geopolitieke spanningen die de wereldhandel en onze havenactiviteiten beïnvloeden. Daarom werken we aan het versterken van de positie van het haven- en industriecomplex. We vergroten onze flexibiliteit, veerkracht en weerbaarheid door te investeren in innovatieve technologieën en duurzame oplossingen. Zo blijven we een aantrekkelijke en betrouwbare partner voor (inter)nationale klanten.

Commandant der Strijdkrachten, generaal Onno Eichelsheim: 'De Rotterdamse haven is de logistieke draaischrijf voor onze NAVO-bondgenoten'

"Het is jullie niet ontgaan. Na decennia van relatieve veiligheid en stabiliteit, waait er nu een hele andere wind over het wereldtoneel. Wereldmachten dagen elkaar uit en tornen daarmee aan de wereld zoals wij deze kennen. Vrede en veiligheid lijken daardoor niet meer vanzelfsprekend te zijn. We leven momenteel in een grijze zone: er is in Nederland geen oorlog, maar er is ook geen vrede. Het is een zone van hybride oorlogvoering waarin digitale aanvallen, pogingen tot spionage en sabotage regelmatig voorkomen. Deze acties richten zich op kritieke en cruciale infrastructuur: zoals bijvoorbeeld een haven. Zo een als de Rotterdamse haven.

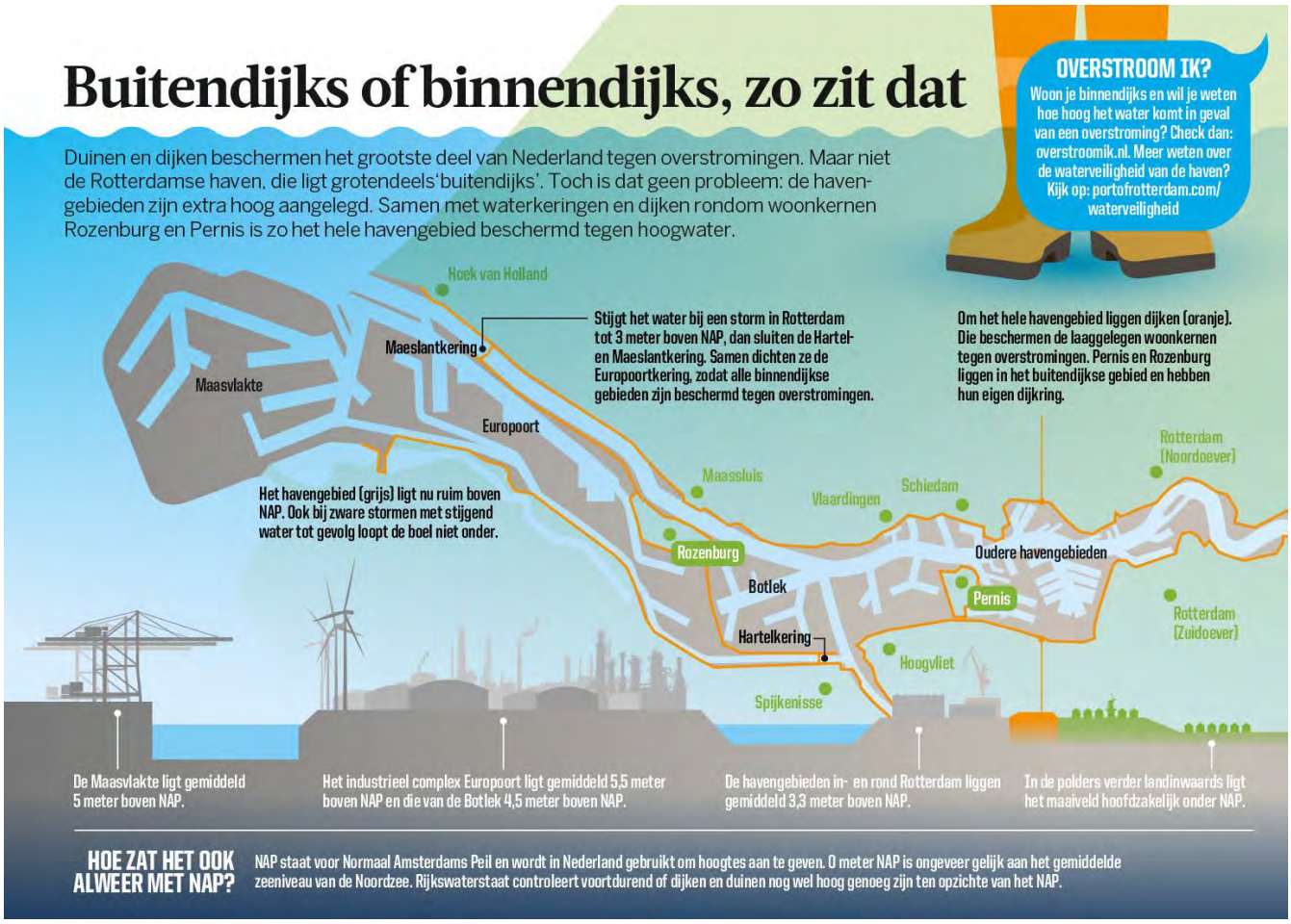
Jullie dus. Als haven zijn jullie voor onze krijgsmacht van enorm belang en als logistieke draaischrijf voor onze NAVO-bondgenoten onmisbaar. Vanwege jullie ligging aan de Noordzee, de beschikbaarheid van grote overslagterminals en de uitstekende achterlandverbinding neemt de Rotterdamse haven een centrale plaats in het Nationaal Plan Militaire Mobiliteit in. Militairen en materieel van buiten Nederland verplaatsen zich bij een conflict onder meer via jullie haven richting het Oosten. Om te allen tijde gereed te zijn voor NAVO-inzet is een solide bescherming van het Havenbedrijf essentieel. Dat geldt voor zowel de fysieke als de digitale infrastructuur. Ik spreek de hoop uit dat de aandacht voor dit onderwerp blijvend is en bijdraagt aan bewustzijn. Om op deze manier de Rotterdamse haven een nog veiligere en meer weerbare haven te maken. Zodat we samen kunnen beschermen wat ons dierbaar is."

Activiteiten

Klimaatadaptatie

Zeespiegelstijging

De Rotterdamse haven ligt grotendeels buitendijks, waardoor dijken en keringen de haven niet volledig beschermen. Dit maakt de haven kwetsbaar voor zeespiegelstijging. Klimaatscenario's voorspellen een stijging van 26 tot 124 centimeter in 2100, wat de waterveiligheid beïnvloedt. Samen met belanghebbenden ontwikkelen we strategieën om op hoger water te anticiperen en tijdig maatregelen te nemen. Haventerreinen liggen relatief hoog en stormvloedkeringen bieden gedeeltelijke bescherming. We nemen deel aan het 'Deltaprogramma Rijnmond-Drechtsteden' en zijn betrokken bij het 'Kennisprogramma Zeespiegelstijging'. Binnen deze programma's werken we samen aan waterveiligheid en bereikbaarheid bij hoogwater.



Bedrijven en asset-eigenaren in de buitendijkse haven dragen zelf de risico's van waterschade en nemen maatregelen. Ze ontvingen een brief over waterveiligheid en er is een informatiepagina met 50 maatregelen. Samen met de gemeente Rotterdam en andere partijen ontwikkelen we adaptatiestrategieën om weerbaar te blijven voor overstromingen. Deze strategieën en overstromingskansen staan op de informatiepagina.

We spraken met de gemeente Rotterdam af om diverse maatregelen te nemen om de haven weerbaar te houden tegen hoogwater. Bij projecten toetsen we op waterveiligheid en adviseren we over effectieve maatregelen. Waterveiligheid borgen we ook in nieuwe klant- en verhuurcontracten.

Zoutindringing
Door het stijgen van de zeespiegel en door de lage rivierafvoeren neemt de zoutindringing toe. Dit heeft impact op bedrijven die zoetwater innemen vanuit het zoetwaterbekken Brielse Meer. Samen met het Waterschap Hollandse Delta en Hoogheemraadschap van Delfland nemen we maatregelen om het zoetwatersysteem robuuster te maken.

Extreme regenval
Door klimaatverandering valt er meer neerslag en zijn er vaker extreme buien. Door langdurige en extreme regenval kan (plaatselijk) wateroverlast ontstaan waardoor het veilig gebruik van de infrastructuur in het geding komt.

Lage rivierstanden binnenvaartcorridors
Door langere periodes van droogte zullen waterstanden in de rivieren zoals de Rijn en de Maas lager zijn. In 2018 en 2022 waren de rivierwaterstanden langdurig zeer laag, waarvan het binnenvaarttransport last had. Hierdoor traden logistieke problemen op en werden de transportkosten fors hoger. De langetermijnverwachting in dat de kans op (te) laagwater toeneemt van eens in de 60 jaar nu naar eens in de 10 jaar in 2050, uitgaande van een scenario met snelle klimaatverandering. Samen met Rijkswaterstaat en de binnenvaartorganisaties onderzoeken we hoe binnenvaartschepen in dergelijke situaties de bestemmingen kunnen blijven bereiken. Bijvoorbeeld door het voorspellen van lage waterstanden, het tijdig informeren van de keten, ontwikkelen van alternatieve transportscenario's en het ontwikkelen van een langetermijn aanpak vaarwegbeheer. Rijkswaterstaat heeft een informatieportaal met daarop de waterinformatie van de rivieren (Waterhoogte – Rijkswaterstaat Waterinfo).

Extreme wind
De windomstandigheden zullen naar verwachting niet in grote mate veranderen, maar we houden wel rekening met een toename van het aantal stormen in het Rotterdamse havengebied. Extreme windcondities kunnen gevolgen hebben voor de scheepvaart, zoals het veilig afmeren van schepen. Grote containerschepen zijn gevoelig voor wind met het risico dat ze los kunnen breken van de ligplaats. Kennisinstituten onderzoeken het beter kunnen voorspellen van windcondities. Op het gebied van afmeren zetten we in op nieuwe innovaties, zoals slimme bolders, sliphaken en shore-tension systemen. Verder onderzoeken we beslisondersteunende software, waarmee we inzichtelijk kunnen maken welke schepen potentieel gevaar lopen bij voorspelde wind. Dit soort ontwikkelingen helpen het scheepvaartverkeer veilig door de haven en veilig af te meren.

Veilig manoeuvreren Noordzee
Door intensiever gebruik van de Noordzee en in combinatie met extreem weer kan de Rotterdamse haven minder goed bereikbaar zijn voor de scheepvaart en neemt de kans op aanvaringen toe.

Cybersecurity
Het Havenbedrijf Rotterdam werkt aan het beperken van de scheefgroei tussen dreiging en weerbaarheid van het haven- en industriecomplex. We nemen jaarlijks maatregelen op basis van analyses van digitale dreigingen om onze weerbaarheid te verhogen. Dit doen we door deel te nemen aan FERM, haven-ISAC, de European Maritime ISAC en de jaarlijkse Cybernautics-oefening. We volgen een 'defence in depth' strategie en sluiten aan bij internationale standaarden en aanbevelingen van het Nationaal Cyber Security Centrum. Verder werkten we samen met onze BOZ-partners (Amsterdam, Groningen Seaports, Moerdijk, North Seaport) de Nationale Cyber Strategie voor weerbare zeehavens uit. Dit leidde tot de Cyber Strategie Nederlandse Zeehavens. De stichting FERM wordt omgevormd tot een landelijk cybersecurity platform voor de Nederlandse zeehavens. De partijen ondertekenden de samenwerking in december 2024.

Geopolitieke spanningen

We werken nauw samen met onze stakeholders om de impact van geopolitieke veranderingen te beperken. We ontwikkelen scenario's en plannen om snel te reageren op marktveranderingen. Met dit proactieve beleid beheersen we risico's en benutten we kansen. We richten ons ook op het gevarieerder maken van onze handelsstromen. Door nieuwe markten te verkennen en bestaande relaties te versterken, verminderen we onze afhankelijkheid van specifieke regio's. Zo blijven we stabiel, ongeacht de geopolitieke situatie.

Dilemma: veiligheid versus transparantie

In de logistieke sector is het delen van data een belangrijke factor geworden voor het verbeteren van transparantie en efficiëntie. Bedrijven streven ernaar om hun logistieke ketens zo soepel mogelijk te laten verlopen door middel van real-time informatie-uitwisseling. Dit kan variëren van het delen van aankomsttijden en vertrektijden tot het bijhouden van transportmiddelen en -routes en het monitoren van de conditie van goederen. Het doel is duidelijk: een naadloze, efficiënte en voorspelbare logistieke operatie.

Aan de ene kant biedt het delen van data aanzienlijke voordelen. Door informatie te delen, kunnen bedrijven beter anticiperen op veranderingen in de vraag, sneller reageren op verstoringen en in de keten de efficiëntie verhogen. Transparantie in de keten zorgt ervoor dat alle betrokken partijen, van leveranciers tot eindklanten, toegang hebben tot dezelfde informatie. Dit vermindert miscommunicatie en verhoogt de betrouwbaarheid. Bovendien kan het gebruik van geavanceerde data-analysetools bedrijven helpen om inefficiënties te identificeren en kosten te verlagen.

Aan de andere kant brengt het delen van data aanzienlijke risico's met zich mee op het gebied van cybersecurity. Elke keer dat data wordt gedeeld, bestaat er een potentieel risico dat deze data in verkeerde handen valt. Cyberaanvallen en datalekken kunnen leiden tot verlies van gevoelige informatie, bijvoorbeeld aan criminelen ten behoeve van ondermijning en/of ladingdiefstal. In een tijdperk waarin cyberdreigingen steeds geavanceerder en frequenter worden, is het beschermen van data een topprioriteit.

Wat vinden de bedrijven in de haven?

Het dilemma waar bedrijven voor staan, is hoe ze de voordelen van het delen van data kunnen maximaliseren zonder de risico's te vergroten. Dit vereist een zorgvuldige afweging en een strategische aanpak. Bedrijven moeten investeren in robuuste cybersecuritymaatregelen om hun data te beschermen, zoals autorisatie en regelmatige beveiligingsaudits. Daarnaast is het essentieel om een cultuur van bewustzijn en verantwoordelijkheid te creëren onder medewerkers, zodat zij zich bewust zijn van de potentiële risico's en weten hoe ze veilig met data moeten omgaan.

Wat vindt het Havenbedrijf Rotterdam?
Het Havenbedrijf Rotterdam heeft de ambitie om van de Rotterdamse haven de slimste haven ter wereld te maken. Efficiënter, duurzamer en veiliger en bovenal een haven met een betere dienstverlening voor onze havengebruikers. Digitalisering en informatie in het havenecosysteem spelen een essentiële rol in de realisatie van deze ambitie. Bijna al onze eigen processen en middelen genereren nu informatie, en hetzelfde geldt voor onze havengebruikers. Informatie die we gezamenlijk in kunnen zetten om de haven efficiënter, veiliger en duurzamer te maken. Dit vraagt dan wel om een uitgesproken visie op de rol van (digitale) informatie in het haven-ecosysteem. Welke informatie bevindt zich in de haven en voor wie en wanneer is die informatie waardevol om te gebruiken? En wanneer kan deze veilig worden gedeeld? Om deze vraag te beantwoorden, ontwikkelde het Havenbedrijf Rotterdam de Port Reference Architecture (PRA), waarmee we voor de komende jaren richting en vorm geven aan de rol van data en digitaliseringsopgave in de Rotterdamse haven.

Een mogelijke oplossing voor dit dilemma is het implementeren van een federatieve benadering van data delen. Federatief datadelen verwijst naar een systeem waarbij verschillende organisaties data delen op een gedecentraliseerde manier, zonder dat de data fysiek wordt gekopieerd naar een centrale locatie. Door alleen de noodzakelijke informatie te delen en gevoelige gegevens te beperken tot een need-to-know basis, kunnen bedrijven een balans vinden tussen transparantie en beveiliging.

Resultaten

Doelstelling

We hebben twee doelstellingen geformuleerd op dit thema:.

Materieel thema	(Kritische) Prestatie Indicatoren	Doelstelling 2024	Realisatie 2024	Realisatie 2023	Realisatie 2022
Stilvallen haven	Geen incidenten op vitale systemen (Cyber)	0	0	0	0
	Kwaliteit haveninfrastructuur	7	7,6	7,4	8,8

De norm op de doelstelling 'geen incidenten op vitale systemen' is altijd nul. In 2024 hadden we geen incidenten en daarmee haalden we de norm.

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

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

Onderstaande tabel geeft de score op de sub-KPI's kwaliteit haveninfrastructuur weer:

(Kritische) Prestatie Indicatoren	Realisatie 2024	Realisatie 2023	Realisatie 2022
Kwaliteit haveninfrastructuur sub-KPI's:			
ISO-certificering	*10*	*10*	*10*
% Wateroppervlakte op Nautisch Gegarandeerde Diepgang	*10*	*10*	*10*
Doorstroom wegverkeer op zeven wegtrajecten	*0*	*1*	*5*
Beschikbaarheid van de walradarsystemen	*10*	*7*	*10*
Beschikbaarheid Portbase	*8*	*9*	*9*

De combinatie van de fysieke (1 tot en met 3) en de digitale infrastructuur (4 en 5) laat zien dat beide onderdelen een belangrijke rol spelen in de infrastructuur van het haven- en industriecomplex. De kwaliteit drukken we uit in een cijfer. Meer over hoe we de KPI meten leest u hier. Het streven voor het cijfer is minimaal een 7,0. In 2024 scoorden we een 7,6. Hiermee is de norm behaald. Ten opzichte van 2023 is de score afgenomen. Dit komt met name doordat de doorstroom wegverkeer op zeven wegtrajecten laag scoort als gevolg van het afsluiten van meerdere trajecten vanwege het opleveren van de Maasdeltatunnel. Bij de ISO-certificering zijn er geen major of minor non conformities geconstateerd, maar is wel een aanbeveling ter verdere verbetering meegegeven door de certificeringinstantie

In onze nieuwe ondernemingsstrategie (2025 tot en met 2029) is 'Weerbaarheid, leveringszekerheid & strategische autonomie' een speerpunt waarop we 'keyresults' definieerden. Voor 2025 formuleerden we als 'keyresult' de doelstelling 'vergroten weerbaarheid en veerkracht van de haven'. Vanaf 2025 gaan we dit meten.

Vooruitblik

Cybersecurity, geopolitieke spanningen en klimaatadaptatie vereisen voortdurende aandacht en proactieve maatregelen om de continuïteit en veiligheid van de havenactiviteiten te waarborgen. We versterken onze cybersecuritymaatregelen door te investeren in geavanceerde technologieën en de (inter)nationale samenwerking te intensiveren. Voor het minimaliseren van de gevolgen van geopolitieke spanningen vergroten we samenwerking met belangrijke partners. We streven ook naar het diversifiëren van onze handelsstromen door nieuwe markten te verkennen. Op het terrein van klimaatadaptatie implementeren we duurzame oplossingen en investeren we in klimaatbestendige technologieën. Dit vloeit voort uit onze samenwerking met experts en wetenschappers. Zij helpen ons om innovatieve strategieën te ontwikkelen die de haven veerkrachtiger maken tegen klimaatveranderingen.

3.5.3 Overlast geur en geluid

Een aantrekkelijke omgeving voor het haven- en industriecomplex is essentieel, zodat bedrijven willen investeren en mensen graag in de omgeving willen wonen, werken en recreëren. Om dit te bereiken, overleggen we met onze stakeholders. De economische en maatschappelijke waarde van de haven hangt nauw samen met de kwaliteit van de leefomgeving. Deze kwaliteit wordt onder andere bepaald door factoren zoals geurklachten en geluidhinder. Hoe de omwonenden tegen de Rotterdamse haven aankijken is van belang voor onze gegunde toekomst.

De ruimte voor industriegeluid en geur is schaars en zorgvuldig beheer hiervan is van belang. Geluid- en geurbelasting ontstaan door verschillende bronnen, zoals wegtransport en industriële activiteiten. De Wet geluidhinder (Wgh) stelt grenswaarden voor geluidsniveaus bij geluidgevoelige objecten, zoals woningen. Voor geurhinder zijn er vergelijkbare regelingen via de ruimtelijke ordening en maatregelen bij bedrijven. Het beschreven beleid en de activiteiten vloeien voort uit onze ondernemingsstrategie en vinden hun besluitvorming in onze governancestructuur.

Effecten, risico's en kansen

Met behulp van de dubbele materialiteitsanalyse brachten we de effecten, risico's en kansen in beeld. Overlast van geur en geluid speelt een rol binnen het haven- en industriecomplex en beïnvloedt de leefomgeving.

Thema	Definitie	Impact	Risico's	Kansen
Overlast geur en geluid	Het minimaliseren van overlast voor omwonenden van geur en geluid uit het HIC.	Geuren en geluiden zijn vaak niet direct ongezond, maar dragen bij aan ongezonde factoren, zoals stress en een ongezond slaapritme, die de kwaliteit van leven verminderen. Nieuwe woningen dichter bij het HIC zijn door overlast minder aantrekkelijk voor woningzoekers.	HbR heeft geen materiële risico's op het gebied van overlast geur en geluid.	HbR heeft geen materiële kansen op het gebied van overlast geur en geluid.

Gedeelde verantwoordelijkheid

In de regio werken verschillende partijen samen aan het beheer, waaronder de DCMR Milieudienst Rijnmond, de provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam. Deze partijen zorgen samen voor het beheer en de verdeling van het geluidbudget en zien erop toe dat bedrijven zich aan de wet- en regelgeving houden. De DCMR controleert de onderzoeken van de bedrijven en legt het geluidbudget vast in hun vergunningen.

Beleid

Ons beleid richt zich op het opstellen van een thematisch omgevingsplan als onderdeel van het Programma Havengeluid en omgeving. Dit plan helpt ons een nieuwe balans te vinden tussen wonen, werken en de kwaliteit van de leefomgeving. We werken aan een langjarig meetprogramma om meer inzicht te krijgen in de geluidsproductie van afgemeerde schepen. Totdat ons thematisch omgevingsplan klaar is, gebruiken we een tijdelijke aanpak voor nestgeluid. Voor geur geldt, net als bij andere milieuthema's, een zorgplicht: we moeten geurhinder zoveel mogelijk voorkomen of beperken tot een acceptabel niveau (artikel 2.1 Abm). Bedrijven die een omgevingsvergunning nodig hebben, kunnen naast de algemene regels ook specifieke maatwerkvoorschriften krijgen. We richten ons op het verminderen van geluidsoverlast en geurhinder door middel van brongerichte en effectgerichte maatregelen. We maakten afspraken in het Regionaal Afsprakenkader Geluid en Ruimtelijke Ontwikkeling (RAK) en het Convenant Geluidruimte Waal-/Eemhaven om de belasting te beheersen en te verminderen. Deze afspraken zorgen voor goede communicatie en afstemming tussen de betrokken partijen bij zowel woningbouwplannen als ontwikkelingen binnen het havengebied.

Activiteiten

Geur en geluid			
Brongerichte maatregelen We verminderen het aantal voertuigen, gebruiken stillere motoren en banden, en sturen op de modal split om het aantal vervoersbewegingen te beperken. Voor geurhinder worden technische maatregelen afgedwongen via beleid, zoals vastgelegd in het Activiteitenbesluit milieubeheer.	**Effectgerichte maatregelen** In lopende projecten werken we aan geluidsschermen om de geluidsoverlast langs wegen te verminderen. Voor geurhinder gebruiken we het e-nose netwerk om geur te meten en hinder te voorspellen, zodat bedrijven en gemeenten sneller kunnen inspelen op het vrijkomen van hinderlijke of gevaarlijke gassen.	**Nieuwe technologieën en innovaties** We gebruiken walstroom voor afgemeerde schepen om de geluidsoverlast te verminderen door het uitschakelen van scheepsgeneratoren.	**Samenwerking en communicatie** Goede communicatie en afstemming tussen betrokken partijen helpen om verrassingen en conflicten te voorkomen en om gezamenlijk effectieve oplossingen te vinden. Samen met DCMR Milieudienst Rijnmond, gemeentes en bedrijven werken we aan het bewaken van de omgevingskwaliteit en het nemen van maatregelen bij veranderingen in de luchtsamenstelling.

Elektronische neuzen houden geurhinder in de gaten

Samen met DCMR Milieudienst Rijnmond, gemeentes en bedrijven ontwikkelden we een systeem waarmee we geur kunnen meten en geurhinder kunnen voorspellen: het e-nose netwerk. Een e-nose registreert gevaarlijke gassen en hinderlijke geuren. Bedrijven, gemeenten en de milieudienst kunnen hierdoor sneller reageren op het vrijkomen van deze gassen.

Momenteel bevat de haven meer dan 250 elektronische neuzen in openbaar gebied en ongeveer 100 e-noses op bedrijfsterreinen. Het Havenbedrijf Rotterdam biedt het netwerk aan als service aan het bedrijfsleven om geurhinder effectief te bestrijden en gevaarlijke stoffen vroegtijdig te signaleren. DCMR Milieudienst Rijnmond gebruikt het netwerk om de omgevingskwaliteit te bewaken. Wanneer de luchtsamenstelling verandert, onderzoekt de meldkamer van DCMR de oorzaak, bijvoorbeeld door een locatiebezoek. Als de oorzaak bekend is, kan het bedrijf maatregelen treffen en indien nodig de omgeving informeren.

Resultaten

We zetten verschillende stappen om onze doelen te bereiken. We werkten onze afspraken met regiogemeenten bij en startten een meetprogramma om het geluid van afgemeerde schepen te meten. Onder het programma ESI Noise krijgen zeeschepen een financiële korting als ze kunnen aantonen hoeveel geluid ze maken wanneer ze afgemeerd liggen. Daarnaast maakten we nieuwe afspraken over nestgeluid en onderzochten we hoe gezondheid een rol speelt in de planning en inrichting van ruimtelijke gebieden.

Doelstelling

In onze nieuwe ondernemingsstrategie, die loopt van 2025 tot en met 2029, is 'in balans met de maatschappij en omgeving' een speerpunt waarop we 'keyresults' definieerden. Vanaf 2025 formuleerden we als 'keyresult' de volgende doelstelling: 'verbeteren van de leefbaarheid in en rond de haven'.

Vooruitblik

We maken nieuwe werkafspraken om de overlast verder te beperken en de leefomgevingskwaliteit te verbeteren. Het meetprogramma gaat door om meer data te verzamelen en op basis daarvan gerichte maatregelen te nemen. Door op de juiste manier om te gaan met het nestgeluid bij nieuwe woningen, kunnen we geluidwerende maatregelen uitvoeren om bewoners beter te beschermen tegen overlast van de haven.

4. CORPORATE GOVERNANCE

4.1 Governance

Bestuursstructuur en governance

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

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

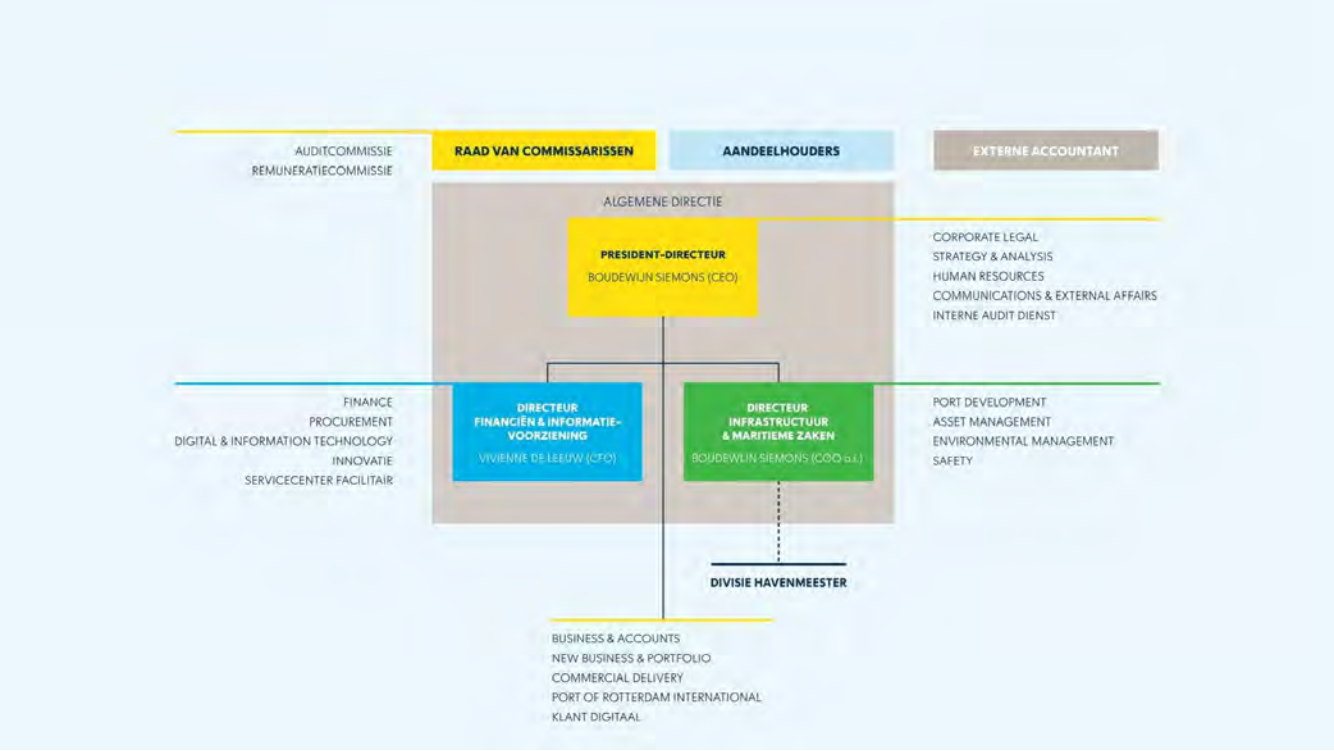
De governance van het Havenbedrijf Rotterdam is gebaseerd op een verlicht structuurregime met een two-tier bestuursstructuur. De Algemene directie heeft de leiding over de onderneming; de onafhankelijke Raad van Commissarissen houdt toezicht op de Algemene directie en de gang van zaken in de onderneming.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

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

Nederlandse Corporate Governance Code

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

Structuur



Bovenstaand organogram geeft onze bedrijfsstructuur weer in 2024. Er zijn afdelingen verantwoordelijk voor de ontwikkeling en het onderhoud van het haven- en industriecomplex en daarnaast kent het Havenbedrijf Rotterdam commerciële afdelingen die verantwoordelijk zijn voor het vinden en binden van bedrijven die actief zijn in de haven. De divisie Havenmeester voert namens de (Rijks)Havenmeester publiekrechtelijke taken uit, zoals verkeersbegeleiding, inspectie en incidentbestrijding. Tenslotte zijn er stafafdelingen zoals Human Resources, Communications & External Affairs en Procurement.

Algemene directie

Taken en verantwoordelijkheden

Op 1 februari 2024 hebben de aandeelhouders op voordracht van de Raad van Commissarissen Boudewijn Siemons benoemd tot CEO. Deze positie bekleedde hij al 'ad interim' sinds het vertrek van Allard Castelein. Hiermee is de positie van COO vacant geworden en de rol van COO is in 2024 ad interim ingevuld door Boudewijn Siemons. De Algemene directie van het Havenbedrijf Rotterdam bestond daarmee in 2024 uit twee leden: een President Directeur en Chief Executive Officer (CEO) die tevens de rol van Chief Operational Officer (COO) ad interim vervulde, en een Chief Financial Officer (CFO). In november 2024 bracht het Havenbedrijf Rotterdam het nieuws naar buiten dat per 1 januari 2025 Berte Simons is benoemd tot COO. Met deze benoeming is de Algemene directie met ingang van 1 januari 2025 weer voltallig.

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

Tot de taak van de Algemene directie wordt volgens de reglementen onder meer gerekend de voor de vennootschap relevante maatschappelijke aspecten van ondernemen, de realisatie van de vennootschappelijke en publieke doelstellingen van de onderneming en het bepalen van de strategie en beleid die leiden tot realisatie van die doelstellingen. De Algemene directie heeft ook de taak tot het vaststellen, inbedden en onderhouden van waarden die bijdragen aan een cultuur gericht op lange termijn waardecreatie, het stimuleren van gedrag dat aansluit bij die waarden en het uitdragen van die waarden in voorbeeldgedrag. 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.

De Algemene directie draagt verantwoordelijkheid voor de impact van de onderneming op gebied van duurzaamheid. Specifiek gaat het over het beheersen van de effecten van de onderneming op mens en milieu en het sturen van de risico's en kansen die daaruit voortvloeien. De risico's die verband houden met het stilvallen van de haven, waaronder geopolitieke spanningen, cybersecurity en klimaatadaptatie, worden in de risicomatrix opgenomen. Het directieteam bespreekt samen met de Raad van Commissarissen tweemaal per jaar de risicomatrix. Daarnaast werkt de Algemene directie nauw samen met stakeholders, zoals de provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam en de DCMR Milieudienst Rijnmond, om de impacts, risico's en kansen omtrent de onderwerpen vervuiling van lucht en water en overlast van geur en geluid, te beheersen. Het Havenbedrijf Rotterdam werkt ook nauw samen met bevoegde opsporingsinstanties voor het beheersen van impacts en risico's rondom het thema ondermijnende criminaliteit. De Algemene directie draagt zorgplicht voor de veiligheid van de werkomgeving van haar werknemers. De Algemene directie heeft de plicht voor goede werkomstandigheden te zorgen in samenspraak met haar medewerkers. Regelmatige audits en beoordelingen van de processen en verantwoordelijkheden binnen de organisatie zorgen voor een continue verbetering en naleving van mensenrechtenstandaarden.

Raad van Commissarissen

Taken en verantwoordelijkheden

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

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

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

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

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

Samenstelling en onafhankelijkheid Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen bestaat uit minimaal vijf leden; gestreefd wordt naar een bezetting van zes leden. De Raad van Commissarissen kiest uit zijn midden een voorzitter en vice-voorzitter. Sinds 1 januari 2024 is Koos Timmermans voorzitter en is Wouter van Benten vice-voorzitter.

De Raad van Commissarissen bestaat voor 100% uit onafhankelijke leden. De Raad van Commissarissen is zodanig samengesteld dat de benodigde deskundigheid, achtergrond en competenties aanwezig zijn om de taken naar behoren te kunnen vervullen. Een derde van de Raad van Commissarissen bestaat uit leden die door de ondernemingsraad zijn aanbevolen. Deze commissarissen genieten daardoor bijzonder vertrouwen van de werknemers.

In 2024 vertrokken er twee commissarissen: Miriam Maes (1 januari 2024) en Nynke Dalstra (20 september 2024). De Raad van Commissarissen bestond eind 2024 daardoor uit vier onafhankelijke commissarissen (zie ook Personalia) en twee vacatures. Bij de invulling van deze twee vacatures streeft de Raad van Commissarissen naar een focus op expertise gericht op financieel, duurzaamheid en weerbaarheid.

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. Daarnaast voldoet de samenstelling van de Raad van Commissarissen aan de doelstellingen die voortvloeien uit het beleid op het gebied van diversiteit en inclusiviteit van het Havenbedrijf Rotterdam.

Commissies binnen de Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen heeft twee commissies: de auditcommissie en de remuneratiecommissie die tevens de selectie- en benoemingscommissie vormt. De samenstelling van de commissies wordt bepaald door de Raad van Commissarissen. Nynke Dalstra was tot september 2024 voorzitter van de auditcommissie; Wouter van Benten, Thecla Bodewes (tot september 2024) en Koos Timmermans (vanaf september 2024) zijn lid van de auditcommissie. Wouter van Benten is na het vertrek van Nynke Dalstra per september 2024 voorzitter van de auditcommissie. Jacqueline Prins is voorzitter van de remuneratiecommissie; Koos Timmermans (tot september 2024) en Thecla Bodewes (na september 2024) zijn lid van de remuneratiecommissie.

De commissies adviseren de Raad van Commissarissen en bereiden de besluitvorming voor en dragen zo bij aan een effectieve besluitvorming door de Raad van Commissarissen. In de vergadering van de Raad van Commissarissen brengen de commissies mondeling verslag uit en worden (concept)notulen gedeeld. De Raad van Commissarissen blijft als collectief verantwoordelijk voor de besluiten die zijn voorbereid door een commissie.

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

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

Benoeming en ontslag

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

Het Havenbedrijf Rotterdam streeft naar een samenstelling van de Algemene directie en de Raad van Commissarissen die een afspiegeling is van de brede samenleving. De Raad van Commissarissen heeft daartoe sinds 1 januari 2023 een geactualiseerd diversiteitsbeleid op het gebied van deskundigheid, ervaring, competenties, overige persoonlijke kwaliteiten, geslacht of genderidentiteit, leeftijd, nationaliteit en (culturele) achtergrond voor de samenstelling van de Algemene directie en Raad van Commissarissen vastgesteld. Wat betreft geslacht streeft Havenbedrijf Rotterdam naar een man-vrouwverhouding van:

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

Deze streefcijfers worden passend en ambitieus geacht, gezien het aantal leden van de Algemene directie (drie leden) en Raad van Commissarissen (wenselijke samenstelling van zes leden). Met de huidige samenstelling van de Algemene directie en de Raad van Commissarissen wordt aan de gestelde diversiteitsdoelstellingen voldaan: de Algemene directie bestaat per eind 2024 uit één vrouw en één man (verhouding van 50%), de Raad van Commissarissen bestaat per eind 2024 uit twee vrouwen en twee mannen (verhouding van 50%).

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

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

Leden Raad van Commissarissen

Naam	Termijn	Benoeming	Laatste jaar huidige termijn
Timmermans	Eerste termijn	1 oktober 2021	2025
Van Benten	Tweede termijn	1 september 2022	2026
Bodewes	Eerste termijn	15 december 2023	2027
Prins	Eerste termijn	15 december 2023	2027
Dalstra	Eerste termijn	15 december 2020	2024

Leden Algemene directie

Naam	Termijn	Benoeming	Laatste jaar huidige termijn
Siemons	Eerste termijn CEO	1 februari 2024	2028
	Eerste termijn COO	1 oktober 2020	2024
De Leeuw	Tweede termijn	30 juni 2023	2027
Simons	Eerste termijn	1 januari 2025	2029

Maatschappelijk verantwoord ondernemen

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

MVO-afwegingen zijn voor het Havenbedrijf Rotterdam, en ook voor de Raad van Commissarissen een integraal onderdeel van de afwegingen en besluitvorming. Dit betekent dat duurzaamheid niet als individueel agendapunt op de agenda van besluitvormende gremia staat, maar per project/investering door het betreffende gremium wordt besproken. Vergaderingen op het niveau van het directieteam en de algemene directie vinden elke twee weken plaats. RvC-vergaderingen één keer per kwartaal, of zoveel vaker als door de directie en Raad van Commissarissen nodig wordt geacht.

De stuurgroep CSR zorgt voor de aansturing van het Havenbedrijf Rotterdam gericht op duurzaamheid door het CSR-programma. Het CSR-programma zorgt voor integratie van CSR in het denken en doen binnen het Havenbedrijf Rotterdam. De Stuurgroep CSR fungeert ook als voorportaal voor besluitvorming over CSR-gerelateerde onderwerpen (bijvoorbeeld klimaatdoelen en mensenrechtenbeleid). Officiële besluitvorming op deze onderwerpen vindt plaats via de gebruikelijke governance-structuren. De CSR thema's zijn:

- Veilige en gezonde omgeving: Veiligheid, leefomgeving, natuur, biodiversiteit, plastic vervuiling
- Klimaat & energie: Klimaat, energietransitie, energiebesparing, circulariteit
- Mens & Werk: Diversiteit, inclusie, mensenrechten, integriteit.

De stuurgroep CSR bestaat uit de CEO (voorzitter), de direct reports van de afdelingen Environmental Management, Communications & External Affairs, New Business & Portfolio, Strategy & Analysis, de CSR-programmamanager en een Strategy Consultant. De CSR-manager speelt een coördinerende rol tussen de afdelingen bij HbR-brede duurzaamheidsthema's. Per CSR-thema wordt via de direct reports expertise per thema lager in de organisatie belegd. Onderwerpen die in 2024 in deze stuurgroep zijn besproken, zijn onder andere het mensenrechtenbeleid, compliance met de OESO-richtlijnen, het lange termijn brede duurzaamheidsperspectief ('Net Positive') en de dialoog met klimaatactivisten.

4.2 Klokkenluidersregeling

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft op basis van haar kernwaarden gedragsregels in haar bedrijfscode vastgelegd. De '*Klachten- en klokkenluidersprocedure*' die hierin beschreven staat, moedigt medewerkers en derden aan om misstanden, ongewenst gedrag of integriteitsschendingen binnen de organisatie te melden. Dit kan via de leidinggevende of vertrouwenspersonen, maar er kan ook anoniem een klokkenluidersmelding worden gemaakt op de website. Klachten kunnen gemeld worden door middel van het invullen van het klachtenformulier op de website of door middel van de MeldR-app van de gemeente Rotterdam.

De Klachtencommissie behandelt een klokkenluidersmelding en/of klacht. Wanneer de melding daadwerkelijk over het Havenbedrijf of een persoon bij het Havenbedrijf gaat, doet de commissie onderzoek conform het "*Reglement Klachtencommissie Integriteit en Ongewenst Gedrag*" of het "*Reglement Klokkenluider*". Beide procedures staan beschreven in onze bedrijfscode. Commissieleden die meldingen behandelen zijn gebonden aan een geheimhoudingsplicht. Klokkenluidersmeldingen mogen niet tot nadelige gevolgen leiden bij de melder. Dit geldt niet alleen voor medewerkers in vaste of tijdelijke dienst maar ook voor zzp'ers, uitzendkrachten en stagiairs. Als een melder toch benadeeld lijkt te worden, bijvoorbeeld doordat de melder tegen zijn of haar zin wordt overgeplaatst of de arbeidsovereenkomst wordt ontbonden, dan moet de werkgever aantonen dat de benadeling geen gevolg is van de melding.

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

We ondernemen actie die passend is bij de situatie en mate van betrokkenheid bij eventueel ongewenst gedrag, misstanden en integriteits- of mensenrechtenschendingen. Hierbij kunnen we zelf actie ondernemen om schendingen te herstellen of onze invloed uitoefenen om bij te dragen aan het herstellen van de situatie, bijvoorbeeld in onze waardeketen. De 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 2024 is één melding van ongewenst gedrag in behandeling genomen.

4.3 Due diligence verklaring

Havenbedrijf Rotterdam is al een aantal jaren op weg met het inrichten van een volledig due diligence proces in lijn met de OESO-richtlijnen voor multinationale ondernemingen en de leidende beginselen van de VN over het bedrijfsleven en mensenrechten (UNGP). We hebben onze risico's in de keten in kaart gebracht en weten onze rol hierin (veroorzaken, bijdragen aan of gelinkt aan). We zetten in op maatschappelijk verantwoord ondernemen, bijvoorbeeld door de integratie van mensenrechten in het algemene risicomanagementsysteem en het uitvoeren van een due diligence check voor nieuwe internationale activiteiten. We zijn in gesprek met stakeholders en bieden passend herstel voor getroffenen. Het mensenrechtenbeleid is ook onderdeel van onze bedrijfscode. In ons jaarverslag lees je er meer over in het hoofdstuk werken en arbeidsomstandigheden in de haven.

4.4 Personalia

Personalia Algemene directie

Ir. B. (Boudewijn) Siemons

Profiel

Functie: Chief Executive Officer (CEO) & Chief Operating Officer a.i.

Termijn: Eerste termijn

Einde termijn: 31-01-2028

Nationaliteit: Nederlands

Geboortejaar: 1964

Huidige functie: Boudewijn Siemons is als CEO verantwoordelijk voor de commerciële afdelingen en de stafafdelingen. Zijn eerste termijn als CEO startte op 1 februari 2024. Boudewijn Siemons was tot en met 31 december 2024 COO ad interim.

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

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

Profiel

Functie: Chief Financial Officer (CFO)

Termijn: Tweede termijn

Einde termijn: 30-06-2027

Nationaliteit: Nederlandse

Geboortejaar: 1975

Huidige functie: Vivienne de Leeuw is CFO en is verantwoordelijk voor financiën, financieringen, inkoop, facilities, innovatie en digitaal & IT. Haar tweede termijn startte op 1 juli 2023.

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

Ba. B.G. (Berte) Simons

Profiel

Functie: Chief Operational Officer (COO)

Termijn: Eerste termijn

Einde termijn: 31-12-2028

Nationaliteit: Nederlandse

Geboortejaar: 1982

Huidige functie: Berte Simons is COO en is verantwoordelijk voor uitbreiding en onderhoud van het haven- en industriecomplex en de divisie Havenmeester. Haar eerste termijn is gestart op 1 januari 2025.

Personalia Raad van Commissarissen

J.V. (Koos) Timmermans

Profiel

Huidige functie: President-commissaris van de Raad van Commissarissen sinds 15-12-2023. Lid van de raad van Commissarissen sinds 02-12-2022; Lid Auditcommissie.

Nevenfuncties: Lid Raad van Commissarissen PostNL; Lid Raad van Commissarissen FMO; Lid Raad van Toezicht KWF.

Nationaliteit: Nederlands

Geboortejaar: 1960

W.F. (Wouter) van Benten

Profiel

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

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

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

Nationaliteit: Nederlands

Geboortejaar: 1964

J. (Jacqueline) Prins

Profiel

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

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

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

Nationaliteit: Nederlandse

Geboortejaar: 1968

T.E. (Thecla) Bodewes

Profiel

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

Huidige positie/loopbaan: CEO van Thecla Bodewes Shipyards Group

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

Nationaliteit: Nederlandse

Geboortejaar: 1967

N.G. (Nynke) Dalstra

Profiel

Huidige functie: Lid Raad van Commissarissen (15-12-2020 – 20-9-2024); Voorzitter Auditcommissie. Afgetreden per 20 september 2024.

Huidige positie/loopbaan: CFO Eneco.

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

Nationaliteit: Nederlandse

Geboortejaar: 1969

4.5 Bericht van Raad van Commissarissen

Toezicht op duurzame lange termijn waardecreatie

De Raad van Commissarissen houdt toezicht op het beleid en de algemene gang van zaken van het Havenbedrijf Rotterdam. We controleren en adviseren de Algemene directie. Bij het uitvoeren van deze taken houden we rekening met de belangen van het bedrijf en wegen we die van alle stakeholders af.

Inspelen op veranderende wereld

In 2024 opereerde het Havenbedrijf Rotterdam nog volgens de ondernemingsstrategie 2020-2024. Tegelijkertijd werkte de organisatie aan de nieuwe strategie voor 2025-2029. Wij zijn hier verschillende keren over geïnformeerd. Deze nieuwe strategie erkent sterker de bijdrage aan strategische autonomie, weerbaarheid en leveringszekerheid voor Nederland en Europa. Wij onderschrijven het pleidooi van de Algemene directie dat Europa de overgang naar een duurzame economie moet combineren met behoud van welvaart en strategische onafhankelijkheid. Echter, het concurrentievermogen van de Europese industrie daalt. Daarom moeten havens, nationale en Europese overheden samenwerken aan een investeringsklimaat waarin bedrijven kunnen blijven groeien.

Ook de maatschappelijke betrokkenheid krijgt meer aandacht in de nieuwe ondernemingsstrategie. Het duurzaamheidsverslag van 2024 weerspiegelt deze verschuiving. De nadruk op weerbaarheid en veerkracht in de nieuwe strategie is een antwoord op de onzekere wereld met veranderingen op het gebied van economie, geopolitiek en klimaat. Weerbaarheid richt zich op het voorkomen van en beschermen tegen verstoringen, terwijl veerkracht herstel en voortgang na verstoringen bevordert. Om deze doelen te bereiken, zijn robuuste achterlandmodaliteiten, effectieve scheepvaartafhandeling en versterking van onze (cyber)weerbaarheid noodzakelijk.

Veiligheid

Veiligheid en (cyber)weerbaarheid stonden in 2024 hoog op de agenda. Net als de gevolgen voor de Rotterdamse haven van geopolitieke ontwikkelingen, zoals de ontwikkelingen in het Midden-Oosten en de oorlog in Oekraïne. Het Havenbedrijf Rotterdam gebruikt de Integrale Veiligheidsmonitor (IVM) om veiligheid te volgen en te verbeteren. De Algemene directie monitort de veiligheid in de haven, organisatie en op bouwplaatsen. We zien verbeteringen in arbeidsveiligheid en we prijzen de organisatie voor de proactieve veiligheidscultuur. Dezelfde aanpak hanteert het Havenbedrijf Rotterdam ook bij het verbeteren van de cyberweerbaarheid. Bijvoorbeeld met de nieuwe Cybersecurity Strategie Weerbare Zeehavens, een helder richtpunt voor de aankomende jaren voor de te beschermen belangen en benodigde weerbaarheid van zeehavens. Ondermijnende criminaliteit houdt ook onze voortdurende aandacht. De groei van het aantal slimme camera's in het haven- en industriecomplex en het ondersteunen van de Vertrouwensketen tonen de vooruitgang. De Vertrouwensketen is een gezamenlijk initiatief van overheden en bedrijfsleven voor het digitaal weerbaarder maken van de havenlogistieke ketens.

Energietransitie

De energietransitie in de haven vertraagt door hoge kosten, infrastructuurknelpunten, complexe vergunningprocedures en beleidsonzekerheid. Hierdoor zijn bedrijven terughoudend om te investeren. De afhankelijkheid van fossiele brandstoffen blijft bestaan, omdat alternatieven zoals groene waterstof nog niet breed beschikbaar zijn. Desondanks blijft het Havenbedrijf Rotterdam zich inzetten voor de energietransitie. We hebben ons op verschillende energietransitie-dossiers diepgaand laten voorlichten. In 2024 zagen we weer grote investeringen in infrastructuur, een aanjagende rol in innovatieve projecten en werkten de betrokken afdelingen nog nauwer samen met partners om de transitie te versnellen. De voortgang op het gebied van walstroom is heel tastbaar. Zo was er een succesvolle proef met verplaatsbare walstroom, kondigden diverse grote haventerminals de overstap naar de schone stroomvoorziening aan en neemt de cruiseterminal walstroom naar verwachting in 2025 in gebruik.

Economische waardecreatie

In 2024 behaalde het Havenbedrijf Rotterdam een sterk financieel resultaat, met een omzet van 882 miljoen euro en een resultaat voor belasting van 340,8 miljoen euro. Deze stabiliteit stelt het Havenbedrijf Rotterdam in staat te investeren in schonere energie, logistiek en bereikbaarheid van de haven. Ondanks onzekerheden werden nieuwe terreinen en kademuren aangelegd voor schone energiedragers en extra containercapaciteit, wat klanten ruimte biedt om duurzaam te ondernemen en te groeien. De Raad van Commissarissen besprak en keurde, samen met accountant PwC, de jaarrekening en het jaarverslag 2023 goed. Gedurende het jaar beoordeelden we de financiële resultaten, en keken we naar het budgetproces voor 2025 en het financiële vijfjarenplan. De Raad van Commissarissen bevestigt dat het Havenbedrijf Rotterdam een gezonde balans en eigen vermogen heeft. Op investeringsgebied hadden we onder meer aandacht voor initiatieven die zich richten op verduurzaming van de haven en grote infrastructurele projecten. Tot die laatste categorie behoren bijvoorbeeld de aanleg van het spooremplacement MV-Zuid en de verbreding van het Yangtzekanaal.

Maatschappelijke waardecreatie

De organisatie presteert goed op MVO-gebied en is een voorloper in ambities en rapportage. We spraken in 2024 onder meer over het MVO-programma van het Havenbedrijf Rotterdam, de net positive ambities, het NOVEX ontwikkelperspectief en diversiteit en inclusie. Nieuwe rapportageverplichtingen vragen om integratie van belangrijke ESG-thema's in de dagelijkse werkzaamheden. In de nieuwe strategie zien we nog meer focus op de balans met de maatschappij, een inclusieve arbeidsmarkt, het verbeteren van de leefomgeving, veiligheid, en op de natuur en biodiversiteit rondom de haven. Dit leidt in brede zin ook tot een betere reputatie, nieuwe kansen en een sterkere positie als werkgever. Op het laatste gebied zet de organisatie in op strategische personeelsplanning en talentmanagement om de juiste competenties te waarborgen. Concrete doelen voor diversiteit en inclusie helpen ook voor het behalen van (bedrijfs)doelstellingen.

Overleg met de ondernemingsraad

In 2024 spraken we met de ondernemingsraad onder meer over de voortgang op de strategische doelstellingen, investeringen, organisatie-aanpassingen, diversiteit & inclusie, het programma organisatiecultuur & persoonlijk leiderschap en de resultaten van de medewerkersonderzoeken.

Overleg met de aandeelhouders

We overleggen regelmatig met de aandeelhouders van het Havenbedrijf Rotterdam in formele en informele bijeenkomsten. Afgelopen jaar bespraken we onder andere de benoeming van een nieuwe COO, de strategie 2025-2029, maatschappelijk verantwoord ondernemen en grote investeringen. De gesprekken die wij in 2023 met de aandeelhouders voerden over het beloningsbeleid voor de Algemene directie resulteerde in beleid dat per 1 februari 2024 van kracht werd. Met ingang van diezelfde datum benoemden de aandeelhouders op voordracht van de Raad van Commissarissen Boudewijn Siemons voor een termijn van vier jaar tot CEO van het Havenbedrijf Rotterdam. De Raad van Commissarissen waardeert de goede relatie met en de inzet van de aandeelhouders.

Waardering voor betrokkenheid

Wij hebben waardering voor de inzet van de medewerkers van het Havenbedrijf Rotterdam. 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. Een speciaal woord van dank hebben we voor Nynke Dalstra. Ze was bijna vijf jaar commissaris en nam in september 2024 afscheid vanwege haar benoeming tot lid van de Raad van Bestuur van Eneco. Als financiële professional met een positief-kritische instelling zag ze altijd mogelijkheden voor verbetering en betekende ze veel voor het Havenbedrijf Rotterdam.

Samenstelling en onafhankelijkheid Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen bestond op 31 december 2024 uit vier onafhankelijke commissarissen (zie ook Personalia). Naar het oordeel van de raad is voldaan aan de eisen voor onafhankelijkheid gesteld in best practice bepalingen 2.1.7 tot en met 2.1.9 van de Corporate Governance Code 2022.

De Raad van Commissarissen streeft naar een samenstelling van zes onafhankelijke commissarissen. Er zijn met het vertrek van Nynke Dalstra twee vacatures. Daarnaast streven we ernaar om te voldoen aan de doelstellingen die voortvloeien uit het beleid op het gebied van diversiteit en inclusiviteit. Aan deze doelstellingen voldoen wij.

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

Raad van Commissarissen	J.V. (Koos) Timmermans	W.F. (Wouter) van Benten	T.E. (Thecla) Bodewes	J. (Jacqueline) Prins
Ruime kennis en bestuurlijke ervaring op board niveau en met corporate governance	+++	+++	+++	++
Kennis en ervaring van de nautisch-maritieme wereld en haven infrastructuur		++	+++	
Kennis en ervaring van veiligheid (maritieme, organisatie)	+	++	+++	
Ruime ervaring met business-to-business klanten management		+++	+++	
Ervaring met Profit & Loss verantwoordelijkheden, met name in financiën, significante kapitaal investering, accountantscontrole en risicomanagement	+++	+++	++	
Ervaring met politiek bestuurlijke verhoudingen, openbaar bestuur (gemeente, Rijk, Europa/Brussel) en public affairs	++	+++	++	+++
Ervaring met het kunnen inleven en afwegen van belangen binnen het publieke domein en van aandeelhouders	++	++	+++	+++
Ruime kennis en ervaring met het bepalen van de ondernemingsstrategie en meerjarenplannen	+++	+++	+++	+
Ervaring en kennis van de energietransitie met name op het niveau van de benodigdheden voor klanten van de haven	++	++	+++	
Ervaring met maatschappelijk verantwoord ondernemen en met de bepaling en invulling van ESG doelstellingen	+++	+++	+++	++
Ervaring met human resource management, successie planning en arbeidsverhoudingen	++	+++	+++	+++
Ervaring met digitalisering, data beheer en cybersecurity	++	+++	+	+
Internationale business-to-business omgeving	+++	+++	+++	
Begrip van juridische zaken	++	++	++	++
Begrip voor asset management	+++	+++	+++	
Financiele en juridische deal structuring (Equity & Debt / Project Finance)	+++	++	++	
Connectie met Rotterdam	++	+++	++	+++
Begrip van innovatie trajecten	++	++	+++	+

Aanwezigheidsoverzicht

Het aanwezigheidsoverzicht van de in 2024 bijgewoonde vergaderingen van de Raad van Commissarissen en commissies laat de betrokkenheid van de leden zien. Gedurende 2024 waren er wisselingen in de samenstelling van de remuneratiecommissie en de auditcommissie. Per einde jaar 2024 bestond de remuneratiecommissie uit Jacqueline Prins (voorzitter) en Thecla Bodewes. De auditcommissie bestond uit Wouter van Benten (voorzitter) en Koos Timmermans.

	J.V. (Koos) Timmermans (voorzitter)	W.F. (Wouter) van Benten (lid)	T.E. (Thecla) Bodewes (lid)	J. (Jacqueline) Prins (lid)	N.G. (Nynke) Dalstra (lid)*
Raad van Commissarissen	√	√	√	√	√
Aanwezigheid	17 van 17	17 van 17	17 van 17	17 van 17	13 van 17
Auditcommissie	√	√	√		√
Aanwezigheid	1 van 4	1 van 4	3 van 4		3 van 4
Remuneratiecommissie		√	√	√	
Aanwezigheid		13 van 18	5 van 18	18 van 18	

* Nynke Dalstra is op 20 september afgetreden als lid van de Raad van Commissarissen (RvC).

Verslag remuneratiecommissie

De remuneratiecommissie kwam in 2024 18 keer bijeen. Belangrijke onderwerpen die de remuneratiecommissie besprak, zijn de volgende: de herijking van het beloningsbeleid voor de leden van de Algemene directie, de werving en selectie van een nieuwe CEO en COO, profiel en werving voor de benoeming van nieuwe leden van de Raad van Commissarissen, het remuneratierapport, de realisatie van de doelstellingen van de Algemene directie over 2023 en de definitie van de doelstellingen van de Algemene directie over 2024.

Verslag auditcommissie

De auditcommissie kwam in 2024 4 keer bijeen. Belangrijke onderwerpen die de auditcommissie in 2024 besprak, zijn de volgende: de jaarrekening en het jaarverslag van het Havenbedrijf Rotterdam, kwartaalrapportages, rapportages van de interne auditdienst, accountsverslag externe accountant, voortgang programma ter vervanging financiële systemen en inrichting compliance.

Evaluatie eigen functioneren

De Raad van Commissarissen bespreekt jaarlijks het eigen functioneren. Belangrijke bevindingen en conclusies van de in februari 2024 uitgevoerde evaluatie over 2023, waren dat sprake was van een constructieve en kritische blik van de Raad van Commissarissen. De overall performance is goed. We hebben oog voor de belangen van onze publieke aandeelhouders en hebben daaraan additionele aandacht besteed. Maatschappelijke en geopolitieke onderwerpen, vaak gekoppeld aan de diverse transitievraagstukken, maken een steeds belangrijker onderdeel uit van de agenda. We laten ons daarover informeren in verdiepende sessies. We besteden ook meer tijd aan successieplanning. Een aandachtpunt is de onderbezetting in combinatie met enkele complexe dossiers. De wens om te groeien naar een team van zes commissarissen en een herverdeling van taken zal bijdragen aan de tijd die we nodig achten voor verdieping op de strategische uitdagingen door het Havenbedrijf Rotterdam.

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 2024 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.

4.6 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 sociaal-economische verbinding, duurzame groei en welvaart op de lange termijn.

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

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

Wij vinden het tevens belangrijk om een bijdrage te leveren aan efficiënte 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.

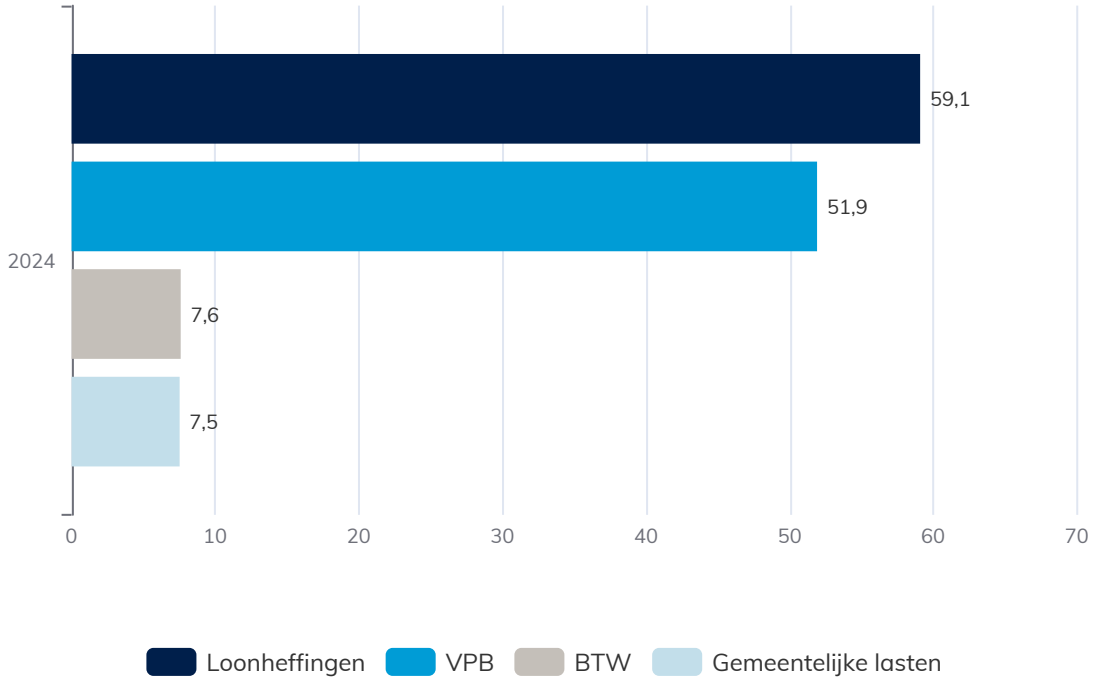
Een uitgebreide versie van ons fiscaal beleid, evenals ons Country by Country report en een lijst van onze deelnemingen met een omschrijving van de activiteiten kunt u vinden op het Corporate Social Responsibility gedeelte op onze website.

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

Wij betalen verschillende soorten belastingen. Onze activiteiten in 2024 hebben geleid tot een totale belastingsom van 126,1 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:

Betaalde belastingen

x € 1 mln



5. RISICOMANAGEMENT

5.1 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. Risicomanagement-, compliance-adviseurs en controllers zorgen voor ondersteuning. Zij komen als Risk, Control & Compliance community regulier vier keer per jaar bij elkaar en waar nodig vaker. Dit ter deling van kennis, afstemming en ter versterking en bewaking van de integraliteit van risico- en compliance management binnen het Havenbedrijf Rotterdam. Ze beoogt dat het Havenbedrijf Rotterdam haar strategie en kerntaken risicobewust en compliant aan wet- en regelgeving realiseert. De Interne Audit Dienst neemt tevens zitting in deze community. 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 impactgebieden, risico's en kansen via onder meer de kwartaalrapportages.

Kwartaalrapportages

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

Portfoliomanagement

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

De funnelboards beoordelen nieuwe opportunities, prioriteren en alloceren resources. Funneloverstijgend bewaakt het Directieteam dat we onze ondernemingsstrategie realiseren en toekomstbestendige keuzes maken. Onze projectmanagement aanpak borgt verder dat de geselecteerde projecten conform plan worden uitgevoerd. Project- en productboards 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. Daarnaast werken we aan controle raamwerken voor de controle van niet-financiële informatie. Zo is dit jaar een eerste versie van het controle raamwerk 'CO_2 data' opgesteld.

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.

Compliance risico's - ofwel risico's die voortvloeien uit wet- en regelgeving en onder andere onzekerheden door het opereren in een omgeving met veel, complexe en veranderende wet- en regelgeving omvatten - vormen integraal onderdeel uit van bijvoorbeeld de risicoanalyses op afdelings- en projectactiviteiten. Daarnaast zijn we dit jaar gestart met een aanpak wat ons in staat stelt om onze volwassenheid in het blijven voldoen aan wet- en regelgeving eenduidig te beoordelen en waar nodig te verbeteren. Deze aanpak in onderdeel van ons compliance raamwerk, ofwel de gehele structuur die wij hebben om te zorgen dat HbR compliant handelt en dit kan aantonen.

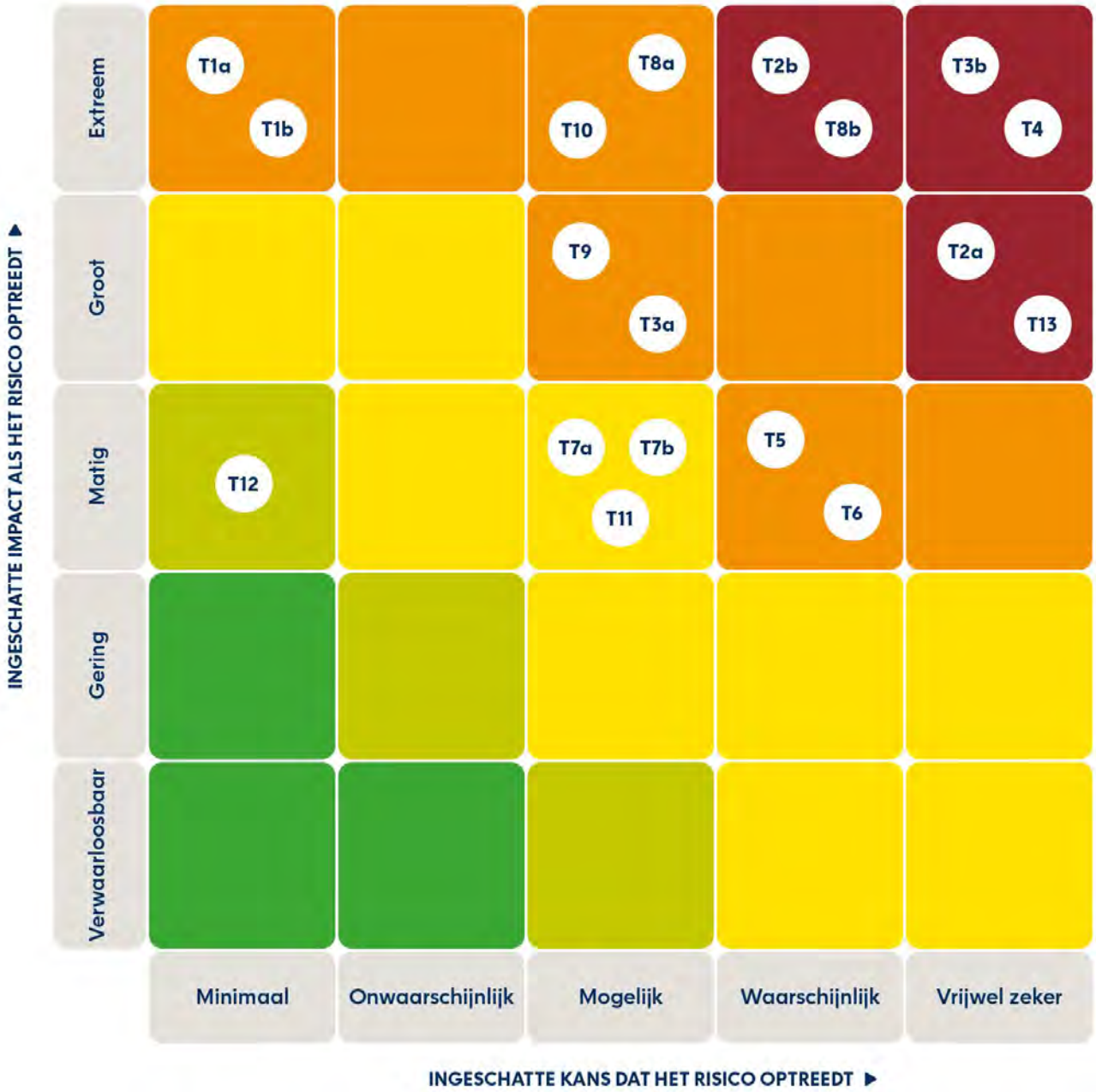
De belangrijkste risico's (top risico's) op onder meer strategie, operationele activiteiten en wet- en regelgeving (compliance) worden periodiek als onderdeel van het strategische planningsproces herijkt en vastgesteld door de Algemene directie. Voor een eenduidige risicobeoordeling en het prioriteren van onze top risico's hanteren wij onze Havenbedrijf Rotterdam risicobeoordelingenmatrix. De matrix toont, afhankelijk van de kans en impact, hoe risico's worden ingeschaald van zeer laag tot zeer hoog. De impact wordt beoordeeld op financiële schade HbR (financiële impact), imagoschade HbR (imago impact), veiligheid van medewerkers en derden werkend in opdracht van HbR (mens veiligheid impact), milieu-impact havengebied en de core business van HbR. Dit laatste verwijst - bedrijfsbreed bezien - naar de statutaire doelen, onze kerntaken.

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.

De belangrijkste risico's (top risico's) 2024 zijn hieronder aangegeven in ons top risicolandschap. Al onze top risico's houden verband met potentiële gebeurtenissen/omstandigheden die het bereiken van onze ondernemingsstrategie belemmeren. Onze ondernemingsstrategie is als volgt:

- Visie: Wij zijn de ontwikkelaar van een toonaangevende, veilige, efficiënte en duurzame haven waar onze klanten succesvol kunnen ondernemen
- Speerpunt: Slimme partner in logistieke ketens
- Speerpunt: Versneller van duurzaamheid in de haven
- Speerpunt: Ondernemende en slagvaardige organisatie

Bij het identificeren van top risico's kijken we naar ontwikkelingen, gebeurtenissen die mogelijk een belangrijke invloed hebben op het bereiken van onze ondernemingsstrategie. We nemen ook kansen en bedreigingen als gevolg van diverse trends en ontwikkelingen mee. Klimaatverandering noodzaakt bijvoorbeeld tot energietransitie met als risico dat dit niet slaagt. Ook kan een stijgende zeespiegel als gevolg van klimaatverandering resulteren in overstromingen wat op haar beurt het risico van incidenten op water en/of land kan veroorzaken. U leest er hier meer over. Bij het identificeren van top risico's nemen we ook de invloed die wij hebben op derden, onze omgeving (de Rotterdamse haven, logistieke ketens, BV Nederland) door ons (niet) handelen mee. Denk daarbij bijvoorbeeld aan het top risico 'corruptie- en mensenrechtenissues in buitenlandse en inkoopactiviteiten'. Ons succes is verder onlosmakelijk verbonden aan het functioneren van de gehele haven en alle partijen in en rond de haven. Het merendeel van onze top risico's gaat dan ook verder dan enkel onze eigen organisatie. Zo spreken we van gebrek aan digitalisering logistieke keten, cyberaanval haven, congesties in en rond de haven. Of wij adequaat handelen, meewerken op het gebied van (nautische) veiligheid raakt externe partijen zoals zee- en binnenvaart, bedrijven in de haven en onderkend in onder meer de top risico's 'incident op water en/of land', 'cyberaanval haven', 'ondermijnende criminaliteit in de haven'.



T1a Incident water
T1b Incident land
T2a Wetgeving/handhaving zorgt voor ongunstig vestigingsklimaat
T2b Stikstofproblematiek zorgt voor ongunstig vestigingsklimaat
T3a Cyberaanval HbR
T3b Cyberaanval haven
T4 Hoge vestigings- en ketenkosten
T5 Congesties in en rond de haven (beschikbare infra en bereikbaarheid)
T6 Gebrek aan digitalisering logistieke keten
T7a Corruptie- en mensenrechtenissues buitenlandse activiteiten
T7b Corruptie- en mensenrechtenissues inkoopactiviteiten
T8a Energietransitie slaagt niet ≤2030
T8b Energietransitie slaagt niet >2030
T9 Gebrek aan talent voor haven, nu en in de toekomst
T10 Terroristische aanslag in de haven
T11 Afnemende draagvlak haven en industrie
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 conform onze risicobeoordelingsmatrix. 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 impact zoals imago-, milieuschade, hinder in onze kernprocessen en gevolgen voor de veiligheid in overweging. Vervolgens zetten wij de uitkomsten af tegen onze risicobereidheid. Afhankelijk hiervan, vermijden we de activiteit(en) waar risico's uit voortvloeien (Terminate), accepteren we het risico (Take), mitigeren we het risico (Treat), of dragen/delen we dit over aan/met de markt (Transfer). Vervolgens bepalen en treffen we maatregelen om het restrisico (= na maatregelen) binnen de voor ons aanvaardbare grenzen te houden. Hoewel onze maatregelen gericht zijn op het beperken van de risico's, kunnen wij niet vooraf garanderen dat deze ook beperkt blijven.

Voor wat betreft onze risicobereidheid is ons uitgangspunt 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. We zullen daar waar onze risicobereidheid laag is, eerder kiezen voor vermijden, of maximaal mitigeren.

Onderstaand beschrijven we de belangrijkste risico's met daarbij een overzicht van diverse mitigerende maatregelen. We categoriseren de risico's, RJ 400 volgend, in: strategisch, operationeel, compliance, financiële verslaglegging en financieel. Daarnaast zijn de risico's inzichtelijk gemaakt naar hun relatie met onze ondernemingsstrategie. Alsook hebben we onze top risico's opgehangen aan onze materiële thema's en KPI's. Het bezien van ESG risico's en beheersing hiervan is integraal onderdeel van ons risicobeheersings- en controlesysteem. Vooruitblikkend zijn we voornemens om materiele thema's vanuit CSRD en top risico's vanuit RJ 400 nog nauwer bij elkaar te brengen. Belangrijk uitgangspunt bij de identificatie van top risico's blijft het bezien van ontwikkelingen, gebeurtenissen die mogelijk een belangrijke invloed hebben op het bereiken van onze ondernemingsstrategie, waar ook de uitkomsten van onze dubbele materialiteitsanalyse in zijn verweven.

5.2 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.

Tweetal top risico's zijn niet gelinkt aan de materiele thema's, maar zijn gekoppeld aan ons toekomstig verdien- en concurrerend vermogen.

Materieel Thema	Materieel thema KPI	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. Relatie met de Ondernemingsstrategie: Strategisch Speerpunt: Slimme partner in logistieke ketens	• Overleg voor gelijk speelveld met andere (Europese) havens • Drie sporen aanpak stikstofproblematiek • Investeren in infrastructuur in de haven en achterlandtransport • Opzetten en realiseren digitaliseringsinitiatieven • Opzetten en realiseren energietransitieinitiatieven • Segmentspecifieke maatregelen zoals faciliteren efficiëntie aanpak containerbinnenvaart • Inzetten op een toekomstbestendige chemie cluster
Stilvallen haven	Kwaliteit haveninfrastructuur	**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, veiligheid,* ons imago en het ondernemingsklimaat. Relatie met de Ondernemingsstrategie: Strategisch Speerpunt: Slimme partner in logistieke ketens	• Investeren in infrastructuur in de haven en achterlandtransport • Deelnemen aan onder meer Zuid-Holland Bereikbaar • Containerbinnenvaartoverleg en -initiatieven faciliteren • Plan spoorgoederenvervoer • Opzetten en realiseren digitaliseringsinitiatieven • Lobby op relevante dossiers

Materieel Thema	Materieel thema KPI	Strategische risico	Maatregel
--	--	**Toprisico 6: Gebrek aan digitalisering logistieke keten** Digitalisering en daarmee een duurzame, veilige en efficiënte afhandeling in de logistieke keten vindt te weinig plaats. Doordat de juiste tools ontbreken en/of doordat partijen geen vertrouwen hebben in elkaar en/of de data. Hierdoor blijven duurzame(re), veilige(re) opties onbenut, verlagen de kosten niet en verslechtert de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven. Relatie met de Ondernemingsstrategie: Strategisch Speerpunt: Slimme partner in logistieke ketens & Strategisch Speerpunt: Versneller van duurzaamheid in de haven	• Opzetten en realiseren digitaliseringsinitiatieven • Initieren, deelnemen aan onder andere Green en Digital corridoren, Digitaal Infrastructuur Logistiek • Medeoprichter en aandeelhouder van Portbase • Faciliteren cybersecurity in de haven • Borgen juiste competenties medewerkers via onder meer opleidingen en trainingen
- Broeikasgasemissies HbR (E1) - Broeikasgasemissies haven (E1) - Impact op natuur en biodiversiteit (E4) -Netto energiegebruik haven (E1) -Materiaalgebruik HbR (E5)	- CO_2-footprint - CO_2- uitstoot HIC (Mton)	**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 verslechtert. Relatie met de ondernemingsstrategie Strategisch speerpunt: Versneller van duurzaamheid in de haven	• Verduurzaming HbR activiteiten • Opzetten en realiseren energietransitieinitiatieven • Opzetten en realiseren digitaliseringsinitiatieven • Initieren, deelnemen aan onder meer Green en Digital corridoren, Versnellingshuis Energietransitie HIC, Cluster Energie Strategie (CES) Rotterdam-Moerdijk, Europese waterstofalliantie, World Ports Climate Action Program, Hydrogen Council, UN Race to Zero, TrHyHub, New Energy Taskforce, duurzame warmtesamenwerking

Materieel Thema	Materieel thema KPI	Strategische risico	Maatregel
- Broeikasgasemissies HbR (E1) - Broeikasgasemissies haven (E1) - Netto energiegebruik haven (E1) - Materiaalgebruik HbR (E5) - Ondermijnende criminaliteit - Milieu-incident (E2) - Luchtverontreiniging (E2) - Waterverontreiniging (E2) - Overlast geluid en geur	- CO_2-footprint - CO_2- uitstoot HIC (Mton) - Verhogen awareness - Major incident; SEI; NSI - Voldoen aan wettelijke normen met ambitie om kwaliteit te verbeteren: NO_2 en PM10	**Toprisico 11: Afnemende draagvlak haven en industrie** Publieke opinie en perceptie rondom de waarde van haven en industrie voor de maatschappij is langzaam aan aan het veranderen. *Afnemende draagvlak en steun van de omgeving waardoor onze 'licence to operate & to develop' als HbR en haven onder druk komt te staan.* Relatie met de Ondernemingsstrategie: Strategisch Speerpunt: Slimme partner in logistieke ketens & Strategisch Speerpunt: Versneller van duurzaamheid in de haven & Strategisch Speerpunt: Ondernemende en slagvaardige organisatie	• Monitoren draagvlak voor haven en industrie via onder meer regulier reputatieonderzoek, stuur- en expertgroep Omgeving en waar nodig/mogelijk treffen van gerichte acties • Opbouwen en onderhouden relaties met diverse instanties op lokaal/regionaal/ nationaal niveau • Toepassen Strategisch Omgevingsmanagement in projecten en programma's • Zorgen voor/bijdrage aan een veilige haven (o.a. cyber, nautisch, ondermijning) en goede leefomgeving (o.a. geluid, luchtkwaliteit, natuur)

5.3 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.

Materieel Thema	Materieel thema KPI	Operationeel risico	Maatregel
-Arbeidsveiligheid (S1, S2) -Milieu- incident (E2) - Stilvallen haven	- Lost time injury frequency rate (LTFIR) (HbR medewerkers) - Aantal werkgerelateerde ongevallen HbR medewerkers en contractors - Aantal geconstateerde beroepsziekten HbR medewerkers - Dodelijk ongeval HbR medewerkers en contractors - Major incidents; SEI; NSI	**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.	• Jaarlijkse veiligheidsmonitorcyclus en -rapportage over status diverse veiligheidsdomeinen • 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 • 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 • 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
Stilvallen haven	Geen incidenten op vitale systemen (Cyber)	**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. Relatie met de Ondernemingsstrategie: Strategisch Speerpunt: Slimme partner in logistieke ketens	• Deelname aan onder meer NCSC-ISAC • Medeoprichter en partner in stichting FERM • In samenwerking met onder andere BOZ komen tot en uitvoering geven aan Nationale Cyber Strategie voor weerbare zeehavens. • Haven Cybermeldpunt • Havenbrede crisis oefening • Technische maatregelen op HbR IT infrastructuur • Cyber security awarenesstrainingen • Periodieke toetsing werking cyber security maatregelen • Jaarlijkse veiligheidsmonitor cyclus en -rapportage over status diverse veiligheidsdomeinen

Materieel Thema	Materieel thema KPI	Operationeel risico	Maatregel
Werken in de haven (S2)	--	**Toprisico 9: Gebrek aan talent voor haven en HbR, nu en in de toekomst** Ontbreken van talent voor haven en HbR nu en in de toekomst als gevolg van diverse oorzaken zoals krimpende beroepsbevolking, afnemend draagvlak/imago haven industrie complex (HIC), mismatch tussen onderwijs en benodigde banen in het HIC. Hierdoor heeft de haven *niet de juiste kwaliteit en kwantiteit mensen om in te spelen op huidige en toekomstige uitdagingen*; is niet toekomstbestendig. Relatie met de Ondernemingsstrategie: Strategisch Speerpunt: Slimme partner in logistieke ketens & Strategisch Speerpunt: Versneller van duurzaamheid in de haven & Strategisch Speerpunt: Ondernemende en slagvaardige organisatie	• Werken aan sociale innovatie@HIC in diverse verbanden, denk aan Human Capital Coalitie Energietransitie, Human Capital Zuid-Holland Akkoord, Bridge to Possible IT Skills, platform Werken in de Rotterdamse haven.nl, programma energietransitie voorgezet onderwijs • Vergroten toekomstbestendigheid en wendbaarheid HbR via talentmanagement, bij- en omscholingsstrategie, training en ontwikkeling (onder andere e-learning platform Port Academy) en programma's zoals Diversiteit en Inclusiviteit, Digitale Wendbaarheid
Stilvallen haven	Geen incidenten op vitale systemen (Cyber)	**Toprisico 10: Ideologische/ interstatelijke conflicten** Ideologische/interstatelijke conflicten, geopolitieke instabiliteit leiden tot aanslag(en), (en mogelijke sancties) met als gevolg disruptie in de logistieke ketens en scheepvaartafwikkeling. Dit heeft *een negatieve invloed op de continuïteit, veiligheid, bereikbaarheid* en het imago van de Rotterdamse haven. Relatie met de Ondernemingsstrategie: Strategisch Speerpunt: Slimme partner in logistieke ketens	• Jaarlijkse veiligheidsmonitor cyclus en -rapportage over status diverse veiligheidsdomeinen • Volgen ontwikkelingen, voorbereiden door plannen te maken, te oefenen en in gesprek te blijven met diverse partijen

Materieel Thema	Materieel thema KPI	Operationeel risico	Maatregel
Ondermijnende criminaliteit	--	**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. Relatie met de Ondernemingsstrategie: Strategisch Speerpunt: Ondernemende en slagvaardige organisatie	• Bescherming medewerkers tegen ronselactiviteiten drugscriminelen (awarenesstrainingen) • Risk based screeningsaanpak • Verankering Bedrijfscode en CSR statement in denken en doen via onder andere kernteam integriteit, onboardingprogramma, trainingen • Reviews op control frameworks voor processen / systemen van interne beheersing • Audits op checks en balances
Ondermijnende criminaliteit	Verhogen awareness	**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 ondernemingsklimaat van de Rotterdamse haven. Relatie met de Ondernemingsstrategie: Strategisch Speerpunt: Slimme partner in logistieke ketens	• Cameraplatform Haven Rotterdam • Vertrouwensketen (veilig vrijstellen containers) • Deelname aan programma integere haven (Rotterdamse haven, Veilige haven) • Beperken incidenten als gevolg van drugscriminaliteit via onder meer bijdrage vanuit ISPS certificering • Samenwerking en kennisuitwisseling met onder andere cargadoors, containerteminals, mainports zoals Schiphol en Floraholland, bedrijven zoals ProRail • Deelname aan European Ports Alliance • Bescherming medewerkers tegen ronselactiviteiten drugscriminelen (awarenesstrainingen)

5.4 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.

Materieel Thema	Materieel thema KPI	Compliance risico	Maatregel
Broeikasgasemissies haven (E1)	- CO_2-uitstoot HIC (Mton)	**Toprisico 2a: Wet-/handhaving zorgt voor ongunstig ondernemingsklimaat** Ongunstig ondernemingsklimaat door lokale, regionale, nationale en/of Europese wet- en regelgeving en handhaving erop. Hierdoor blijven/gaan bedrijven weg of investeren niet/beperkt in ontwikkelingen van (nieuwe) activiteiten. *Dit heeft een negatieve impact op verduurzaming/energietransitie,* digitalisering, veiligheid, bereikbaarheid en concurrentiepositie van de haven. Relatie met Ondernemingsstrategie: Strategisch Speerpunt: Slimme partner in logistieke ketens & Strategisch Speerpunt: Versneller van duurzaamheid in de haven	• Beleidsbeïnvloeding en belangenbehartiging op gemeentelijk, regionaal, nationaal en Europees niveau • Optimaal inrichten en gebruiken milieugebruiksruimte
Broeikasgasemissies haven (E1)	- CO_2-uitstoot HIC (Mton)	**Toprisico 2b: Stikstofproblematiek zorgt voor ongunstig ondernemingsklimaat** Ongunstig ondernemingsklimaat door stikstofproblematiek. Hierdoor blijven/gaan bedrijven weg of investeren niet/beperkt in ontwikkelingen van (nieuwe) activiteiten. *Dit heeft een negatieve impact op verduurzaming/energietransitie,* digitalisering, veiligheid, bereikbaarheid en concurrentiepositie van de haven. Relatie met Ondernemingsstrategie: Strategisch Speerpunt: Slimme partner in logistieke ketens & Strategisch Speerpunt: Versneller van duurzaamheid in de haven	Aanpak stikstofproblematiek via drie sporen: • Nationaal/provinciaal, Europees: monitoring, lobby en deelname aan overlegtafels • Gebiedsgerichte aanpak HIC: in samenwerking met Rijk, Provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam en Deltalinqs komen tot een werkbare construct voor het HIC; deelname aan landelijke NOVEX programma/gebied Rotterdamse haven • Per project zoeken naar vergunningsoplossing via voornamelijk intern en extern salderen

Materieel Thema	Materieel thema KPI	Compliance risico	Maatregel
Werken in de haven (S2)	--	**Toprisico 7a +b: Corruptie- en mensenrechtenissues buitenlandse en inkoopactiviteiten** Imago- en/of financiële schade als gevolg van buitenlandse en inkoop activiteiten en de daaruit volgende exposure op *corruptie en mensenrechten issues.*	• Integriteitstrainingen medewerkers • Risicoanalyse corruptie- en mensenrechtenissues internationale en inkoopactiviteiten • Afweging investering op inpasbaarheid in het beleid van het Havenbedrijf Rotterdam • Integriteit due diligences potentiële (internationale) partners • Hanteren gedragscode voor leveranciers en specifieke tendercriteria • Periodieke controle via ondermeer control framework deelnemingen, inkoop

Naast de genoemde compliance risico's in het tabel, is er een alert (potentieel top risico), te weten:

Saneringskosten PFAS: het Havenbedrijf Rotterdam kan aangesproken worden op de sanering voor PFAS verontreiniging op plaatsen waar vervuiler niet meer aanspreekbaar is (bijv. door faillissement, bedrijfsbeëindiging). Dit kan een negatieve financiële impact op het Havenbedrijf Rotterdam hebben.

Het havengebied kent verschillende locaties waar de bodem vervuild is met PFAS. PFAS staat momenteel in de belangstelling en is – onder meer – schadelijk voor de gezondheid. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft nog niet volledig in beeld waar de saneringsplicht bij haar ligt, mede door beleidsontwikkelingen omtrent PFAS verontreiniging. Daarnaast is duidelijk is dat er risico's zijn voor zeer grote kosten voor het havenbedrijfsleven dat gebruik heeft gemaakt van PFAS-houdend blusschuim. Tegelijkertijd is het beleid in beweging omdat dit landelijk leidt tot enorme maatschappelijke kosten. We zitten in de onderzoeksfase en zoeken daarbij aansluiting bij het Rijksonderzoeksprogramma PFAS (2023-2026; uitvoering bij RIVM), en voeren gesprekken met onder meer DCMR, gemeente Rotterdam ter kennisdeling en afstemming over PFAS.

De mogelijke financiële impact als saneringsplicht bij het Havenbedrijf Rotterdam ligt is geschaald op major. Voor wat betreft de kans dat het Havenbedrijf Rotterdam saneringskosten moet betalen, deze is onzeker, hangt af van beleidsontwikkelingen PFAS. Hoewel nog onzeker hebben we het alvast onderkend als een potentieel top risico en we volgen de ontwikkelingen.

5.5 Financiële verslagleggingsrisico's

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

Financiële risico's

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

5.6 Opgetreden risico's en onzekerheden

Het top risico ‘Incident op water en/of land’ is opgetreden begin dit jaar. In februari heeft een zeer ernstig scheepsongeval in de Botlek plaatsgevonden tussen een schip en een boorplatform. Daarbij is een werknemer op het werkeiland bekneld en te water geraakt en overleden. De afzonderlijke onderzoeken van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, Arbeidsinspectie en Zeehavenpolitie naar het dodelijke ongeval zijn nog niet afgerond.

Verder zijn er 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.

5.7 Managementverklaring

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

Bij het afgeven van de controleverklaring bij de jaarrekening en beoordeling over niet-financiële informatie in dit jaarverslag, heeft onze externe accountant ook inzichten vergaard in de belangrijkste (financiële) processen. De werkzaamheden van de accountant zijn echter gericht op de jaarrekening en het jaarverslag, derhalve betekent een goedkeurende verklaring niet ook een verklaring over de interne beheersing. Net als vorig jaar concludeert de accountant dat de algehele controle-omgeving van het Havenbedrijf Rotterdam van goed niveau is ten behoeve van de jaarrekeningcontrole. En dat de accountant met betrekking tot de niet-financiële informatie geen reden heeft om te veronderstellen dat niet-financiële informatie opgenomen in het jaarverslag 2024 van Havenbedrijf Rotterdam N.V. geen, in alle van materieel belang zijnde aspecten, getrouwe weergave geeft van het beleid ten aanzien van maatschappelijk verantwoord ondernemen en de bedrijfsvoering, de gebeurtenissen en de prestaties op dat gebied over het jaar eindigend op 31 december 2024 in overeenstemming met GRI.

Op basis van rapportages en informatie van de verschillende afdelingen en partijen die deel uitmaken van ons risico- en controlesysteem, oordeelt de Algemene directie dat het risicobeheersing- en controlesysteem in het verslagjaar 2024 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.

Naast bovengenoemde beoordeelt het Directieteam jaarlijks de beheersing van de top risico's aan de hand van een gevoelscijfer voor 'hoe senang voel je je bij de beheersing (huidige en geplande maatregelen); goed in de grip (1: niet goed t/m 10: uitstekend), waarbij een hoog/hoger cijfer niet automatisch betekent dat het risico niet gaat dalen of niet meer kan stijgen. Deze kan ook stijgen/dalen naar aanleiding van externe ontwikkelingen en omstandigheden. Verder is het cijfer een reflectie van wat Havenbedrijf Rotterdam zelf kan en wat buiten haar invloedsfeer ligt.

Het gemiddelde cijfer voor de verschillende risico's in het top risicolandschap zijn hieronder aangegeven:

- Operationele risico's: 7,7
- Compliance risico's: 6,5
- Strategische risico's: 6

Onze jaarrekening is opgesteld uitgaande van de continuïteitsveronderstelling. Wij verwachten vooralsnog dat de ingezette maatregelen samen met de focus op de strategische speerpunten toereikend zullen zijn. Begin volgend jaar verkennen we wat onze nieuwe ondernemingsstrategie (2025-2029) gaat betekenen voor onze huidige lijst van top risico's.

6. JAARREKENING

6.1 Balans

(voor resultaatbestemming, bedragen x € 1.000)	Ref.	31 december 2024		31 december 2023	
Activa					
Vaste activa					
Immateriële vaste activa	1	98.287		84.117	
Materiële vaste activa	2	4.058.206		4.008.727	
Financiële vaste activa	3	1.565.019		1.596.517	
			5.721.512		**5.689.361**
Vlottende activa					
Voorraden		858		652	
Vorderingen	4	276.504		229.595	
Liquide middelen	5	309.293		290.811	
			586.655		**521.058**
Totaal activa			**6.308.167**		**6.210.419**
Passiva					
Eigen vermogen					
Geplaatst aandelenkapitaal	6	900.000		900.000	
Agio	6	391.200		391.200	
Wettelijke reserve	6	165.374		138.654	
Overige reserves	6	2.964.203		2.889.644	
Te bestemmen resultaat	6	273.727		233.519	
			4.694.504		**4.553.017**
Voorzieningen	7		**46.050**		**49.498**
Langlopende schulden	8		**1.322.612**		**1.364.146**
Kortlopende schulden	9		**245.001**		**243.758**
Totaal passiva			**6.308.167**		**6.210.419**

6.2 Winst en verliesrekening

(bedragen x € 1.000)	Ref.		2024		2023
Netto-omzet	12	845.017		806.562	
Overige bedrijfsopbrengsten	12	36.984		34.947	
Som der bedrijfsopbrengsten			**882.001**		**841.509**
Lonen, salarissen en sociale lasten	13	-139.825		-129.112	
Afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen van vaste activa	1 & 2	-178.930		-187.208	
Overige bedrijfslasten	14	-178.713		-163.834	
Som der bedrijfslasten			**-497.468**		**-480.154**
Bedrijfsresultaat			**384.533**		**361.355**
Financiële baten en lasten	16		-43.724		-52.296
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen			**340.809**		**309.059**
Belastingen	17		-77.536		-75.703
Resultaat deelnemingen	18		10.454		163
Resultaat na belastingen			**273.727**		**233.519**

6.3 Kasstroomoverzicht

(bedragen x € 1.000)	Ref.		2024		2023
Bedrijfsresultaat			**384.533**		**361.355**
Aanpassingen voor:					
-Afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen van vaste activa	1+2	178.930		187.208	
-Mutaties in voorzieningen	7	-5.499		18	
-Afkoop erfpacht	8	-3.486		-3.531	
-Reservation fee	8	660		-26.388	
			170.605		**157.307**
Mutaties in werkkapitaal:					
-Vorderingen	4	-54.343		-28.589	
-Voorraden		-206		255	
-Schulden	9	2.221		4.338	
			-52.328		**-23.996**
Kasstroom uit bedrijfsactiviteiten			**502.810**		**494.666**
Ontvangen interest	16	13.438		6.792	
Betaalde interest	16	-19.378		-19.434	
Betaalde vennootschapsbelasting	17	-76.200		-42.171	
			-82.140		**-54.813**
Kasstroom uit operationele activiteiten			**420.670**		**439.853**
Investeringen					
-Vaste activa	1+2	-273.811		-268.541	
-Overige bijdragen en subsidies	2	27.963		34.251	
-Verstrekte leningen	2	-270		-525	
			-246.118		**-234.815**
Desinvesteringen					
-Vaste activa	1+2	953		2.390	
-Aflossingen op langlopende vorderingen	3	2.400		225	
			3.353		**2.615**
Kasstroom uit investeringsactiviteiten			**-242.765**		**-232.200**
Kasstroom vóór financiering			**177.905**		**207.653**
Aflossingen op langlopende schulden	8	-30.389		-262.390	
Opgenomen leningen	8	-		300.000	
Betaald dividend	6	-129.034		-132.272	
Kasstroom uit financieringsactiviteiten			**-159.423**		**-94.662**
Saldo kasstroom			**18.482**		**112.992**
Saldo geldmiddelen begin boekjaar	5		290.811		177.819
Saldo geldmiddelen eind boekjaar	5		309.293		290.811
Mutatie geldmiddelen			**18.482**		**112.992**

6.4 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 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 2024 tot en met 31 december 2024.

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 en Titel 9 BW 2, art. 407 lid 1). De relatieve omvang van de niet geconsolideerde groepsmaatschappijen bedraagt circa 1% van het balanstotaal en de omzet van het Havenbedrijf Rotterdam en de financiële betekenis is daarom te verwaarlozen. Voor een overzicht van de deelnemingen zie 22 'Overzicht deelnemingen'.

Verbonden partijen

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

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

Stelselwijzigingen

In 2024 zijn geen stelselwijzigingen doorgevoerd die invloed hebben op het vermogen en resultaat.

Oordelen en schattingen

Bij de toepassing van de grondslagen en regels voor het opstellen van de jaarrekening vormt de leiding van het Havenbedrijf Rotterdam zich diverse oordelen en schattingen. Indien het noodzakelijke inzicht zoals omschreven in Titel 9 BW 2, art. 362, paragraaf 1 dit vereist, is de aard van deze oordelen en schattingen, inclusief de onderliggende assumpties, toegelicht bij de betreffende jaarrekeningpost. In 2024 zijn er geen significante wijzigingen in de wijze van oordelen en schatten.

De belangrijkste oordelen en schattingen inclusief de bijbehorende veronderstellingen zijn:

Voorziening bodemsanering

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft voor een aantal terreinen de verantwoordelijkheid om bodemverontreiniging te saneren. Voor dit doeleinde wordt een voorziening gevormd, op de wijze zoals is opgenomen in de grondslag voor voorzieningen (zie 6.5 Grondslagen voor waardering van activa en passiva). De verwachte uitgaven in de toekomst zijn geschat op basis van huidige saneringskosten, zoals bepaald door een externe expert en zijn onderhevig aan wijzigingen in wet- en regelgeving. Voor discontering wordt gebruik gemaakt van de rente op hoge kwaliteits-ondernemingsobligaties per 31 december 2024 en een inschatting van lange termijn inflatie op de saneringskosten.
De voorziening voor toekomstige bodemsanering bevat risico's en onzekerheden die van invloed kunnen zijn op de betrouwbaarheid van de schattingen voor toekomstige saneringskosten en daarmee op de hoogte van de opgenomen voorziening.

Interest rate swap

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

Waardering stikstofrechten

Aangekochte stikstofrechten worden ingebracht in de Depositiebank Haven Industrieel Complex en worden gewaardeerd conform de grondslag zoals opgenomen onder immateriële vaste activa (zie ook 6.5 Grondslagen voor waardering activa en passiva). De waardering wordt gedaan op grond van de toepasbaarheid en inzetbaarheid van de stikstofrechten in lijn met de provinciale Beleidsregels Depositiebank Haven Industrieel Complex. Doordat de wet- en regelgeving rondom stikstof onderhevig is aan wijzigingen is de waardering van de stikstofrechten onderhevig aan schattingen. Zo is in 2023 sprake geweest van een afwaardering van aangekochte stikstofrechten als gevolg van de definitieve uitspraak van de Raad van State dat aangekochte stikstofruimte binnen een straal van maximaal 25 km afstand vanaf de bron gebruikt mag worden. Gezien de afstand van de bronnen waarvan in 2023 de stikstofrechten waren aangekocht, ten opzichte van relevante Natura 2000 gebieden is de aangekochte depositieruimte beperkt inzetbaar voor ontwikkelingen in het HIC. De stikstofruimte is naar rato van inzetbaarheid ten behoeve van het HIC reeds in 2023 afgewaardeerd.

Afschrijvingen en restwaarde

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

Valutaomrekening

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

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

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

Salderen

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

6.5 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.

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

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

Materiële vaste activa

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

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

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

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

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

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

De afschrijvingsperioden zijn als volgt bepaald:

• Terreinen en infraplus	– 25 jaar - niet afgeschreven
• Openbare infra, havenbekken en vaarwegen	– 8 - 50 jaar
• Kademuren, steenglooiingen, steigers en 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 verrekening mogelijkheden 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.

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

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

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

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 bij eerste verwerking gewaardeerd tegen kostprijs en vervolgens gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs of lagere netto-opbrengstwaarde. De netto-opbrengstwaarde is gebaseerd op een verwachte verkoopprijs, onder aftrek van nog te maken kosten voor verkoop.

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. Bij deze contante waarde berekening wordt rekening gehouden met inflatie in de kasstromen en de disconteringsvoet. Indien de tijdswaarde van geld niet materieel is, wordt de voorziening tegen nominale waarde verantwoord.

Pensioenen

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

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

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

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

De dekkingsgraad van ABP op 31 december 2024 was 111,9%.

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 hoge kwaliteit-ondernemingsobligaties per 31 december 2024. 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 en het verwachte moment van sanering (in de toekomst). Bij de contante waarde berekening wordt rekening gehouden met inflatie in de kasstromen en de disconteringsvoet. De gehanteerde rentevoet is gebaseerd op basis van hoge kwaliteit-ondernemingsobligaties per 31 december 2024. De dotatie aan de voorziening toekomstige bodemsanering wordt verantwoord onder de overige bedrijfslasten in de winst-en-verliesrekening.

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.

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 een lease bevat, vindt plaats op grond van de economische realiteit op het tijdstip van het aangaan van het contract. Het contract wordt aangemerkt als leaseovereenkomst indien deze in ruil voor een vergoeding aan de wederpartij (lessor) de zeggenschap gedurende de overeengekomen gebruiksperiode over het gebruik van een geïdentificeerd actief aan de rechtspersoon (lessee) verleent.

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.

6.6 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. 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.

In 2024 is gestart met een duurzaamheidsreductie op de huur en erfpacht van de huurders in het Haven Industrieel Complex, als stimulans voor het realiseren van duurzame investeringen en daarmee de energietransitie te bevorderen. De duurzaamheidsreductie van 2,5% is verstrekt onder bepaalde voorwaarden. Indien huurders niet voldaan hebben aan de voorwaarden, is de volledige duurzaamheidsreductie terugbetaald.

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

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

Binnenhavengeld

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

Overige opbrengsten

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

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

Exploitatiesubsidies

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

Kosten

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

Personeelskosten

Periodiek betaalbare beloningen

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

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

Financiële baten en lasten

Rentebaten en rentelasten

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

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

Activeren van rentelasten

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

Passiveren van rentelasten

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

Belastingen over de winst of het verlies

Acute belastingen

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

6.7 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.

6.8 Toelichting op de balans

1. Immateriële vaste activa

(bedragen x € 1.000)	Kosten van ontwikkeling (intern gegenereerd)	Kosten van verwerving ter zake van vergunningen en rechten van intellectuele eigendom (aangekocht)	Vooruitbetaald op IMVA	Immateriële vaste activa in aanbouw	Totaal
Aanschafwaarde	132.396	61.845	8.294	27.090	229.625
Cumulatieve afschrijvingen	-88.868	-46.067	-8.017	-2.556	-145.508
Boekwaarde 1 januari 2024	**43.528**	**15.778**	**277**	**24.534**	**84.117**
Bruto-investeringen	-	-	8.947	37.492	46.439
Desinvesteringen (aanschafwaarde)	-1.374	-5.621	-953	-	-7.948
Desinvesteringen (cum. afschrijvingen)	381	215	-	-	596
Subsidies	-	-	-	-	-
(Rijks)bijdragen	-	-	-	-	-
Afschrijvingen	-18.922	-4.981	-	-	-23.903
Bijzondere waardeverminderingen	-685	-165	-	-	-850
Overboeking (i)mva aanschafwaarde	-	-	-	-164	-164
Overboeking (i)mva afschrijvingen	-	-	-	-	-
Ingebruikname	34.366	3.066	-	-37.432	-
Mutaties 2024	**13.766**	**-7.486**	**7.994**	**-104**	**14.170**
Boekwaarde 31 december 2024	**57.294**	**8.292**	**8.271**	**24.430**	**98.287**
Aanschafwaarde	164.703	59.290	16.288	26.986	267.267
Cumulatieve afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen	-107.409	-50.998	-8.017	-2.556	-168.980
Boekwaarde 31 december 2024	**57.294**	**8.292**	**8.271**	**24.430**	**98.287**
Afschrijvingsperioden in jaren	3 tot 10 jaar	2 tot 10 jaar	niet afgeschreven	niet afgeschreven	

De immateriële vaste activa zijn in 2024 met 14,2 miljoen euro toegenomen, enerzijds door een toename als gevolg van investeringen (46,4 miljoen euro), anderzijds is er sprake van een daling door afschrijvingen (23,9 miljoen euro).

De desinvesteringen zien met name toe op de herrubricering van afgekochte licenties naar de overige vorderingen. De aanschafwaarde en boekwaarde van deze herrubricering bedraagt respectievelijk 6,4 miljoen euro en 4,5 miljoen euro. Ook is in 2024 een bedrag van 1,0 miljoen euro verkocht aan stikstofrechten vanuit de stikstofdoelenbank Haven Industrieel Complex. Daarnaast is er sprake van een bijzondere waardevermindering van 0,9 miljoen euro. Dit ziet toe op de buiten gebruikstelling van de voorgaande versie van het ERP systeem nadat in 2024 gemigreerd is naar een nieuwe versie.

De grootste investeringen in 2024 zien toe op de aankoop van stikstofrechten (8,9 miljoen euro), de kosten van ontwikkeling en ingebruikname van de nieuwe versie van het ERP systeem (3,3 miljoen euro) en de doorontwikkeling van het Havenmeester Management Informatiesysteem (2,3 miljoen euro).

De immateriële vaste activa in aanbouw bestaat voor 24,2 miljoen euro uit intern gegenereerde activa.

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	1.673.026	1.368.508	2.026.598	891.732	333.730	6.293.594
Cumulatieve afschrijvingen	-409.492	-649.095	-807.398	-418.286	-596	-2.284.867
Boekwaarde 1 januari 2024	**1.263.534**	**719.413**	**1.219.200**	**473.446**	**333.134**	**4.008.727**
Bruto-investeringen	-	-	-	-	231.455	231.455
Desinvesteringen (aanschafwaarde)	-	-	-	-1.572	-	-1.572
Desinvesteringen (cum. afschrijvingen)	-	-	-	1.572	-	1.572
Subsidies	-	-	-	-	-5.086	-5.086
(Rijks)bijdragen	-	-	-	-	-22.877	-22.877
Afschrijvingen	-23.961	-42.905	-51.492	-32.318	-	-150.676
Bijzondere waardeverminderingen	-	-	-	-281	-3.220	-3.501
Overboeking (i)mva aanschafwaarde	-	-	-	-	164	164
Overboeking (i)mva afschrijvingen	-	-	-	-	-	-
Ingebruikname	36.424	27.154	133.992	35.662	-233.232	-
Mutaties 2024	**12.463**	**-15.751**	**82.500**	**3.063**	**-32.796**	**49.479**
Boekwaarde 31 december 2024	**1.275.997**	**703.662**	**1.301.700**	**476.509**	**300.338**	**4.058.206**
Aanschafwaarde	1.709.450	1.395.662	2.160.590	925.822	304.154	6.495.678
Cumulatieve afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen	-433.453	-692.000	-858.890	-449.313	-3.816	-2.437.472
Boekwaarde 31 december 2024	**1.275.997**	**703.662**	**1.301.700**	**476.509**	**300.338**	**4.058.206**
Afschrijvingsperioden in jaren	25 jaar tot niet afgeschreven	8 tot 50 jaar	25 tot 75 jaar	3 tot 50 jaar	n.v.t.	

De materiële vaste activa zijn in 2024 met 231,5 miljoen euro toegenomen door investeringen en met 150,7 miljoen euro afgenomen door afschrijvingen. Daarnaast is er sprake van een bijzondere waardevermindering van 3,5 miljoen euro. Hiervan heeft 3,2 miljoen euro betrekking op afboekingen van vroegtijdig beëindigde projecten.

De grootste investeringen in 2024 zien toe op de aanleg kademuren Amaliahaven en verbreding van het Yangtzekanaal. In het boekjaar is op materiële vaste activa in aanbouw een bedrag van 5,7 miljoen euro aan bouwrente geactiveerd (2023: 4,1 miljoen euro) en 17,8 miljoen euro aan personeelslasten (2023: 16,5 miljoen euro). De (Rijks)bijdragen en subsidies van in totaal 28,0 miljoen euro heeft voor 13,0 miljoen euro betrekking op bijdragen door klanten voor het project aanleg kademuren Amaliahaven. Daarnaast is er sprake van een 2,9 miljoen euro bijdrage van de gemeente Rotterdam in investeringen in het cameranetwerk ter beveiliging van het Haven Industrieel Complex.

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

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft als lessor operationele leasecontracten voor de terreinen afgesloten. De aangegane leaseovereenkomsten betreffen veelal overeenkomsten met een looptijd van 25 jaar met een optie tot verlenging van 25 jaar, waarbij de leasebetalingen een vast bedrag per gehuurde hectare bedraagt. Ook zijn er contracten met een opzegtermijn van een jaar of korter. Met deze condities is rekening gehouden in de looptijdanalyse. De overeenkomsten kunnen niet doorverkocht worden en onderhuur is alleen toegestaan met goedkeuring van het Havenbedrijf Rotterdam. De gemiddelde resterende looptijd van de leasecontracten per balansdatum is 17,9 jaar. Ten aanzien van de looptijdanalyse van de toekomstige minimale leasebetalingen kan vermeld worden dat de omvang van de huur- en erfpachtcontracten 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 14% van de totale toekomstige opbrengsten.

3. Financiële vaste activa

(bedragen x € 1.000)	Deelnemingen in groepsmaatschappijen	Latente belastingvordering	Vorderingen op deelnemingen	Overige vorderingen	Totaal
1 januari 2024	**184.804**	**1.016.108**	**4.150**	**391.455**	**1.596.517**
Verstrekking lening	-	-	-	270	**270**
Aflossingen	-	-	-2.400	-	**-2.400**
Herrubricering naar kortlopende vorderingen	-	-	-	-44.923	**-44.923**
Afkoop onderhoud spoor MV2	-	-	-	-1.025	**-1.025**
Periodetoewijzing reducties contractopbrengsten	-	-	-	9.114	**9.114**
Overige mutaties	-	-	-	13.758	**13.758**
Resultaat deelnemingen	10.454	-	-	-	**10.454**
Correcties immateriële en overige materiële vaste activa	-	19.420	-	-	**19.420**
Vrijval	-	-32.960	-	-	**-32.960**
Reserve omrekeningsverschillen	-3.206	-	-	-	**-3.206**
31 december 2024	**192.052**	**1.002.568**	**1.750**	**368.649**	**1.565.019**

Via de tussenhoudstermaatschappij MHR heeft Havenbedrijf Rotterdam in 2024 voor 49,1 miljoen euro aan kapitaalstortingen gedaan in haar deelnemingen, waarvan 5,4 miljoen euro in groepsmaatschappijen en 43,7 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.

De grootste kapitaalstorting die Mainport Holding Rotterdam N.V. (MHR) heeft gedaan betreft een kapitaalstorting van 39,4 miljoen euro in POT CV (via HbR CCS B.V. en HbR CCS Pipeline LP BV). In POT CV wordt de onshore pijplijn gerealiseerd voor het project Porthos, waarvoor in 2024 de constructiewerkzaamheden zijn gestart. Met de investeringen in Porthos draagt Havenbedrijf Rotterdam bij aan de realisatie van de infrastructuur voor grootschalige CO_2-opslag en daarmee, aan de energietransitie van klanten in de Rotterdamse haven. Wanneer Porthos operationeel is, naar verwachting in 2026, zal de jaarlijkse CO_2-reductie van Porthos gefaseerd oplopen naar 2,5 Mton per jaar.

Voor een overzicht van de deelnemingen zie toelichting 22 'Overzicht deelnemingen'.

Met de Belastingdienst is bij het opstellen van de fiscale openingsbalans per 1 januari 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
	33.113	131.903	131.839	705.713	1.002.568
31 december 2024	**33.113**	**131.903**	**131.839**	**705.713**	**1.002.568**

De overige vorderingen bestaat met name (217,9 miljoen euro) uit de negatieve marktwaarde van het effectieve deel van de renteswap dat over de resterende looptijd wordt geamortiseerd. Het kortlopende deel van 44,9 miljoen euro is opgenomen onder de kortlopende vorderingen. Voor verdere toelichting ten aanzien van de afkoop van de renteswap, zie 11 'Financiële instrumenten en risicobeheersing'.

Daarnaast bestaan de overige vorderingen voor 100,5 miljoen euro uit de periodetoerekening van contractopbrengsten over de looptijd van de betreffende huur- en erfpachtovereenkomsten, voor 16,4 miljoen uit de afkoop van onderhoud aan het spoor op Maasvlakte 2 en voor 28,7 miljoen euro uit betalingsregelingen.

De overige mutaties van 13,8 miljoen euro hebben voor 9,6 miljoen euro betrekking op betalingsregelingen. De herrubricering van de afgekochte licenties bedraagt voor het langlopende deel 2,4 miljoen euro. Tot slot heeft 1,7 miljoen euro betrekking op vooruitbetaalde projectkosten inzake Porthos.

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

Van de vorderingen op deelnemingen is een bedrag van 0,2 miljoen euro kortlopend en loopt binnen één jaar af.

De overige financiële vaste activa zijn volledig langlopend.

4. Vorderingen

(bedragen x € 1.000)	31 december 2024	31 december 2023
Handelsvorderingen	92.976	83.578
Voorziening dubieuze debiteuren	-924	-786
Vorderingen gemeente Rotterdam en Rijk	1.109	2.153
Vorderingen op groepsmaatschappijen	96.538	41.949
Vorderingen op deelnemingen	1.097	1.634
Te ontvangen vennootschapsbelasting	8.014	-
Belastingen en sociale verzekeringen	-	9.810
Overlopende activa	77.694	91.257
Totaal	**276.504**	**229.595**

De vorderingen op groepsmaatschappijen zijn toegenomen vanwege de kapitaalstortingen die MHR heeft gedaan in diverse overige deelnemingen. De overlopende activa zijn afgenomen doordat de vooruitbetaalde projectkosten inzake Porthos grotendeels zijn verrekend.

Havenbedrijf Rotterdam heeft een rekening-courantverhouding met groepsmaatschappij MHR welke is opgenomen in de Vorderingen op groepsmaatschappijen. De van toepassing zijnde rente bedraagt het op 1 januari 2024 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 2024 en 2025.

Voor een toelichting op opbouw van de post 'te ontvangen vennootschapsbelasting' wordt verwezen naar 17 'Belastingen'.

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 te factureren huur-, erfpacht-, en kadegelden (4,4 miljoen euro), het kortlopende deel van periodetoerekening van contractopbrengsten over de looptijd van de betreffende huur- en erfpachtovereenkomsten (4,2 miljoen euro), afgekochte licenties (2,1 miljoen euro), te factureren zeehavengeld (2,5 miljoen euro) en nog te ontvangen ladinggaranties (1,5 miljoen euro).

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

5. Liquide middelen

(bedragen x € 1.000)	31 december 2024	31 december 2023
Kas	5	3
Rekening-courant bank	109.817	165.254
Deposito's	199.471	125.554
Totaal	**309.293**	**290.811**

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

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

6. Eigen vermogen

(bedragen x € 1.000)	Geplaatst aandelenkapitaal	Agio	Wettelijke reserve deelnemingen	Wettelijke reserve omrekeningsverschillen	Wettelijke reserve immateriële vaste activa	Overige reserves	Te bestemmen resultaat	Totaal
1 januari 2023	**900.000**	**391.200**	**66.130**	**-1.311**	**59.103**	**2.787.963**	**247.243**	**4.450.328**
Resultaat 2023	-	-	-	-	-	-	233.519	233.519
Uitgekeerd dividend 2022	-	-	-	-	-	-	-132.272	-132.272
Bestemming resultaat 2022	-	-	-	-	-	114.971	-114.971	-
Reserve omrekeningsverschillen	-	-	-	1.442	-	-	-	1.442
Reserve deelnemingen	-	-	6.343	-	-	-6.343	-	-
Mutatie reserve imva	-	-	-	-	6.947	-6.947	-	-
Totaal mutaties 2023	**-**	**-**	**6.343**	**1.442**	**6.947**	**101.681**	**-13.724**	**102.689**
1 januari 2024	**900.000**	**391.200**	**72.473**	**131**	**66.050**	**2.889.644**	**233.519**	**4.553.017**
Resultaat 2024	-	-	-	-	-	-	273.727	273.727
Uitgekeerd dividend 2023	-	-	-	-	-	-	-129.034	-129.034
Bestemming resultaat 2023	-	-	-	-	-	104.485	-104.485	-
Reserve omrekeningsverschillen	-	-	-	-3.206	-	-	-	-3.206
Reserve deelnemingen	-	-	17.983	-	-	-17.983	-	-
Reserve IMVA	-	-	-	-	11.943	-11.943	-	-
Totaal mutaties 2024	**-**	**-**	**17.983**	**-3.206**	**11.943**	**74.559**	**40.208**	**141.487**
31 december 2024	**900.000**	**391.200**	**90.456**	**-3.075**	**77.993**	**2.964.203**	**273.727**	**4.694.504**

Resultaat 2024
Het resultaat 2024 is 273,7 miljoen euro (2023: 233,5 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 2024 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 personeels-regelingen	Voorziening voor toekomstige bodemsanering	Totaal
1 januari 2024	**13.089**	**36.409**	**49.498**
Dotaties	1.342	241	1.583
Onttrekkingen	-3.663	-980	-4.643
Vrijval	-	-6.165	-6.165
Toerekening rente / effect rente wijziging	417	4.954	5.371
Effect prijsstijgingen	-	406	406
31 december 2024	**11.185**	**34.865**	**46.050**

Voorziening bodemsanering
Het Havenbedrijf Rotterdam heeft voor een aantal terreinen de verantwoordelijkheid om bodemverontreiniging te saneren. Voor dit doeleinde wordt een voorziening gevormd, op de wijze zoals is opgenomen in de grondslagen voor waardering van activa en passiva. De verplichting beslaat enkel verontreiniging die door vorige klanten is afgekocht. Voor terreinen waar onduidelijkheid bestaat over aanwezigheid van PFAS/PFOS is geen specifieke voorziening opgenomen. Zie ook 10 Niet in de balans opgenomen regelingen.

De voorziening is in 2024 enerzijds met 6,2 miljoen euro afgenomen doordat na uitgevoerde bodemonderzoeken is gebleken dat de werkelijke saneringskosten voor een aantal terreinen lager worden ingeschat. Daar tegenover staat een toename door toerekening van rente (+ 1,7 miljoen euro) en een verhoging van de risico-opslag (+ 3,3 miljoen euro), met name vanwege de toenemende onzekerheid voor wat betreft de regelgeving.

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 2024	31 december 2023
Vervroegde uittreding	7.671	9.754
Ziektekostenpremies na pensionering	581	623
Overige uitgestelde beloningen	2.933	2.712
Totaal	**11.185**	**13.089**

8. Langlopende schulden

(bedragen x € 1.000)	Krediet instellingen	Kapitaalmarkt financiering	Afkoop erfpacht	Overige langlopende schulden	Overlopende passiva aandeelhouders	Overlopende passiva	Totaal
Boekwaarde per 1 januari 2024	**794.150**	**190.089**	**114.578**	**14.259**	**2.622**	**248.448**	**1.364.146**
Aflossingen	-30.496		-	-	-	-	-30.496
Ontvangen reservation fees	-	-	-	-	-	8.214	8.214
Overboeking naar projectbijdragen	-	-	-	-	-	-6.017	-6.017
Herrubricering naar kortlopende schulden	-	-	-	-	-	-8.824	-8.824
Vrijval	-	-	-	-	-	-1.536	-1.536
Langlopende contractafspraken	-	-	-	678	-	-	678
Overige mutaties	-	107	-3.486	223	-397	-	-3.553
Boekwaarde per 31 december 2024	**763.654**	**190.196**	**111.092**	**15.160**	**2.225**	**240.285**	**1.322.612**
Waarvan:							
looptijd < 1 jaar	89.588	6.000	3.327	-	-	-	98.915
looptijd >= 1 en <= 5 jaar	258.410	12.000	13.279	-	2.225	41.440	327.354
looptijd > 5 jaar	415.656	172.196	94.486	15.160	-	198.845	896.343

Schulden aan kredietinstellingen
De schulden aan kredietinstellingen zijn afgenomen door de reguliere aflossingen.

De leningen met een vaste rente kennen een gemiddelde rente van 1,74%. De rentevergoeding over de schulden aan kredietinstellingen met een variabele rente is gebaseerd op het 3-maands Euribor tarief + gemiddelde opslag van 45,7 basispunten. Deze variabele rentevergoeding is deels gefixeerd door middel van een renteswap naar een vast rentepercentage (zie toelichting 11 'Financiële Instrumenten en risicobeheersing'). Voor de schulden aan kredietinstellingen zijn geen zekerheden afgegeven.

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

Afkoop erfpacht
Dit betreft de stand van de door klanten afgekochte erfpachtvergoedingen en loopt af nadat de erfpachtvergoeding toegerekend wordt aan de huur- en erfpachtopbrengsten in het jaar waar de vergoeding betrekking op heeft.

Overige langlopende schulden
De overige langlopende schulden zien voornamelijk toe op de schulden aan klanten als gevolg van contractafspraken met een langlopend karakter. Deze bestaan voornamelijk uit ladinggarantie afspraken.

Overlopende passiva aandeelhouders
De overlopende passiva aandeelhouders ziet toe op een vooruit ontvangen bedrag van de gemeente Rotterdam ten behoeve van de kosten voor onderhoud en beheer van het cameranetwerk in het Haven Industrieel Complex.

Overlopende passiva
De overlopende passiva bestaan voor 132,3 miljoen euro uit vooruitontvangen reservation fees. Hiervan heeft 87,7 miljoen euro betrekking op terreinen die nog in gebruik genomen moeten worden. In 2024 is een bedrag van 1,5 miljoen euro aan reservation fees vrijgevallen ten gunste van de winst- en verliesrekening. Daarnaast bestaan de overlopende passiva voor 108,0 miljoen euro uit de afkoop van de renteswap. Voor verdere uitleg inzake de afkoop renteswap, zie 11 'Financiële instrumenten en risicobeheersing'.

Faciliteiten voor langlopende schulden
Het Havenbedrijf Rotterdam heeft kredietfaciliteiten afgesloten met Europese Investeringsbank (EIB), Bank Nederlandse Gemeenten (BNG), ING, Rabobank, ABN AMRO en Helaba tot een bedrag van 1,45 miljard euro. Daarmee worden investeringen in het havengebied gefinancierd. De jaarlijkse rente is gebaseerd op een Euribor notering. 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 2024	31 december 2023
Handelscrediteuren	17.015	16.665
Investeringscrediteuren	25.584	19.256
Nog te ontvangen facturen handelscrediteuren	14.391	14.418
Nog te ontvangen facturen investeringscrediteuren	3.719	5.964
Schulden gemeente Rotterdam en Rijk	5.897	3.799
Schulden deelnemingen	2.007	-
Te betalen vennootschapsbelasting	-	4.189
Belastingen en sociale verzekeringen	11.048	8.834
Pensioenen	2.250	2.139
Vakantiegeld en vakantiedagen	5.208	5.062
Ontvangen reservation fees	1.536	1.536
Vooruitgefactureerde huur- en erfpachtopbrengsten	77.881	81.314
Overlopende passiva	78.465	80.582
Totaal	**245.001**	**243.758**

De overlopende passiva bestaan voornamelijk uit nog te betalen bedragen waaronder nog te betalen kortingen zeehavengeld van 23,4 miljoen euro, nog af te dragen afvalstoffenheffing van 9,4 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 een schuld aan deelnemingen opgenomen van 2,0 miljoen euro. Alle kortlopende schulden hebben een looptijd van korter dan één jaar.

10. Niet in de balans opgenomen regelingen

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

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

Investeringen

	Schatting financieel effect en looptijd					
(bedragen x € 1 miljoen)	Oorspronkelijke verplichting	Resterende verplichting	FY 2025	Looptijd > 2025	Einddatum	Recht/ verplichting
INVESTERINGEN						
Openstaande verplichtingen marktpartijen	PM	153,7	PM	PM	NVT	Verplichting
Maasvlakte Emplacement Zuid	PM	76,2	PM	PM	2028	Verplichting
Voorfinanciering 380kV kabelaansluiting	12,0	12,0	PM	PM	2027	Verplichting
Bijdrage pijpleidingcorridor openbaar gebied	11,5	6,0	4,5	-	2025	Verplichting
Bijdrage kademuuraanpassingen	3,0	PM	PM	PM	2033	Verplichting

De containervolumes in Rotterdam blijven naar verwachting de komende jaren toenemen. Ook het spoorgoederenvervoer van en naar de Maasvlakte, in Europoort en de Botlek zal de komende jaren naar verwachting verder groeien. Om aan deze groei te kunnen voldoen, investeert het Havenbedrijf Rotterdam, samen met ProRail, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Europese Unie in duurzame en efficiënte spoorontwikkeling. Een belangrijke bijdrage hierin is het project Maasvlakte emplacement Zuid, waarbij de aanleg van zes sporen gerealiseerd zal worden.

Daarnaast draagt het Havenbedrijf Rotterdam bij in de realisatie van een pijpleidingcorridor om twee terreinen op de Maasvlakte met elkaar te verbinden en investeert het Havenbedrijf Rotterdam in kademuuraanpassingen. Verder heeft het Havenbedrijf Rotterdam een toezegging gedaan om een aansluiting van een 380kV kabelaansluiting voor een klant in het Haven Industrieel Complex vooruit te financieren.

Gemeente Rotterdam

	Schatting financieel effect en looptijd					
(bedragen x € 1 miljoen)	Oorspronkelijke verplichting	Resterende verplichting	FY 2025	Looptijd > 2025	Einddatum	Recht/ verplichting
GEMEENTE ROTTERDAM						
Programma Rotterdam Makers District / M4H	2,0	2,0	0,5	1,5	2029	Verplichting

Ten tijde van de verzelfstandiging van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam tot Havenbedrijf Rotterdam N.V. is met de gemeente Rotterdam overeengekomen dat Havenbedrijf Rotterdam bijdraagt in de uitvoering van leefbaarheidsprojecten. In dit kader is met de gemeente Rotterdam overeengekomen dat Havenbedrijf Rotterdam een bijdrage levert aan Programmabureau Rotterdam Makers District / Merwe Vierhavens (M4H), voor de verdere ontwikkeling van het Rotterdam Makers District / M4H. Bovenstaande gegevens zien toe op de regeling die met ingang van 2025 geactualiseerd is en loopt tot en met 2029.

Zeehaven Dordrecht

	Schatting financieel effect en looptijd					
(bedragen x € 1 miljoen)	Oorspronkelijke verplichting	Resterende verplichting	FY 2025	Looptijd > 2025	Einddatum	Recht/ verplichting
ZEEHAVEN DORDRECHT						
Gemeente Dordrecht (jaarlijkse canon voor zeehaven Dordrecht)	36,3	8,3	2,9	5,4	2027	Verplichting
Gemeente Dordrecht (ontwikkeling zeehaven Dordrecht, minimale investering op voorwaarde van voldoende rendement)	10,0	1,1	PM	PM	2027	Verplichting
Compensatieregeling PWA-terminal	1,5	PM	PM	PM	2031	Verplichting

Met de gemeente Dordrecht is een overeenkomst gesloten waarin is vastgelegd dat het Havenbedrijf Rotterdam tot en met 2027 het beheer, de exploitatie en de ontwikkeling van het zeehavengebied Dordrecht voor haar rekening neemt. Voor het verkrijgen van de hoofderfpacht betaalt het Havenbedrijf Rotterdam een initiële jaarlijkse vergoeding van 1,8 miljoen euro. Door toeslagen en indexatie liep de jaarlijkse vergoeding op tot circa 2,8 miljoen euro in 2024. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft ten behoeve van de invulling van het Zeehavengebied Dordrecht reeds 8,9 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 2025	Looptijd > 2025	Einddatum	Recht/ verplichting
DEELNEMINGEN						
Rotterdam Port Fund	10,0	0,8	PM	PM	NVT	Verplichting
Portbase (financiële vergoeding)	nvt	nvt	6,2	PM	NVT	Verplichting
Cruise Port Shore Power BV	8,2	8,2	8,2	8,2	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 9,2 miljoen euro.

Voor de realisatie van walstroom voor cruiseschepen aan de Wilhelminapier is door Cruise Port Shore Power B.V., indirect een 100% deelneming van het Havenbedrijf Rotterdam, een opdracht gegund voor de bouw van een walstroominstallatie. Door het Havenbedrijf Rotterdam is aan de aannemer een parent guarantee verstrekt, die de betalingen aan de aannemer garandeert. De garantie kent een maximum bedrag van 8,2 miljoen euro.

Portbase ontwikkelt het Port Community System (PCS). In dit systeem wisselen bedrijven, organisaties en overheden logistieke gegevens uit, wat bijdraagt aan het doel om een slimme, digitale haven te zijn. De verwachte financiële vergoeding voor 2025 die nog niet is opgenomen in de balans bedraagt 6,2 miljoen euro.

Bijdragen aan overige partijen

	Schatting financieel effect en looptijd					
(bedragen x € 1 miljoen)	Oorspronkelijke verplichting	Resterende verplichting	FY 2025	Looptijd > 2025	Einddatum	Recht/ verplichting
OVERIGE PARTIJEN						
Bijdrage Smart Energy Ecosystem en Smart Hydrogen Hub	PM	PM	PM	PM	2025	Verplichting
Smartport (Samenwerking universiteiten en kennisinstellingen)	5,0	2,0	1,0	1,0	2026	Verplichting
Sponsoring, subsidies, hospitality en donaties	PM	PM	4,1	PM	NVT	Verplichting
Havenomgevingfonds	5,0	1,0	1,0	-	2025	Verplichting

De samenwerkingsovereenkomst voor een bijdrage in Smart Energy Ecosystem en Smart Hydrogen Hub projecten ter stimulering van het gebruik van waterstof in het kader van de energietransitie is eind 2024 met een jaar verlengd. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft een toezegging gedaan voor een maximale bijdrage van 0,4 miljoen euro en om voorwaardelijk een lening te verstrekken van maximaal 1,0 miljoen euro onder marktconforme voorwaarden.

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

Garanties

In 2023 is het definitieve investeringsbesluit voor de realisatie van Porthos genomen. In 2024 is de bouw van het eerste grote systeem voor CO_2-transport en -opslag in Nederland gestart. Naar verwachting is het Porthos-systeem in 2026 operationeel. Samen met Gasunie en EBN investeert Havenbedrijf Rotterdam in de Porthos-infrastructuur, de investering voor het gehele project bedraagt 1,3 miljard euro. Het Havenbedrijf Rotterdam is één van de initiatiefnemers en aandeelhouders van Porthos en participeert voor 50% in het landzijdige deel van de infrastructuur. Als gevolg van de positieve investeringsbeslissing verplicht het Havenbedrijf Rotterdam zich ten opzichte van de klanten van Porthos om het project in lijn met haar aandeel in het totale investeringsbedrag te financieren.

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.

Voorziening bodemsanering
Concreet is er PFAS/PFOS vervuiling vastgesteld op enkele terreinen binnen het Havengebied. Het is op dit moment onbekend in hoeverre dit op meerdere terreinen aan de orde is. Het normenkader voor deze verontreiniging bestaat nog maar enkele jaren, en is nog volop in ontwikkeling. Het huidige normenkader is niet eenduidig, specifiek over de reikwijdte van de zorgplicht en tot welke bodem(functie)klasse moet worden gesaneerd. Voor terreinen waar onduidelijkheid bestaat over aanwezigheid van PFAS/PFOS dan wel de saneringsplicht, is geen specifieke voorziening opgenomen. Enerzijds is er namelijk nog geen zekerheid over de saneringsplicht, anderzijds kunnen de kosten niet betrouwbaar worden geschat.

Overige niet uit de balans blijkende verplichtingen
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 2025 bedraagt deze verplichting circa 41,2 miljoen euro. De totale verplichting voor een periode langer dan een jaar bedraagt circa 29,7 miljoen euro.

Ten aanzien van de huur van kantoorpanden en lease van voertuigen bedraagt de verplichting voor 2025 circa 7,3 miljoen euro, de verplichting voor langer dan een jaar tot 5 jaar bedraagt circa 25,4 miljoen euro en de verplichting voor een periode langer dan 5 jaar bedraagt circa 29,0 miljoen euro.

Het huurcontract voor het kantoorpand loop tot en met 31 december 2035 met telkens een mogelijkheid tot verlenging voor een termijn van 5 jaar. De leaseovereenkomst voor voertuigen loopt tot en met 30 april 2026 met twee keer de optie om met 2 jaar te verlengen. De looptijd van het leasecontract is maximaal vastgesteld op 30 april 2030.

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.
- Docklab 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.
- Routescanner B.V.
- HbR CCS B.V.
- HbR CCS Pipeline LP B.V.
- HbR CCS BD LP B.V.

- HbR Hydrogen B.V.
- PortXchange Holding 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.
- Docklab B.V.
- Nextlogic B.V.
- HbR CCS B.V.
- Cruise Port Shore Power B.V.

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

11. Financiële instrumenten en risicobeheersing

Algemeen

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

Derivaten

Het Havenbedrijf Rotterdam maakt gebruik van swaps om eventuele prijsrisico's af te dekken, conform de richtlijnen van het Treasury Beleid. De berekende marktwaarde van deze derivaten bedraagt per 31 december 2024 -/- 13,9 miljoen euro (31 december 2023: -/- 7,0 miljoen euro). De hoofdsom van deze derivaten per 31 december 2024 is 375 miljoen euro (31 december 2023: 375 miljoen euro). Het Havenbedrijf Rotterdam past kostprijshedge-accounting toe.

Renteswaps

Op 31 december 2024 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.

In 2021 is een herstructurering van de bestaande renteswaps uitgevoerd waarbij de renteswaps deels verlengd en deels afgekocht zijn. Hierbij was de hoofdsom van 750,0 miljoen euro teruggebracht naar de huidige 375,0 miljoen euro en is de looptijd verlengd tot en met het eerste kwartaal van 2038. De renteswaps zijn geheel effectief en de gehele marktwaarde van -/- 361,0 miljoen euro (inclusief transactiekosten) was geactiveerd en wordt over de resterende looptijd van de oude swaps (in 2021 nog 11 jaar) geamortiseerd. Het kortlopende deel wordt gedurende deze looptijd verantwoord onder de kortlopende vorderingen. Van de negatieve marktwaarde van -/- 361,0 miljoen euro was -/- 150,0 miljoen euro in de nieuwe verlengde swaps verwerkt. Deze 150,0 miljoen euro is credit op de balans opgenomen en valt vrij gedurende de resterende looptijd van de verlengde swaps (in 2021 nog 17 jaar).

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

De te betalen vaste rente is gemiddeld 2,672%. Daarnaast ontvangt het Havenbedrijf Rotterdam een marktrente gelijk aan 3-maands Euribor over dit nominale bedrag.

Banking partners (bedragen x € 1.000)	Afgedekte waarde	Te betalen	Te ontvangen	Reële waarde 31 december 2024	Reële waarde 31 december 2023
IRS contract 1 (Rabo)	125.000	2,672%	3-maands Euribor	-4.626	-2.327
IRS contract 2 (ING)	125.000	2,672%	3-maands Euribor	-4.626	-2.327
IRS contract 3 (ABN)	125.000	2,672%	3-maands Euribor	-4.626	-2.327
Totaal	**375.000**	**2,672%**		**-13.878**	**-6.981**

Ultimo 2024 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 hedgerelatie en de dynamiek en timing van de investeringsprognoses leiden ertoe dat de hedgerelatie 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	225	2.545	-	**2.770**	3,22%
Financiële passiva:					
Derivaten (notional amounts)			375.000	**375.000**	2,67%
Schulden aan kredietinstellingen	39.091	86.364	179.545	**305.000**	1,74%
Kapitaalmarktfinanciering	6.000	12.000	172.196	**190.196**	1,12%
Variabele rentevoet (onderhevig aan rentekasstroomrisico)					
Financiële activa:					
Derivaten (notional amounts)	-	-	375.000	375.000	3-mnds Euribor
Financiële passiva:					
Schulden aan kredietinstellingen	50.497	172.045	236.111	**458.653**	3-mnds Euribor + gem. opslag van 45,7 bp
Kapitaalmarktfinanciering	-	-	-	**-**	nvt

Van de variabel rentende leningen per 31 december 2024 (458,7 miljoen euro) is een bedrag van 375 miljoen euro afgedekt middels renteswaps waarvan de gemiddelde vaste rentevoet 2,67% bedraagt. Het gemiddelde bedrag van de resterende notional amounts van de derivaten waarover vaste rente wordt betaald en variabele rente wordt ontvangen bedraagt 375 miljoen euro.

(bedragen x € 1.000)	< 1 jaar	1-5 jaar	> 5 jaar
Jaarlijks gemiddeld notional amounts (fixed)	375.000	375.000	375.000
Jaarlijks gemiddeld variabele leningen (floating)	458.653	458.653	458.653
Jaarlijks gemiddeld nettorisicopositie	83.653	83.653	83.653

Valutarisico
Het Havenbedrijf Rotterdam is voornamelijk werkzaam in Nederland, maar verricht ook investeringsactiviteiten in het kader van internationale participaties. Bij deze activiteiten is er sprake van een valutarisico.

Tegenpartij kredietrisico
Het Havenbedrijf Rotterdam handelt enkel met kredietwaardige partijen en heeft procedures opgesteld om de kredietwaardigheid te bepalen. Tevens zijn er richtlijnen opgesteld om de omvang van het kredietrisico bij elke partij te beperken. Bovendien bewaakt het Havenbedrijf Rotterdam voortdurend haar vorderingen en hanteert een strikte aanmaanprocedure. Daarnaast worden mitigerende maatregelen genomen zoals bankgaranties, borgstellingen, vooruitbetalingen en automatische incasso's.

Liquide middelen staan uit bij banken die onder toezicht staan van een centrale bank en minimaal een A-rating hebben.

Ten aanzien van de vorderingen die het Havenbedrijf Rotterdam heeft verstrekt aan maatschappijen waarin wordt deelgenomen, is geen historie van wanbetaling bekend. Door bovengenoemde maatregelen is het kredietrisico voor het Havenbedrijf Rotterdam minimaal. Ten aanzien van de financiële vaste activa is het potentiële kredietrisico beperkt tot een bedrag van 4,2 miljoen euro uit hoofde van leningen verstrekt aan overige deelnemingen, indien tegenpartijen hun verplichtingen niet nakomen.

Ten aanzien van de kortlopende vorderingen is het potentiële kredietrisico beperkt tot een bedrag van 82,1 miljoen euro uit hoofde van de handelsdebiteuren en 97,6 miljoen euro uit hoofde van de vorderingen op groepsmaatschappijen en deelnemingen, indien tegenpartijen hun verplichtingen niet nakomen.

Commodity-risico
Het Havenbedrijf Rotterdam loopt een beperkt commodity-risico op grondstoffen die gebruikt worden voor de realisatie van projecten. In de afspraken met contractaannemers worden deze risico's zo veel mogelijk gemitigeerd.

Liquiditeitsrisico
Het Havenbedrijf Rotterdam maakt gebruik van meerdere banken en instrumenten om over een verscheidenheid van kredietfaciliteiten te beschikken.

Belastingrisico
Op basis van Het Fiscaal beleid houdt het Havenbedrijf Rotterdam zich aan de tekst en geest van de geldende fiscale wet- en regelgeving. Het Havenbedrijf Rotterdam rapporteert over haar belastingpositie op basis van de best beschikbare informatie en advisering. Belastingbehandeling van transacties in met name het buitenland is daarbij niet altijd direct met absolute zekerheid vast te stellen.

Ook is het Havenbedrijf Rotterdam onderhevig aan veranderende fiscale wet- en regelgeving en overige toekomstige belastingontwikkelingen. Al deze factoren kunnen leiden tot een hogere of lagere belastingplicht en andere daarmee samenhangende kosten. Zodra voldoende mate van zekerheid is verkregen over het effect van deze risico's zal dit in de betreffende periode worden verwerkt in onze acute en latente belastingvorderingen en -verplichtingen.

Reële waarde
De reële waarden van de in de balans en niet in de balans opgenomen financiële instrumenten van het Havenbedrijf Rotterdam luiden als volgt:

	Boekwaarde		Reële waarde	
(bedragen x € 1.000)	31-12-2024	31-12-2023	31-12-2024	31-12-2023
Balans:				
Langlopende vorderingen	2.770	4.900	2.807	4.942
Langlopende schulden - leningen	-763.654	-794.150	-787.462	-816.904
Langlopende schulden - kapitaalmarkt	-190.196	-190.089	-153.230	-150.437
Niet in balans opgenomen				
Derivaten	-	-	-13.878	-6.981

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 2024 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.

6.9 Toelichting op de winst- en verliesrekening

12. Som der bedrijfsopbrengsten

(bedragen x € 1.000)	2024	2023
Zeehavengeld	320.232	323.609
Binnenhavengeld	16.232	16.038
Inkomsten uit contracten	508.553	466.915
Totaal netto-omzet	**845.017**	**806.562**
Overige bedrijfsopbrengsten	36.984	34.947
Totaal	**882.001**	**841.509**

De inkomsten uit zeehavengeld zijn ten opzichte van 2023 voornamelijk gedaald door een negatief volume effect gedempt door een positief prijs effect, bestaande uit 2,3% indexatie en een hogere callsize, leidend tot een lagere prijs per ton.

De inkomsten uit contracten (onder andere huur, erfpacht en kadegelden) zijn met name gestegen als gevolg van afloop reducties, nieuwe contracten en indexatie. Om verduurzaming onder huurders in het Haven Industrieel Complex te stimuleren, is in 2024 onder voorwaarde een duurzaamheidsreductie verstrekt van 2,5% op de huur. Voor de huurders die niet hebben voldaan aan de gestelde voorwaarden, is de volledige duurzaamheidsreductie over 2024 terugbetaald.

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)	2024	2023
Lonen en salarissen	120.092	109.950
Pensioenlasten / voormalig personeel	19.544	19.592
Sociale lasten	16.218	14.458
Activering personeelslasten	-17.877	-16.523
Overige personeelslasten	1.848	1.635
Totaal	**139.825**	**129.112**

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 17,9 miljoen euro (2023: 16,5 miljoen euro) aan kosten geactiveerd in de materiële vaste activa.

14. Overige bedrijfslasten

(bedragen x € 1.000)	2024	2023
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	171.555	153.015
Overige bedrijfskosten	7.158	10.819
Totaal	**178.713**	**163.834**

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 toename in 2024 wordt voornamelijk veroorzaakt door een stijging in automatiseringskosten en onderhoudskosten.

De overige bedrijfskosten zijn eenmalige of incidentele kosten en deze bestaan in 2024 onder andere uit activa gerelateerde kosten, waaronder schades en herstelkosten. De afname ten opzichte van 2023 wordt veroorzaakt door een vrijval van de voorziening bodemsanering en een vrijval van de reservering voor OZB aanslagen.

15. Overige toelichtingen op de winst- en verliesrekening

Operationele leasing – het Havenbedrijf Rotterdam als lessee

Gedurende het boekjaar is 1,7 miljoen euro (2023: 1,6 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 2024 gebrachte kosten van onderzoek en ontwikkeling bedragen 0,6 miljoen euro (2023: 0,7 miljoen euro). Het merendeel van de kosten voor innovatie wordt binnen projecten gerealiseerd.

16. Financiële baten en lasten

(bedragen x € 1.000)	2024	2023
Rentebaten langlopende vorderingen	123	181
Overige rentebaten	13.179	6.930
Valutaverschillen	136	-319
Totaal financiële baten	**13.438**	**6.792**
Rentelasten financieringen	60.182	59.726
Rentelasten voorzieningen (personeelsregelingen en bodemsanering)	2.051	2.513
Geactiveerde rente over materiële vaste activa-in aanbouw	-5.739	-4.063
Overige rentelasten	668	912
Totaal financiële lasten	**57.162**	**59.088**
Totaal financiële lasten	**43.724**	**52.296**

De stijging in de financiële baten wordt voornamelijk veroorzaakt door de ontvangen rente op depositorekeningen en de betaalrekening.

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, gecorrigeerd door de verhouding vreemd vermogen / totaal vermogen. Het gehanteerde percentage in 2024 is 1,66% (2023: 1,64%). In de rentebaten is een bedrag van 2,6 miljoen euro opgenomen dat betrekking heeft op groepsmaatschappijen en deelnemingen.

17. Belastingen

De belastingen in de winst-en-verlies rekening over 2024 (77,5 miljoen euro) bestaan uit latente belastingen (13,5 miljoen euro) en acute belastingen (64,0 miljoen euro). De latente belastingen betreft voornamelijk de jaarlijkse vrijval van de latente belastingvordering voor 2024 (33,0 miljoen euro), en het effect van een tijdelijke belastinglatentie als gevolg van het verschil in commerciële en fiscale afschrijvingstermijnen van materiële vaste activa (0,6 miljoen euro). In 2024 is besloten om de afschrijvingstermijn op zelfontwikkelde software fiscaal en commercieel gelijk te trekken, en hiervoor geen tijdelijk verschil meer op te nemen. Dit leidt tot zowel een correctie in de latentie (18,8 miljoen euro) als een impact op de acute belasting, zodat er per saldo geen effect is.

Voor het bepalen van de belastinglatentie is geen rekening gehouden met belastingen die verband houden met Pijler 2-winstbelastingen. Dit is conform de verplichte uitzondering voor de bepaling van de belastinglatentie. De verwachte financiële impact van Pijler 2-winstbelasting op acute en latente belastingen is nihil tot zeer gering.

De acute belastingen betreffen de geschatte acute vennootschapsbelasting over 2024 (51,9 miljoen euro) en de acute vennootschapsbelasting over 2022 en 2023 (respectievelijk + 3,5 miljoen euro en -/- 15,6 miljoen euro). Voor de acute belastinglast over 2024 is een vennootschapsbelastingtarief van 25,8% toegepast.

(bedragen x € 1.000)	2024
Latente belastingen	
Vrijval belastinglatentie 2024	-32.959
Correctie latente belastingvordering immateriele vaste activa voorgaande jaren	18.784
Correctie fiscale afschrijving gebouwen en overige materiële vaste activa	636
	-13.539
Acute belastingen	
Schatting acute vennootschapsbelasting 2024	-51.905
Acute vennootschapsbelasting 2023	-15.607
Acute vennootschapsbelasting 2022	3.515
	-63.997
Totaal	**-77.536**

De acute belastinglast van 2024 is als volgt opgebouwd:

(bedragen x € 1.000)	
Grondslag acute belasting	201.238
Vennootschapsbelasting	25,8%
Subtotaal	51.919
Tarief correctie	-14
Totaal	**51.905**

De effectieve belastingdruk betreft de belastingen (acute en latente belastingen) gedeeld door het resultaat voor belastingen. Dit resulteert in een effectieve belastingdruk van 22,8% (2023: 24,5%).

(bedragen x € 1.000)	
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen	340.809
Belastingen	77.536
Effectieve belastingdruk	**22,8%**

Het verschil tussen het vennootschapsbelastingtarief van 25,8% en de effectieve belastingdruk van 22,8% wordt als volgt verklaard:

(bedragen x € 1.000)	2024	%
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen	340.809	-
Te verwachte belastingen o.b.v. commercieel resultaat	87.928	25,8%
Mutaties		
Resultaat deelnemingen binnen fiscale eenheid	-2.116	-0,6%
Energie investeringsaftrek	-1.718	-0,5%
Niet of beperkt aftrekbare kosten	124	0,0%
Belastingeffect correcties voorgaande jaren	-6.669	-2,0%
Tarief correctie	-14	0,0%
TOTAAL	**77.536**	**22,8%**

In 2024 is vast komen te staan dat Havenbedrijf Rotterdam recht heeft op energie investeringsaftrek over de Porthos investeringen via het belang in de deelneming HbR CCS B.V.

18. Resultaat deelnemingen

Het resultaat deelnemingen voor 2024 bedraagt 10,5 miljoen euro (2023: 0,2 miljoen euro). De mutatie wordt met name veroorzaakt door de betaalde premie voor de garantieregeling inzake Porthos in 2023 (7,3 miljoen euro). Het resultaat deelnemingen bestaat uit het aandeel van het Havenbedrijf Rotterdam in het resultaat van haar deelnemingen. Voor een overzicht van de deelnemingen zie 22 'Overzicht deelnemingen'.

19. Werknemers

Het gemiddelde aantal werknemers per jaar en het aantal werknemers per jaareinde in dienst van het Havenbedrijf Rotterdam zijn in onderstaand overzicht gespecificeerd.

	2024	2023	Gemiddelde 2024	Gemiddelde 2023
CEO	277	253	266	244
CFO	253	241	247	240
COO				
Divisie Havenmeester	*442*	*433*	440	*436*
Overig COO	*384*	*371*	377	*362*
Overig (corporate)	29	24	27	26
Buiten Nederland	7	10	9	10
Totaal	**1.392**	**1.332**	**1.366**	**1.318**

Het aantal werknemers wordt berekend inclusief werknemers met een FLO-uitkering (functioneel leeftijdsontslag).

20. Bezoldiging commissarissen en bestuurders

De Raad van Commissarissen (RvC) legt over het gevoerde beloningsbeleid jaarlijks verantwoording af in het remuneratierapport. Het remuneratierapport bevat informatie zoals beschreven in het reglement voor de Raad van Commissarissen.

Het remuneratierapport 2024 van Havenbedrijf Rotterdam N.V. bevat de achterliggende visie en belangrijkste doelstellingen van haar toegepaste beloningsbeleid, met daarnaast de ontwikkelingen en aanpassingen in 2024 van de arbeidsvoorwaarden van de Algemene directie. Behalve in het remuneratierapport wordt er ook in het jaarverslag en jaarrekening over de remuneratie van de Algemene directie gerapporteerd.

Commissarissen

De RvC bestaat uit minimaal 5 leden; gestreefd wordt naar een bezetting van 6 leden. Per 1 januari 2024 is de heer Timmermans voorzitter van de RvC. de heer Van Benten is vice-voorzitter van de RvC en voorzitter van de auditcommissie (per 20 september 2024). De RvC bestaat daarnaast uit mevrouw Prins (voorzitter remuneratiecommissie) en mevrouw Bodewes. In 2024 zijn er twee commissarissen vertrokken; mevrouw Maes (31 december 2023) en mevrouw Dalstra (20 september 2024). De RvC bestond eind 2024 daardoor uit vier onafhankelijke commissarissen en twee vacatures.

Een commissaris kan maximaal tweemaal voor een periode van 4 jaar zitting hebben in de RvC. Herbenoeming na die periode (van 8 jaar) is alleen mogelijk voor een periode van 2 jaar met een mogelijke verlenging van nogmaals 2 jaar. Herbenoeming na een periode van 8 jaar dient in het verslag van de RvC in het jaarverslag te worden gemotiveerd. 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 en de bezoldigingen zijn opgenomen in het onderstaande overzicht.

(bedragen x € 1)	Aanvang 1e termijn	Datum afloop huidige termijn	2024	2023
Drs. J.V. (Koos) Timmermans	01-10-2021	30-09-2025	46.700	41.895
Drs. W.F. (Wouter) van Benten	01-09-2018	31-08-2026	39.335	37.290
Mr. J. (Jacqueline) Prins MA	15-12-2023	14-12-2027	38.526	1.461
Ing. T. E. (Thecla) Bodewes	15-12-2023	14-12-2027	38.526	1.461
Ir. N.G. (Nynke) Dalstra	15-12-2020	20-09-2024	28.030	37.290
M.H. (Miriam) Maes	01-01-2016	31-12-2023	-	43.505
Totaal			**191.117**	**162.902**

De aandeelhouders hebben in 2017 besloten dat de vergoeding van de leden van de RvC jaarlijks verhoogd mag worden met een percentage dat gelijk is aan de structurele cao-loonontwikkeling van het Havenbedrijf Rotterdam. In het jaar 2024 zijn op 1 juli verhogingen toegepast (5%).

Vanaf 1 juli 2024 bedraagt de jaarlijkse bezoldiging van de voorzitter van de RvC 40.295 euro. Voor de leden bedraagt de bezoldiging 33.578 euro. Daarnaast wordt aan commissarissen die zitting hebben in de auditcommissie of de remuneratiecommissie vanaf 1 juli 2024 een jaarlijkse bezoldiging verstrekt van 6.716 euro per commissie.

Leden en taak Remuneratiecommissie
De taak van de remuneratiecommissie is beschreven in het reglement van de remuneratiecommissie van de Raad van Commissarissen 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 beloningsbeleid voor leden van de directie zoals vast te stellen door de algemene vergadering;
b. het, mede aan de hand van de uitgevoerde scenarioanalyse als bedoeld onder c), doen van een voorstel inzake de beloning van individuele leden van de directie in welk voorstel in ieder geval aan de orde komen: (i) de beloningsstructuur, (ii) de hoogte van de vaste beloning, variabele beloningscomponenten, pensioenrechten, afvloeiingsregelingen en overige vergoedingen, de prestatiecriteria en de toepassing daarvan, alsmede de beloningsverhoudingen binnen de vennootschap en de met haar verbonden onderneming;
c. het analyseren van de mogelijke uitkomsten van de variabele beloningscomponenten en de gevolgen daarvan voor de beloning van de bestuurders voorafgaand aan de taken hiervoor genoemd onder a) en b);
d. het voorbereiden van het remuneratierapport van de Raad van Commissarissen over het door de Raad van Commissarissen gevoerde beloningsbeleid zoals vastgesteld door de algemene vergadering;
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 de Algemene directie en het doen van een voorstel voor een profielschets van de Raad van Commissarissen;
g. de periodieke beoordeling van het functioneren van individuele commissarissen en bestuurders en de rapportage hierover aan de Raad van Commissarissen;
h. het voorstellen voor (her)benoemingen;
i. het toezicht op het beleid van het bestuur inzake selectiecriteria en benoemingsprocedures voor hoger management;
j. het zo nodig doen van een voorstel aan de Raad van Commissarissen de waarde van een in een eerder boekjaar toegekende voorwaardelijk variabele beloningscomponent voor de leden van de directie beneden- of bovenwaarts aan te passen, wanneer deze, naar het oordeel van de remuneratiecommissie, tot onbillijke uitkomsten leidt vanwege buitengewone omstandigheden in de periode waarin de vooraf vastgestelde prestatiecriteria zijn of dienden te worden gerealiseerd;

k. het zo nodig doen van een voorstel aan de Raad van Commissarissen de variabele beloning die is toegekend op basis van onjuiste (financiële) gegevens terug te vorderen van de leden van de Algemene directie; en
l. het opstellen van een plan voor de opvolging van bestuurders en commissarissen.

De remuneratiecommissie maakt gebruik van onafhankelijke adviezen van de Human Resources (HR) afdeling van Havenbedrijf Rotterdam en externe adviseurs. De remuneratiecommissie heeft zich ervan vergewist dat deze externen geen advies verstrekken aan de Algemene directie over hetzelfde onderwerp.

Bestuurders

De Algemene directie van het Havenbedrijf Rotterdam bestaat ultimo 31 december 2024 uit de volgende bestuurders:

- Ir. B. (Boudewijn) Siemons — President Directeur (CEO) en Directeur Infrastructuur & Maritieme Zaken (COO) a.i.
- Drs. V.D.I.V. (Vivienne) de Leeuw — Directeur Financiën & Informatievoorziening (CFO)

De aandeelhouders hebben in 2024 op voordracht van de RvC de heer Siemons per 1 februari 2024 benoemd tot CEO. Het werven van een derde bestuurder is in februari 2024 gestart wat geleid heeft tot de benoeming van mevrouw B.G. Simons als COO per 1 januari 2025.

Beloningsbeleid bestuurders

De Algemene vergadering van Aandeelhouders heeft als gevolg van een herijking van het beloningsbeleid 2019 op voorstel van de RvC een nieuw beloningsbeleid voor de Algemene directie van HbR vastgesteld dat vanaf 1 februari 2024 van kracht is geworden. Hiermee is het beloningsbeleid van 28 mei 2019 vanaf 1 februari 2024 vervangen. Voor de zittende leden van de Algemene directie, de heer Siemons en mevrouw De Leeuw is met instemming van de aandeelhouders een overgangsregeling getroffen waarmee de rechten van deze zittende bestuurders zijn gerespecteerd.

Het Havenbedrijf biedt (nieuwe) bestuurders vanaf 1 februari 2024 een arbeidsvoorwaardenpakket bestaande uit een basissalaris, een bijdrage in pensioenpremie en overige emolumenten. Variabele beloningen zijn vanaf dan niet meer van toepassing. De RvC handelt in 2024 binnen de kaders van het beloningsbeleid en de overgangsregeling zoals vastgesteld is op 30 januari 2024.

Basissalaris 2024

Voor de bestuurders de heer Siemons en mevrouw De Leeuw is als gevolg van de invoering van het nieuwe beloningsbeleid een overgangsregeling overeengekomen. De afspraak is gemaakt om de variabele beloning ook voor beide bestuurders te laten vervallen en een deel te converteren in het basissalaris (zie paragraaf variabele beloning).

De RvC heeft, in lijn met de overgangsregeling, in 2024 besloten de basissalarissen van de heer Siemons en mevrouw De Leeuw per 1 juli 2024 te verhogen met een percentage dat gelijk is aan de in de cao afgesproken structurele loonontwikkeling (5%). De basissalarissen zijn inclusief vakantiegeld.

(bedragen x € 1)	Aanvang termijn	Einde termijn	2024	2023
B. Siemons	01-10-2020	31-01-2028	453.584	372.974
B. Siemons (waarnemingstoeslag)	15-07-2023	31-12-2024	54.204	25.062
V.D.I.V. de Leeuw	01-07-2019	30-06-2027	401.450	329.495
A.S. Castelein	01-01-2014	15-07-2023	-	241.298
Totaal			**909.238**	**968.829**

Voor het tijdelijk waarnemen van de CEO (15 juli 2023 tot 1 februari 2024) en COO functie (1 februari 2024 tot 1 januari 2025) ontvangt de heer Siemons een waarnemingstoeslag van 4.517 euro per maand totdat een derde bestuurder is aangesteld. De waarnemingstoeslag maakt geen onderdeel uit van de grondslag voor de variabele beloning, pensioen en overige emolumenten.

Variabele beloning
Als gevolg van de invoering van het nieuwe beloningsbeleid is de variabele beloning voor zowel nieuwe als de huidige bestuurders na 1 februari 2024 komen te vervallen. Voor de huidige bestuurders is een overgangsregeling overeengekomen om het verlies van de variabele beloning na 1 februari 2024, wat maximaal 20% van het vaste jaarsalaris was, te compenseren. Met de heer Siemons is een conversiefactor van 16,4% overeengekomen (82% van 20%) en mevrouw De Leeuw 16,6% (83% van 20%). Dit op basis van het gemiddelde van behaalde resultaten in de jaren 2019 t/m 2022.

Over de maand januari 2024 hebben de heer Siemons en mevrouw De Leeuw conform het oude beloningsbeleid recht op een variabele beloning. De RvC heeft targets voor 2024 geformuleerd voor de variabele beloning. De targets zijn gericht op het behalen van de strategische en publieke lange termijn doelstellingen van Havenbedrijf Rotterdam:

- 25% voor behalen van EBITDA doelstellingen (niet behaald)
- 20% voor het zijn van slimme partner in de logistieke keten; ontwikkeling van de haven 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 (100% behaald)
- 15% voor bevorderen van een ondernemende en slagvaardige organisatie ten aanzien van projecten binnen ramingsbandbreedte (100%behaald)
- 20% voor bevorderen van een ondernemende en slagvaardige organisatie, waaronder betrokkenheid en bevlogenheid van werknemers, vernieuwing digitale ondersteuning bedrijfsvoering (100% behaald)

Broeikasgasemissiereductie vormt geen doelstelling op zichzelf, maar wordt wel indirect gereflecteerd binnen de doelstellingen. Gelet op de wegingen heeft een totaal van tenminste 40% van de doelstellingen 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 RvC 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 2024. De bevindingen zijn vastgelegd in een rapport, gericht aan de remuneratiecommissie. De remuneratiecommissie heeft het rapport beoordeeld en heeft de totaalscore van 70% aan de RvC geadviseerd die zij conform overgenomen hebben.

(bedragen x € 1)	2024	Score	2023	Score
B. Siemons	4.487	70,00%	69.746	*93,50%*
V.D.I.V. de Leeuw	3.965	70,00%	61.615	*93,50%*
A.S. Castelein	-		45.123	*93,50%*
Totaal	**8.452**		**176.484**	

De grondslag voor variabele beloning van de heer Castelein in 2023 is gebaseerd op de periode tot 15 juli 2023. De toegekende bedragen voor januari 2024 worden in 2025 uitgekeerd.

Clawback clausule
Havenbedrijf Rotterdam is bevoegd een uitgekeerde variabele beloning geheel of gedeeltelijk terug te vorderen voor zover de uitkering heeft plaatsgevonden op basis van onjuiste informatie over het bereiken van de ten grondslag liggende doelen of over de omstandigheden waarvan de variabele beloning afhankelijk was gesteld. De vordering kan namens Havenbedrijf Rotterdam ook worden ingesteld door de RvC of door een bijzonder vertegenwoordiger die is aangewezen door de Algemene vergadering van Aandeelhouders. Indien de uitkering geheel of gedeeltelijk is onthouden op basis van onjuiste informatie over het bereiken van de aan de uitkering ten grondslag liggende doelen of over de omstandigheden waarvan de uitkering afhankelijk was gesteld, zal de uitkering alsnog plaatsvinden. In 2024 is geen gebruik gemaakt van deze clausule.

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 boven het maximale pensioengevend loon, 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 2024 137.800 euro. Werknemers met een pensioengevend inkomen hoger dan 137.800 euro ontvangen over het pensioengevend inkomen hoger dan 137.800 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 pensioengevend loon (2024: 137.800 euro t.o.v. 2023: 128.810 euro).

Voor zowel mevrouw De Leeuw als de heer Siemons is de compensatieregeling niet van toepassing. Dit was alleen in 2023 van toepassing voor de heer Castelein.

In de overige emolumenten zijn onder andere naast de vaste onkostenvergoeding, de (mede) voor privégebruik ter beschikkingstelling van een auto verantwoord. De door de werkgever betaalde verplichte bijdrage voor sociale verzekeringen zijn afzonderlijk genoemd.

(bedragen x € 1)		2024	2023
B. Siemons	Werkgeversbijdrage pensioenkosten	24.524	23.725
	Overige emolumenten	17.941	16.339
	Werkgeversbijdrage sociale lasten	16.274	15.092
V.D.I.V. de Leeuw	Werkgeversbijdrage pensioenkosten	24.299	23.530
	Overige emolumenten	17.726	16.184
	Werkgeversbijdrage sociale lasten	16.274	15.092
A.S. Castelein	Werkgeversbijdrage pensioenkosten	-	12.981
	Compensatieregeling pensioenen	-	44.165
	Overige emolumenten	-	9.987
	Werkgeversbijdrage sociale lasten	-	8.126
Totaal		**117.038**	**185.221**

Beëindigingsvergoeding

De heer Castelein was tot 15 juli 2023 CEO van Havenbedrijf Rotterdam en heeft het Havenbedrijf Rotterdam toen verlaten. De op grond van zijn arbeidsovereenkomst afgesproken beëindigingsvergoeding bedroeg 12 maal het laatst genoten vaste maandsalaris. Daarnaast gold dat indien er voor beëindigingsdatum een structurele verhoging van het maandsalaris van toepassing zou zijn, de vergoeding daarop aangepast zou worden. In het geval van de heer Castelein is in 2021 een bruto beëindigingsvergoeding van 423.235 euro voorzien. In 2022 en 2023 zijn structurele verhogingen geweest als gevolg van cao-afspraken. Hierdoor is de beëindigingsvergoeding aangepast naar 475.167 euro. De uitbetaling van de vergoeding heeft in juli 2023 plaatsgevonden.

Totale kosten bestuurders

De totale kosten per bestuurder omvat het basissalaris, variabele beloning, pensioenkosten, sociale lasten, overige emolumenten en indien van toepassing een overeengekomen beëindigingsvergoeding.

B. Siemons		
(bedragen x € 1)	**2024**	**2023**
Basissalaris + waarnemingstoeslag	507.788	398.036
Variabel inkomen korte termijn	4.487	69.746
Pensioenkosten, sociale lasten en overige emolumenten	58.739	55.156
Totaal	**571.014**	**522.938**

V.D.I.V. de Leeuw		
(bedragen x € 1)	**2024**	**2023**
Basissalaris	401.450	329.495
Variabel inkomen korte termijn	3.965	61.615
Pensioenkosten, sociale lasten en overige emolumenten	58.299	54.806
Totaal	**463.714**	**445.916**

A.S. Castelein		
(bedragen x € 1)	**2024**	**2023**
Basissalaris	-	241.298
Variabel inkomen korte termijn	-	45.123
Pensioenkosten, sociale lasten en overige emolumenten	-	75.259
Beëindigingsvergoeding	-	51.932
Totaal	**-**	**413.612**

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 RvC.

Beloningsverhouding
Het Havenbedrijf Rotterdam hecht waarde aan open en transparante informatie over haar gevoerde beloningsbeleid.

Om inzicht te geven in de verhouding van de beloning van de CEO en de beloning van de overige medewerkers hebben wij de berekening van het Global Reporting Initiative (GRI) Disclosure 2-21 als uitgangspunt genomen. De beloningsverhouding geeft de ratio weer tussen de totale bezoldiging van de hoogst betaalde medewerker (CEO) en de mediaan van de totale bezoldiging van alle overige medewerkers (exclusief stagiaires) van het Havenbedrijf Rotterdam.

De berekening van de jaarlijkse beloning van de CEO is onder andere gebaseerd op de componenten vaste beloning, variabele beloning en pensioenkosten. De berekening van de jaarlijkse beloning voor overige medewerkers kan andere componenten omvatten zoals een persoonlijke keuzebudget en toeslag voor onregelmatige dienst. Voor het vaststellen van de mediaan voor alle medewerkers (exclusief de CEO) is de bezoldiging voor parttime medewerkers omgerekend naar voltijd equivalenten. De beloningsverhouding is in 2024 5,3 (afgerond op 1 decimaal). Exclusief de waarnemingstoeslag van de CEO is de beloningsverhouding 4,8. De beloningsverhouding in 2023 was 6,2 (afgerond op 1 decimaal).

De ratio tussen de procentuele groei van de totale beloning van de hoogst betaalde medewerker (-/- 8,8% t.o.v. 2023) en de procentuele groei van de mediaan van de totale beloning van alle overige medewerkers (+5% t.o.v. 2023) van het Havenbedrijf Rotterdam bedraagt in 2024 -/- 1,7. Dit betekent dat de procentuele beloningsontwikkeling van de hoogst betaalde medewerker t.o.v. de procentuele mediaanontwikkeling van de overige HbR medewerkers met factor 1,7 is verminderd.

21. Transacties met verbonden partijen

Alle deelnemingen, zoals opgenomen in het overzicht Deelnemingen, alsmede bestuurders, commissarissen en aandeelhouders (de gemeente Rotterdam en het Rijk) worden aangemerkt als verbonden partij. Voor de bezoldiging van de bestuurders en commissarissen zie 20 'Bezoldiging commissarissen en bestuurders'.

Alle transacties met verbonden partijen zijn onder normale marktvoorwaarden aangegaan.

22. Overzicht deelnemingen

Deelnemingen Havenbedrijf Rotterdam	Belang	Vestigingsplaats
Mainport Holding Rotterdam N.V. (MHR)	100%	Rotterdam

Deelnemingen MHR	Belang	Vestigingsplaats
Portbase B.V.	75%	Rotterdam
Cruise Port Rotterdam B.V.	100%	Rotterdam
Cruise Port Shore Power B.V.	100%	Rotterdam
Coöperatie Rotterdam Port Fund U.A.	22,5%	Rotterdam
PortShuttle Rotterdam B.V.	100%	Rotterdam
Docklab B.V.	100%	Rotterdam
Nextlogic B.V.	100%	Rotterdam
PortXchange Holding B.V.	100%	Rotterdam
PortXchange Products B.V.	100%	Rotterdam
Mainport Foreign Investments B.V.	100%	Rotterdam
Sohar Industrial Port Company SAOC	50%	Sohar, Oman
Sohar Industrial Development Company LLC	50%	Sohar, Oman
Sohar Free Zone LLC	100%	Sohar, Oman
Sohar Port Special Projects LLC	100%	Sohar, Oman
Sohar Bulk Terminal Company LLC	100%	Sohar, Oman
PT Pelabuhan Rotterdam Indonesia	99%	Jakarta, Indonesië
Port of Pecém Participations B.V.	100%	Rotterdam
Complexo Industrial e Portuário do Pecém	30%	São Gonçalo do Amarante, Brazilië
ZPE Ceára	100%	São Gonçalo do Amarante, Brazilië
PT Pelabuhan Rotterdam Indonesia	1%	Jakarta, Indonesië
MHR Commanditaire Vennoot B.V.	100%	Rotterdam
Multicore B.V.	50%	Rotterdam
MultiCore C.V.	74,50%	Rotterdam
MHR Silent Partner B.V.	100%	Rotterdam
RC2 C.V.	49,5%	Rotterdam
RC2 B.V.	50%	Rotterdam
Routescanner B.V.	100%	Rotterdam
Rotterdam Shore Power B.V.	50%	Rotterdam
Zero Emission Services B.V.	24,8%	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	49,95%	Rotterdam
Porthos CO2 Transport and Storage GP BV	33,33%	Rotterdam
Porthos CO2 Transport and Storage CV	33,33%	Rotterdam
HbR Hydrogen B.V.	100%	Rotterdam
Distro Energy B.V.	100%	Rotterdam

Op alle deelnemingen met een belang van meer dan 50% met uitzondering van Portbase B.V. en Multicore C.V. kan het Havenbedrijf Rotterdam overheersende zeggenschap uitoefenen. Bij Portbase B.V. en Multicore C.V. wordt de zeggenschap gezamenlijk (50/50) uitgeoefend. De overige vennootschappen vormen eveneens verbonden partijen op grond van het feit dat invloed van betekenis kan worden uitgeoefend op het zakelijke en financiële beleid.

23. Accountantskosten

(bedragen x € 1)	Deloitte 2024	PwC 2024	2024	2023
Controle van de jaarrekening	292.700	21.376	297.576	296.155
Andere controleopdrachten	-	33.874	33.874	21.997
Fiscale adviesdiensten	-	-	-	-
Overige niet-controlediensten	142.300	-	142.300	175.924
Totaal	**435.000**	**55.250**	**490.250**	**494.076**

Tot en met boekjaar 2023 is de jaarrekening door PricewaterhouseCoopers N.V. (PwC) gecontroleerd. De kosten in 2023 zagen volledig toe op PwC.

Met ingang van boekjaar 2024 wordt de jaarrekening door Deloitte Accountants B.V. gecontroleerd. De hiermee samenhangende kosten bedragen 292.700. De kosten voor beoordeling van het niet-financiële gedeelte van het jaarverslag en de beoordeling van het halfjaarbericht 2024 zijn opgenomen in de post 'Overige niet-controlediensten'. Van de totale kosten die in 2024 zijn verantwoord, heeft een gedeelte (55.250) nog betrekking op de door PwC uitgevoerde werkzaamheden op de 2023 jaarrekening.

24. Voorstel winstbestemming - onder voorbehoud

Het resultaat na belastingen 2024 bedraagt 273,7 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.

	Totaal	Gemeente Rotterdam	Staat der Nederlanden
(bedragen x € 1.000)		*70,83%*	*29,17%*
Vast Regulier Dividend	76,2	54,0	22,2
Vast Extra Dividend	24,6	17,4	7,2
		40%	*60%*
Variabel extra Dividend	39,6	15,8	23,8
Totaal	**140,4**	**87,2**	**53,2**

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.

20 februari 2025

Algemene directie

- Ir. B. Siemons
- Drs. V.D.I.V. de Leeuw

Raad van Commissarissen

- Drs. J.V. Timmermans
- Drs. W.F. van Benten
- Mr. J. Prins MA
- Ing. T.E. Bodewes

6.10 Overige gegevens

27. Statutaire regeling winstbestemming

Voor de winstbestemming is van belang hetgeen is vermeld in de volgende documenten:

- De statuten
- Aandeelhoudersovereenkomst d.d. 16 mei 2007
- Overeenkomst wijziging aandeelhoudersovereenkomst d.d. april 2013

Vast regulier dividend
De aandeelhouders ontvangen jaarlijks 4% op het door hen ingelegde vermogen onder toepassing van een indexeringsclausule (art 3.3 Aandeelhoudersovereenkomst), waarbij indexering plaatsvindt tot en met 2019 en de verdeling van de aandelen bepalend is voor de verdeling van het dividend over de aandeelhouders.

Vast extra dividend
In 2013 is met de aandeelhouders overeen gekomen om een deel van het dividend vervroegd uit te keren. Er is een vaste extra dividendcomponent vastgesteld welke jaarlijks wordt geïndexeerd.

Variabel extra dividend
In art. 3.6 van de Aandeelhoudersovereenkomst is ook bepaald dat vanaf 1 januari 2021 over het resultaat extra winst wordt uitgekeerd aan de aandeelhouders. De extra winstuitkering wordt pas uitgekeerd wanneer 60% van de netto-winst van het Havenbedrijf Rotterdam meer bedraagt dan het vast regulier en vast extra dividend aan beide aandeelhouders, dat ingevolge art. 3.3 van de Aandeelhoudersovereenkomst dient te worden uitgekeerd.

De extra winstuitkering bestaat uit 45% van het verschil tussen 60% van de netto-winst en het vast regulier en vast extra dividend aan beide aandeelhouders. Dit dividend wordt conform de gewijzigde aandeelhoudersovereenkomst uit 2013 uitgekeerd in de verhouding 60% Staat en 40% gemeente Rotterdam. Deze verhouding geldt tot de bijdrage van de Staat aan Maasvlakte 2 geheel is terugbetaald. Hierna zal het variabele deel van het dividend conform de reguliere aandeelhoudersverhouding worden uitgekeerd.

Het niet uitgekeerde resultaat wordt toegevoegd aan de overige reserves.

28. Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: de algemene vergadering en de raad van commissarissen van Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen jaarrekening 2024
Ons oordeel

Wij hebben de in het jaarverslag opgenomen jaarrekening voor het jaar geëindigd op 31 december 2024 van Havenbedrijf Rotterdam N.V. te Rotterdam gecontroleerd.

Naar ons oordeel geeft de jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van Havenbedrijf Rotterdam N.V. op 31 december 2024 en van het resultaat over 2024 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 Burgerlijk Wetboek.

De jaarrekening bestaat uit:

- De balans per 31 december 2024.
- De winst-en-verliesrekening over 2024.
- De toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

De basis voor ons oordeel

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens het Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden vallen. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening'.

Wij zijn onafhankelijk van Havenbedrijf Rotterdam N.V. zoals vereist in de Wet toezicht accountantsorganisaties (Wta), de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Informatie ter ondersteuning van ons oordeel
Wij hebben onze controlewerkzaamheden bepaald in het kader van de controle van de jaarrekening als geheel en bij het vormen van ons oordeel hierover. Onderstaande informatie ter ondersteuning van ons oordeel en onze bevindingen moeten in dat kader worden bezien en niet als afzonderlijke oordelen of conclusies.

Materialiteit

Op basis van onze professionele oordeelsvorming hebben wij de materialiteit voor de jaarrekening als geheel bepaald op € 17.000.000. Wij hebben ca. 3% van de EBITDA toegepast als primaire benchmark bij het bepalen van de materialiteit. Tevens hebben we secundaire benchmarks omzet, winst voor belasting en eigen vermogen in ogenschouw genomen bij deze bepaling.

Wij houden ook rekening met afwijkingen en/of mogelijke afwijkingen die naar onze mening voor de gebruikers van de jaarrekening om kwalitatieve redenen materieel zijn.

Wij zijn met de raad van commissarissen overeengekomen dat wij aan de raad tijdens onze controle geconstateerde afwijkingen boven 5% van de materialiteit (€ 850.000) rapporteren alsmede kleinere afwijkingen die naar onze mening om kwalitatieve redenen relevant zijn.

Reikwijdte van de controle

Havenbedrijf Rotterdam N.V. is houder van aandelen van deelnemingen in de vorm van minderheidsaandeelhouder, joint ventures en meerderheidsaandeelhouder. De deelnemingen waarin Havenbedrijf Rotterdam N.V. een meerderheidsbelang bezit kwalificeren als groepsmaatschappijen, maar zijn niet meegeconsolideerd vanwege de gezamenlijk te verwaarlozen betekenis voor het geheel van de groep op grond van RJ 217.304. Als gevolg hiervan zijn alle deelnemingen in de jaarrekening verantwoord onder de financiële vaste activa van Havenbedrijf Rotterdam N.V. tegen nettovermogenswaarde en is het aandeel in het resultaat van alle deelnemingen verantwoord als resultaat in de winst-en-verliesrekening van Havenbedrijf Rotterdam N.V. Deze deelnemingen zijn aangemerkt als niet-significante componenten, naast het significante component zijnde het Havenbedrijf Rotterdam N.V. zelf.

De totale waarde van de minderheidsdeelnemingen en het daaraan gerelateerde resultaat deelnemingen is materieel. Zodoende hebben wij in dit kader de aard en omvang van de uit te voeren werkzaamheden voor de deelnemingen bepaald om te waarborgen dat we voldoende controlewerkzaamheden verrichten om in staat te zijn een oordeel te geven over de jaarrekening als geheel. Om zekerheid te krijgen over de netto-vermogenswaarde van de deelnemingen en de verantwoorde resultaten nemen wij kennis van de laatste beschikbare jaarrekeningen en, waar van toepassing, van de daarbij afgegeven controleverklaringen door de externe accountant. Daarnaast hebben wij kennisgenomen van de laatste beschikbare interne cijfers over het boekjaar en hebben wij de analyse van het management van de overeenstemming van de waarderingsgrondslagen van de deelnemingen met die van Havenbedrijf Rotterdam N.V. beoordeeld. De kwaliteit van inschattingen die het management hierbij maakt hebben wij mede geëvalueerd door middel van vergelijking van de inschattingen die voorgaand jaar zijn gemaakt met de definitieve jaarrekeningen die daarna zijn ontvangen.

Controle-aanpak frauderisico's

Wij hebben risico's geïdentificeerd en ingeschat op een afwijking van materieel belang op de jaarrekening die het gevolg is van fraude. Wij hebben tijdens onze controle inzicht verkregen in Havenbedrijf Rotterdam N.V. en haar omgeving, de componenten van het interne beheersingssysteem, waaronder het risico-inschattingsproces en de wijze waarop de algemene directie inspeelt op frauderisico's en het interne beheersingssysteem monitort en de wijze waarop de raad van commissarissen toezicht uitoefent, alsmede de uitkomsten daarvan. Wij verwijzen naar hoofdstuk 5 van het jaarverslag waarin de directie haar risicoanalyse met inbegrip van het frauderisico heeft uiteengezet.

Wij hebben de opzet en de relevante aspecten van het interne beheersingssysteem en in het bijzonder de (fraude)risicoanalyse van het management geëvalueerd alsook bijvoorbeeld de bedrijfscode en de procedure meldingen en klachten.

Wij hebben om inlichtingen gevraagd bij de leden van de algemene directie, het financieel management, de interne accountantsdienst, juridische zaken en de raad van commissarissen en gevraagd of zij op de hoogte zijn van feitelijke, vermeende of vermoede fraude. Hieruit volgden geen signalen van feitelijke, vermeende of vermoede fraude die kunnen leiden tot een afwijking van materieel belang.

Wij hebben de opzet en het bestaan geëvalueerd, en voor zover wij noodzakelijk achten, de werking getoetst van interne beheersmaatregelen gericht op het mitigeren van frauderisico's.

Als onderdeel van ons proces voor het identificeren van risico's op een afwijking van materieel belang in de jaarrekening die het gevolg is van fraude, hebben wij frauderisicofactoren overwogen met betrekking tot frauduleuze financiële verslaggeving, oneigenlijke toe-eigening van activa en omkoping en corruptie. Wij hebben geëvalueerd of deze factoren een indicatie vormden voor de aanwezigheid van het risico op afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude.

De door ons geïdentificeerde frauderisico's en uitgevoerde specifieke werkzaamheden zijn als volgt:

Risico op doorbreking van interne beheersmaatregelen door het management

- Wij hebben het in de controlestandaarden veronderstelde frauderisico onderkend met betrekking tot het doorbreken van interne beheersingsmaatregelen door het management, inclusief of er indicaties zijn voor tendentie bij het management van Havenbedrijf Rotterdam N.V. die mogelijk een risico vormt op een afwijking van materieel belang die het gevolg is van fraude.
- Wij hebben gegevensgerichte werkzaamheden uitgevoerd, waaronder het toetsen van de in het grootboek vastgelegde journaalboekingen, werkzaamheden gericht op identificatie van eventuele significante transacties buiten de normale bedrijfsvoering, het beoordelen van tendenties in de schattingen van het management (inclusief een retrospectieve beoordeling van significante schattingen uit het vorige boekjaar) en de onderbouwing van de tijdens het opstellen van de jaarrekening aangebrachte aanpassingen.
- Wij hebben geëvalueerd of de oordeelsvormingen en beslissingen van het management bij het maken van de in de financiële overzichten opgenomen schattingen wijzen op een mogelijke tendentie bij het management van Havenbedrijf Rotterdam N.V. die mogelijk een risico vormt op een afwijking van materieel belang die het gevolg is van fraude. De oordeelsvormingen, schattingen en veronderstellingen die mogelijk een belangrijke invloed hebben op de jaarrekening zijn toegelicht in de paragraaf “oordelen en schattingen” van de jaarrekening.
- Wij hebben (waar van toepassing) een retrospectieve beoordeling uitgevoerd van de oordeelsvormingen en veronderstellingen van het management met betrekking tot significante schattingen die in de jaarrekening van het voorgaande boekjaar zijn opgenomen.
- Tevens hebben wij geëvalueerd of de keuze en toepassing van de grondslagen voor financiële verslaggeving door het Havenbedrijf Rotterdam N.V., met name die welke betrekking hebben op subjectieve waarderingen en complexe transacties, mogelijk wijzen op frauduleuze financiële verslaggeving.

Frauderisico in omzetverantwoording

- Wij hebben het in de controlestandaarden veronderstelde frauderisico geïdentificeerd en gerelateerd aan specifieke klantafspraken in relatie tot zeehavengeld en opbrengsten uit contracten, waarbij schattingen en/of periodetoerekening een rol speelt.
- Waar relevant voor onze controle, hebben we de opzet van de interne beheersingsmaatregelen geëvalueerd die bedoeld zijn om het risico te verkleinen dat registratie van specifieke klantafspraken in relatie tot zeehavengeld en opbrengsten uit contracten niet juist, niet volledig of niet in de juiste periode plaatsvindt.
- Wij hebben gegevensgerichte detailwaarnemingen uitgevoerd op de verwerking van de afspraken inclusief de daarbij gemaakte schattingen.

Onze controlewerkzaamheden ten aanzien van deze frauderisico’s zijn tevens gericht op een evaluatie van de opzet en de implementatie van de relevante interne beheersingsmaatregelen om het risico te beperken. In onze controle bouwen wij een element in van onvoorspelbaarheid. Ook hebben wij de uitkomst van andere controlewerkzaamheden beoordeeld en overwogen of er bevindingen zijn die een aanwijzing geven voor fraude of het niet-naleven van wet- en regelgeving.

Hieruit volgden geen signalen van fraude die kunnen leiden tot een afwijking van materieel belang.

Controle-aanpak naleving van wet- en regelgeving

Wij hebben een algemeen inzicht verworven in het wet- en regelgevingskader dat van toepassing is op Havenbedrijf Rotterdam N.V. door inlichtingen in te winnen bij het management en het lezen van notulen. Voor zover materieel voor de jaarrekening, hebben wij op basis van onze risicoanalyse, en rekening houdende met het feit dat het effect van niet-naleving van wet- en regelgeving aanzienlijk varieert, het (vennootschaps)belastingrecht en de vereisten in het kader van Titel 9 van Boek 2 BW aangemerkt als wet- en regelgeving met een directe invloed op de jaarrekening.

Wij hebben voldoende en geschikte controle-informatie verkregen omtrent het naleven van de bepalingen van die wet- en regelgeving die gewoonlijk wordt geacht van directe invloed te zijn op de jaarrekening.

Daarnaast is Havenbedrijf Rotterdam N.V. onderworpen aan overige wet- en regelgeving waarvan de gevolgen van niet-naleving een van materieel belang zijnde invloed kunnen hebben op de jaarrekening, bijvoorbeeld ten gevolge van boetes of rechtszaken.

Ten aanzien van deze wet- en regelgeving die geen direct effect hebben op de vaststelling van de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening, zijn onze werkzaamheden beperkter. Naleving van wet- en regelgeving kan van fundamenteel belang zijn voor de operationele aspecten van Havenbedrijf Rotterdam N.V., voor de mogelijkheid van Havenbedrijf Rotterdam N.V. om haar activiteiten voort te zetten, dan wel voor het voorkomen van sancties van materieel belang (bijv. het naleven van de voorwaarden van een vergunning voor het uitvoeren van een activiteit, of het naleven van regelgeving betreffende het milieu); niet-naleving van dergelijke wet- en regelgeving kan daarom van materieel belang zijnde invloed hebben op de jaarrekening. Onze verantwoordelijkheid is beperkt tot het uitvoeren van gespecificeerde controlewerkzaamheden ter bevordering van het identificeren van niet-naleving van wet- en regelgeving die een invloed van materieel belang kan hebben op de jaarrekening. Onze werkzaamheden ter bevordering van het identificeren van gevallen van niet-naleving van overige wet- en regelgeving die een invloed van materieel belang kan hebben op de jaarrekening, zijn beperkt tot (i) het management en, in voorkomend geval, de met governance belaste personen vragen of Havenbedrijf Rotterdam N.V. dergelijke wet- en regelgeving naleeft; (ii) de eventuele correspondentie met de desbetreffende vergunningverlenende of regelgevende of toezichthoudende instanties inspecteren.

Uiteraard zijn wij gedurende de controle alert op indicaties van (vermoedens van) niet-naleving van wet- en regelgeving.

Ten slotte hebben wij een schriftelijke bevestiging verkregen dat alle bekende gevallen van niet-naleving of vermoede niet-naleving van wet- en regelgeving, ons ter kennis zijn gebracht.

Controle-aanpak continuïteit

De algemene directie heeft de jaarrekening opgemaakt uitgaande van de continuïteit van de bedrijfsvoering. Zie ook pagina 188 van de jaarrekening. De algemene directie heeft zijn continuïteitsbeoordeling voor de voorzienbare toekomst uitgevoerd en geen gebeurtenissen of omstandigheden geïdentificeerd die gerede twijfel kunnen doen ontstaan over de mogelijkheid van Havenbedrijf Rotterdam N.V. om haar continuïteit te handhaven (hierna: continuïteitsrisico's). Deze continuïteitsbeoordeling van de algemene directie is onder andere gebaseerd op het lange termijn financiële model van Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Onze werkzaamheden om de continuïteitsbeoordeling van de algemene directie te evalueren omvatten onder meer:

- Overwegen of de continuïteitsbeoordeling van de algemene directie alle relevante informatie bevat waarvan wij als gevolg van onze controle kennis hebben door kennis te nemen van de notulen en tussentijdse management rapportages en de algemene directie te bevragen over de belangrijkste veronderstellingen en uitgangspunten. Hierbij is onder andere aandacht besteed aan de door het management opgestelde (liquiditeits)prognoses.
- 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 (hierna: continuïteitsrisico's).
- Evalueren van de begrote operationele resultaten en daaraan gerelateerde kasstromen voor de boekjaren 2025 en 2026.
- Analyseren of de huidige en de benodigde financiering voor het kunnen continueren van het geheel van de bedrijfsactiviteiten is gewaarborgd, inclusief het voldoen aan relevante convenanten.
- Inwinnen van inlichtingen bij de algemene directie over zijn kennis van continuïteitsrisico's na de periode van de door de algemene directie verrichte continuïteitsbeoordeling.
- Onze controlewerkzaamheden hebben geen informatie opgeleverd die strijdig is met de veronderstellingen en aannames van de algemene directie over de gehanteerde continuïteitsveronderstelling.

De kernpunten van onze controle

In de kernpunten van onze controle beschrijven wij zaken die naar ons professionele oordeel het meest belangrijk waren tijdens onze controle van de jaarrekening. De kernpunten van onze controle hebben wij met de raad van commissarissen gecommuniceerd, maar vormen geen volledige weergave van alles wat is besproken.

Wij hebben onze controlewerkzaamheden met betrekking tot deze kernpunten bepaald in het kader van de jaarrekeningcontrole als geheel. Onze bevindingen ten aanzien van de individuele kernpunten moeten in dat kader worden bezien en niet als afzonderlijke oordelen over deze kernpunten.

Kernpunt 1: De volledigheid en waardering van de voorziening voor bodemsaneringen

Contractueel liggen de risico's voor bodemverontreiniging bij de huurders van de gronden van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. Havenbedrijf Rotterdam N.V. is verantwoordelijk voor eventuele saneringen van onverhuurde terreinen en terreinen waarvoor huurders de saneringsplicht hebben afgekocht. Voor deze terreinen heeft Havenbedrijf Rotterdam N.V. een voorziening voor toekomstige bodemsanering gevormd. Het bepalen van de hoogte van de voorziening kent inherent een hoge mate van oordeelsvorming en schatting. Ook onzekerheden in het kader van de impact van PFAS/ PFOS verontreinigingen spelen een rol.

De uitgangspunten voor de voorziening voor toekomstige bodemsanering zijn door het Havenbedrijf Rotterdam N.V. bepaald op basis van in het verleden uitgevoerde werkzaamheden door een externe bodemexpert. Conform het herijkingsbeleid van Havenbedrijf Rotterdam N.V. heeft de externe bodemexpert actualisaties verricht op onderdelen van de voorziening.

Ten aanzien van de volledigheid en waardering van de voorziening bodemsanering hebben wij:

- De opbouw van de voorziening per 31 december 2024 vergeleken met voorgaand jaar.
- Vanuit onze detailwaarnemingen op contracten uit het contractenregister beoordeeld of er sprake is van afgekochte verplichtingen voor sanering.
- Methode en belangrijkste gehanteerde parameters in de berekening van de voorziening beoordeeld.
- Afstemming gemaakt met rapportages van de door het management ingeschakelde bodemexpert ter actualisatie van onderdelen van de voorziening.

- Inlichtingen ingewonnen omtrent de mogelijke saneringsplicht van PFAS vervuiling.

Op basis van onze werkzaamheden en rekening houdend met de inherente schattingsonzekerheid kunnen wij ons vinden in de verwerking van de voorziening bodemsanering (7. Voorzieningen) in de jaarrekening 2024 en de verdere toelichting die is opgenomen onder 10. Niet in de balans opgenomen regelingen onder het kopje Voorziening bodemsanering.

Kernpunt 2: De verantwoording van specifieke klantafspraken in relatie tot zeehavengeld en opbrengsten uit contracten.

Onderdeel van de verantwoording van de omzet is de verwerking van specifieke klantafspraken in relatie tot zeehavengeld en opbrengsten uit contracten, waarbij schattingen en/of periodetoerekening een rol speelt.

De verwerking van deze afspraken is complexer dan reguliere transacties op basis van standaard contractbepalingen en verordeningen. Deze afspraken leiden vaak ook tot balansposities als gevolg van schattingselementen per jaareinde of als gevolg van amortisatie van de afspraken over looptijden van het contract/de afspraak. Dit onderdeel van de omzetverantwoording is tevens benoemd als frauderisico in de omzetverantwoording en behandeld in de sectie Controle-aanpak frauderisico's.

Op basis van onze werkzaamheden hebben we geen bevindingen ten aanzien van de verwerking van de specifieke klantafspraken in de jaarrekening.

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie
Het jaarverslag omvat andere informatie, naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij.

De andere informatie bestaat uit:

- Het bestuursverslag (hoofdstuk 1 tot en met 5 en hoofdstuk 7 jaarverslag).
- De overige gegevens (hoofdstuk 6.10 jaarverslag).

Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie:

- Met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat.
- Alle informatie bevat die op grond van Titel 9 Boek 2 BW is vereist voor het bestuursverslag en de overige gegevens.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat.

Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in Titel 9 Boek 2 BW en de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

De algemene directie is verantwoordelijk voor het opstellen van andere informatie, waaronder het bestuursverslag en de overige gegevens, in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

Verklaring betreffende overige door wet- of regelgeving gestelde vereisten
Benoeming

Wij zijn door de raad van commissarissen van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. op 19 juli 2023 benoemd als extern accountant van Havenbedrijf Rotterdam N.V. vanaf de controle van het boekjaar 2024. Benoeming is bekrachtigd middels besluit van de aandeelhouders op 5 oktober 2023.

Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening
Verantwoordelijkheden van de algemene directie en de raad van commissarissen voor de jaarrekening

De algemene directie is verantwoordelijk voor het opmaken en getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW. In dit kader is de algemene directie verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die de algemene directie noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet de algemene directie afwegen of Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. in staat is om haar werkzaamheden in continuïteit voort te zetten. Op grond van genoemd verslaggevingsstelsel moet de algemene directie de jaarrekening opmaken op basis van de continuïteitsveronderstelling, tenzij de algemene directie het voornemen heeft om Havenbedrijf Rotterdam N.V. te liquideren of de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of als beëindiging het enige realistische alternatief is.

De algemene directie moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de N.V. haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten, toelichten in de jaarrekening.

De raad van commissarissen is verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze controle is uitgevoerd met een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid, waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle materiële fouten en fraude ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- Het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van 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 Havenbedrijf Rotterdam N.V.

- Het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door de algemene directie en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan.
- Het vaststellen dat de door de algemene directie gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is. Tevens het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de Havenbedrijf Rotterdam N.V. 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 N.V. haar continuïteit niet langer kan handhaven.
- Het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen.
- Het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

Wij communiceren met de raad van commissarissen onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

Wij bevestigen aan de raad van commissarissen dat wij de relevante ethische voorschriften over onafhankelijkheid hebben nageleefd. Wij communiceren ook met hen over alle relaties en andere zaken die redelijkerwijs onze onafhankelijkheid kunnen beïnvloeden en over de daarmee verband houdende maatregelen die zijn getroffen om de geïdentificeerde bedreigingen weg te nemen en onze onafhankelijkheid te waarborgen.

Wij bepalen, vanuit alle zaken die wij met de raad van commissarissen hebben besproken, die aangelegenheden die het meest significant waren bij de controle van de jaarrekening van de huidige periode en derhalve kernpunten van de controle zijn. Wij beschrijven deze zaken in onze controleverklaring, tenzij dit is verboden door wet- of regelgeving of wanneer wij, in buitengewoon zeldzame omstandigheden, bepalen dat een aangelegenheid niet in de controleverklaring zou moeten worden gecommuniceerd omdat redelijkerwijs verwacht wordt dat de nadelige gevolgen van dergelijke communicatie groter zijn dan de voordelen voor het maatschappelijk verkeer.

Rotterdam, 20 februari 2025

Deloitte Accountants B.V.

Was getekend: drs. G.J. Straatman RA

7. OVERIGE INFORMATIE

7.1 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 thema's koppelen we waar mogelijk aan gestandaardiseerde GRI-disclosures, samengevat in de GRI Content Index. Het verslag is opgesteld in overeenstemming met GRI 2021.

Corporate Governance Code

Hoewel het Havenbedrijf Rotterdam niet beursgenoteerd is, voldoet de inrichting van ons bestuursmodel aan de Nederlandse Corporate Governance Code.

Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)

Wij zijn verplicht om over rapportagejaar 2025 te voldoen aan CSRD. Deze richtlijn vereist van ons dat we rapporteren over ESG-thema's. Te denken valt aan CO_2-uitstoot, sociaal kapitaal en de impact die wij hebben op de biodiversiteit en mensenrechtenschendingen in de keten.

Voor de CSRD zijn in 2022 voorlopige 'European Sustainability Reporting Standards' uitgebracht. Op 31 juli 2023 heeft de Europese Commissie (EC) de definitieve delegated act van de European Sustainability Reporting Standards (ESRS) vastgesteld. Deze standaarden zijn ontwikkeld in samenwerking met GRI; waardoor er overlap bestaat tussen de GRI 2021 en CSRD. Wij volgen de ontwikkelingen van deze standaarden nauwgezet en bereiden onze processen voor op transparante rapportage vanaf verslagjaar 2025.

EU-Taxonomie voor duurzame activiteiten

De EU-Taxonomie is een classificatie van - volgens de EU - 'ecologisch duurzame activiteiten'. We dienen te delen in welke mate onze Omzet, OpEx en CapEx gerelateerd zijn aan deze geclassificeerde activiteiten. Door deze transparantie kunnen investeerders of financiële instellingen een beter beeld krijgen van 'science based' ecologisch duurzame activiteiten. In de 'Delegated Acts' worden de criteria voor ecologisch duurzame activiteiten uiteengezet. De EU-Taxonomie 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.

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.

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. De TCFD elementen hebben we opgenomen in de hoofstukken stilvallen haven en scenario's geven richting.

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 thema's 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 ERP-systeem (SAP). Wij onttrekken deze data elk kwartaal aan onze operationele systemen. Het Havenbedrijf Rotterdam acht het van belang om transparant te zijn over de kwantitatieve prestaties en voortgang voor zowel aspecten binnen als buiten de directe 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 2024. 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.

7.2 KPI's

Materiele thema	(Kritische) Prestatie Indicatoren	Doelstelling 2024	Realisatie 2024	Realisatie 2023	Realisatie 2022
Milieu-incident	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
	Safety & environmental index	> 7,00	7,40	7,63	7,33
	Nautische safety index (NSI)	> 7,00	6,07	7,51	6,39
Arbeidsveiligheid (HbR + haven)	Lost time injury frequency rate (LTIFR) (HbR medewerkers)	< 0,5	0,79	0,41	0,43
	Werkgerelateerde ongevallen HbR met doktersbezoek of ernstiger – frequentie (TRIFR)	<2	1,59	-	-
	Aantal werkgerelateerde ongevallen met verzuim > 1 dag bij aanbesteed werk	Geen vastgestelde norm nog	7	8	-
	# werkgerelateerde ongevallen HBR met doktersbezoek of erger	< 10	4	-	
	Aantal geconstateerde beroepsziekten HbR medewerkers	0	1	1	12
Broeikasgasemissies Haven	CO_2-uitstoot HIC (Mton)	21,8 mton (2023)	20,2 mton (2023)	22,6 mton (2022)	23,5 mton (2021)
Broeikasgasemissies HbR	CO_2 footprint (ton)	Scope 1 & 2: -90% (2030) Scope 3: Opdrachten aannemers -45%, zakelijke reizen -60%, woon-werkverkeer -60% en scheepvaart -20% (2030)	Scope 1 & 2: 853 ton Scope 3: Opdrachten aannemers 22.658 ton, zakelijke reizen 390 ton, woon-werkverkeer 942 ton en scheepvaart 2.157.000 ton	-	-
Netto energieverbruik haven	In ontwikkeling				
Verontreiniging lucht	Voldoen aan de wettelijke normen met de ambitie om de luchtkwaliteit verder te verbeteren:				
	Stikstofdioxide (NO2)	40 (µg/m3) - EU grenswaarde	20,4 (µg/m3) (2023)	23,4 (µg/m3) (2022)	23,1 (µg/m3) (2021)
	Fijnstof (PM10)	40 (µg/m3) - EU grenswaarde	16,5 (µg/m3) (2023)	18,6 (µg/m3) (2022)	19 (µg/m3) (2021)

Materiele thema	(Kritische) Prestatie Indicatoren	Doelstelling 2024	Realisatie 2024	Realisatie 2023	Realisatie 2022
	Fijnstof (PM2,5)	25 (µg/m3) - EU grenswaarde	8,8 (µg/m3) (2023)		
Verontreiniging water	In ontwikkeling				
Stilvallen haven	Geen incidenten op vitale systemen (Cyber)	0	0	0	0
	Kwaliteit haveninfrastructuur	7	7,6	7,4	8,8
Ondermijnende criminaliteit	Verhogen van awareness	8	7,9		
Werken en arbeidsomstandigheden in de haven	In ontwikkeling	-	-	-	-
Impact op natuur en biodiversiteit (incl. mariene habitat)	In ontwikkeling	-	-	-	-
Materiaalgebruik HbR	In ontwikkeling	-	-	-	-
Overlast (geluid en geur)	In ontwikkeling	-	-	-	-

Toelichting bij de KPI's

Milieu-incident

Als we geen of onvoldoende aandacht besteden aan veiligheid, kunnen de activiteiten in de haven gevaar opleveren voor mens en milieu. Voor omwonenden kan bij milieuschade in de Rotterdamse haven het recht op gezondheid onder druk komen te staan. Een veilig milieu betekent tevens een veilige werkomgeving in de haven van bijvoorbeeld onze inspecteurs, bemensing op schepen of medewerkers van klanten op haventerreinen. Om deze redenen is zorgen voor veiligheid prioriteit binnen het Havenbedrijf Rotterdam en streven we naar geen major incidents in de Rotterdamse haven.

We houden toezicht op de orde en veiligheid in de Rotterdamse haven. Met stakeholders bespreken we belangrijke veiligheidsonderwerpen, zoals het verlenen van vergunningen en zorgen voor handhaving. We monitoren voortdurend het veiligheidslandschap. Scheepsongevallen registreren we integraal. Concreet hebben wij (KPI) doelstellingen op nautische veiligheid en naleving van scheepvaartregels. De veiligheid van het scheepvaartverkeer rapporteren we aan de hand van de Nautische Safety Index (NSI). Dit is een rapportcijfer waarbij we de ernst van ongevallen meewegen. In 2024 kwam de NSI met een score van 6,07 onder de norm van 7,0 uit. De Safety & Environmental Index (SEI) kwam uit op 7,4 en scoorde daarmee boven de norm van 7,0.

Afgelopen jaar betreuren we dat bij scheepsongevallen in totaal twee personen zijn omgekomen in de haven. Eén persoon overleed na een val die werd veroorzaakt door een losgeschoten tros. Het andere slachtoffer overleed doordat een steiger instortte na een aanvaring. Laatst genoemde incident is een nautisch ongeval.

Aantal major incidents

Een major incident is een significant scheepsongeval waarbij er:

- Eén of meer betrokken schepen verloren zijn gegaan, afgezien van zeer kleine vaartuigen, zoals sloepen of jachten voor zover de schade beperkt blijft tot materiële schade en/of;

- Eén of meer dodelijke slachtoffers zijn gevallen en/of;
- Sprake is van grote financiële schade (schade minimaal tien 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 indicatie voor de nautische veiligheid (veiligheid van de afwikkeling van het scheepvaartverkeer) in de Rotterdamse haven over de periode van een jaar (hier: verslagjaar 2024) ten opzichte van de veiligheid in de referentieperiode. De NSI wordt uitgedrukt op een schaal tussen 0 en 10 waarbij geldt hoe hoger des te veiliger. De NSI wordt bepaald aan de hand van totaal aantal scheepsongevallen (aanvaringen met infra of schepen) en voorvallen (zoals near misses) vermenigvuldigd met het gewicht van het ongeval (afhankelijk van ernst) dat vervolgens wordt gerelateerd aan een referentie. Als referentie geldt de nautische veiligheid over de jaren 2012 tot en met 2015 in de Rotterdamse haven waaraan het “rapportcijfer” 7,0 is toegekend.

Voor het classificeren van ongevallen wordt de methodiek van de IMO (International Maritime Organization) gebruikt. De IMO spreekt van Zeer Ernstige Scheepsongevallen (ZESO), Ernstige Scheepsongevallen (ESO) en de Minder Ernstige Scheepsongevallen (MESO). Incidenten zonder schade worden voorvallen genoemd. De indelingscriteria zijn letsel en slachtoffers, vaarweg-, scheeps-, lading- of milieuschade en stremmingen. De Safety Evaluation Board (SEB) waarin vertegenwoordigers van DHMR en externe nautische partners zitting hebben, valideert de indelingscriteria van de NSI.

Deze KPI meten we per kwartaal. Het gerapporteerde cijfer heeft betrekking op het gehele jaar.

Safety and Environmental Index (SEI)
De Safety and Environmental Index (SEI) is een indicatie voor de arbeids-, scheeps- en milieuveiligheid van de Rotterdamse haven op een schaal tussen 0 en 10. Deze is het gemiddelde van alle uitgevoerde scheepvaartveiligheidsinspecties gericht op naleving van relevante wet- & regelgeving in een bepaalde periode (hier: verslagjaar 2024). Iedere maand wordt in een geautomatiseerd SEI-systeem een “gemiddeld rapportcijfer” berekend op basis van de in HaMIS geregistreerde inspecties. Aan iedere inspectie worden in eerste instantie 10 punten toegekend waarna punten in mindering worden gebracht afhankelijk van ernst en zwaarte van de geconstateerde overtreding(en) of tekortkomingen. Jaarlijks worden de onderwerpen van de inspectiechecklist geactualiseerd waardoor inspecties en SEI relevant blijven voor de Rotterdamse haven. In 2014 werd aan de veiligheid van de Rotterdamse haven een 7,5 toegekend die geldt als ijkpunt van de SEI.

De uitkomst van deze doelstelling wordt per kwartaal gerapporteerd. Het gerapporteerde cijfer is over het gehele jaar.

Arbeidsveiligheid

Voor degenen die in het Rotterdamse haven- en industriecomplex werken, kunnen, ingeval van onveilige werksituaties, verschillende arbeidsrechten in het gedrang komen. Dit geldt voor onze eigen medewerkers, maar ook voor mensen die bij bedrijven in de haven werken of de haven bezoeken. Wij streven naar een werkomgeving waar iedereen veilig is en zich veilig voelt. Onze ambitie is: 'iedereen gezond en veilig naar huis'.

Zowel van onze eigen medewerkers als van medewerkers van relaties verwachten wij dat zij zorg dragen voor veiligheid. Hiertoe hebben verschillende veiligheidsinitiatieven ondernomen, zoals het uitvoeren van safety walks bij onze aannemers en het rapporteren van gevaarlijke situaties door onze medewerkers in een veiligheidsapplicatie. We werken samen met opdrachtnemers en hebben regelmatig overleg met hen en andere stakeholders. We meten de veiligheid van onze medewerkers met de KPI 'Lost time injury frequency rate'. De LTIFR kwam uit op 0,79 in 2024. U leest meer in arbeidsveiligheid.

Onze ambitie is 'iedereen gezond en veilig naar huis'. Vertaald in concrete veiligheidsprogramma's en één visie op het gebied van arbeidsveiligheid. Het beleid is van toepassing op alle werkzaamheden en activiteiten die wij zelf doen, of in opdracht of uit naam van het Havenbedrijf Rotterdam worden uitgevoerd. De arbeidsveiligheidsprestatie wordt gemeten aan de hand van de volgende definities:

- **Ernstig ongeval**: Een ongewenste gebeurtenis die geleid heeft tot ziekenhuisopname, blijvend letsel of de dood (melding bij Nederlandse Arbeidsinspectie).
- **Ongeval met verzuim > 1 dag (LTI)**: Een ongeval met letsel, leidend tot meer dan 1 dag verzuim, de dag van het ongeval niet inbegrepen. Ook gerefereerd als Lost Time Injury (LTI).
- **Ongeval met aangepast werk (RWC)**: Een ongeval met letsel, niet leidend tot meer dan één werkdag verzuim, de dag van het ongeval niet inbegrepen, waarna de getroffene tijdelijk aangepast werk verricht. Ook gerefereerd als Restricted Work Case (RWC).
- **Ongeval met verzuim < 1 dag (MTC)**: Een ongeval met letsel, waarbij een verzorging noodzakelijk is door een medisch geschoold persoon, niet leidend tot meer dan één werkdag verzuim, de dag van het ongeval niet inbegrepen. Ook gerefereerd als Medical Treatment Case (MTC) of Doktersbehandeling.
- **Ongeval zonder verzuim (EHBO)**: Een ongeval met letsel, waarbij een verzorging door EHBO / BHV voldoende is, niet leidend tot meer dan één werkdag verzuim, de dag van het ongeval niet inbegrepen.
- **Bijna-ongeval**: Ongewenste gebeurtenis zonder letsel, dat onder andere omstandigheden had kunnen leiden tot lichamelijk letsel. Dit wordt ook wel als Near Miss aangeduid.
- **High Potential (HiPo)**: (Bijna) ongeval, dat onder andere omstandigheden had kunnen leiden tot een ernstig ongeval.
- **Niet-werk gerelateerd**: Gebeurtenissen tijdens woon-werk verkeer en gebeurtenissen onder werktijd waarbij personen onwel worden vanwege een medische reden, zonder dat dit een directe relatie heeft met het werk. NB: Deze kunnen worden geregistreerd in SafetyNow, maar deze gevallen worden niet meegenomen in de rapportage van ongevallen cijfers en statistieken. Woon-werk verkeer is gedefinieerd als het vervoer tussen huis en de vaste werklocatie.
- **Onveilige situatie of handeling**: Situatie of handeling die kan leiden tot lichamelijk letsel.
- **Positieve observatie**: Situatie of handeling waarbij veiligheid (opvallend) goed is geïmplementeerd.

De stafafdeling Safety coördineert de gezamenlijke en afdelingsoverstijgende activiteiten op het gebied van arbeidsveiligheid en geeft sturing aan de Safety Expert Group (SEG) waarin veiligheidsvertegenwoordigers van de afdelingen Asset Management, Port Development, Environmental Management en de Divisie Havenmeester vertegenwoordigd zijn. In de kwartaalrapportage wordt per kwartaal de stand gerapporteerd.

De data wordt verzameld via de meld-applicatie SafetyNow. Hierin kan elke medewerker melding doen van een veiligheidsincident. Incidenten worden opgevolgd door de behandelaar (SEG lid) die de melding op juistheid en volledigheid controleert.

Manager Safety is verantwoordelijk voor de juistheid en volledigheid van de kwartaalrapportage en de wekelijkse synchronisatie van SafetyNow met het PowerBI dashboard waarin de veiligheidsprestatie ontsloten wordt voor alle medewerkers.

LTIFR = aantal (LTI + ernstige ongevallen + dodelijke ongevallen) x 1 miljoen / aantal gewerkte manuren.

TRIFR = aantal (MTC + RWC + LTI + ernstige ongevallen + dodelijke ongevallen) x 1 miljoen / aantal gewerkte manuren.

Beide indicatoren zijn gebaseerd op een "running average" waarbij de aantallen van de laatste 12 maanden worden toegepast.

Het aantal gewerkte manuren wordt rechtstreeks uit de HR databron SAP uitgelezen.

Broeikasgasemissies Haven

De activiteiten van onze klanten in de Rotterdamse haven gaan gepaard met broeikasgasemissies. CO_2 is een veroorzaker van klimaatverandering, met als indirect gevolg dat wereldwijd verschillende mensenrechten, waaronder het recht op leven, onder druk komen te staan. Door te focussen op de energietransitie willen we de haven van Rotterdam tegen 2030 in lijn brengen met een reductie van CO_2 van 55% ten opzichte van 1990 en klimaatneutraliteit in 2050.

Wij jagen de energietransitie aan door te investeren in energie-infrastructuur, (wereldwijde) partnerships aan te gaan, actief duurzame bedrijven te verwelkomen en door te helpen bij het verduurzamen van de logistieke sector. Wij kunnen het niet alleen; voor het slagen van de energietransitie zijn wij afhankelijk van klanten, energieleveranciers en verschillende overheden. Het onderwerp energietransitie bespreken we met verschillende stakeholders, zoals klanten, aandeelhouders en ngo's. Wij monitoren de 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. Door onze klanten in het Rotterdamse haven- en industriecomplex werd in 2023 ongeveer 20,2 Mton CO_2 uitgestoten.

CO_2-uitstoot haven- en industriecomplex

Als indicator voor duurzaam ondernemen in de haven monitoren we de CO_2-uitstoot van onze klanten in het haven- en industriecomplex van Rotterdam. We meten de jaarlijkse CO_2-uitstoot (ten opzichte van 1990) ten aanzien van scope 1 emissies van onze klanten in het haven- en industriecomplex (inclusief Dordrecht en exclusief Moerdijk). Deze vergelijken we met de doelstelling voor 2030 en 2050 die we hebben voor broeikasgasemissies in de haven.

Voor de indeling naar scope 1, 2 en 3 maken we gebruik van de definities van de internationale standaard Greenhouse Gas Protocol (GHG-P):

- Scope 1: directe CO_2-uitstoot veroorzaakt door eigen bronnen binnen de organisatie. Het betreft de uitstoot door eigen gebouwen, vervoersmiddelen en productie-gerelateerde activiteiten.
- Scope 2: indirecte CO_2-uitstoot. Dit omvat de uitstoot van CO_2 door opwekking van ingekochte energie (bijvoorbeeld elektriciteit of warmte). De organisatie wekt deze energie dus niet zelf op, maar gebruikt deze energie wel.
- Scope 3: indirecte CO_2-uitstoot. Dit omvat 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, waar ze geen directe invloed op kan uitoefenen, maar wel medeverantwoordelijk voor is.

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.

Broeikasgasemissies Havenbedrijf Rotterdam

Soort emissies	Scope 1	Scope 2	Scope 3
Emissiebronnen Havenbedrijf Rotterdam	Eigen vaar- en voertuigen, en eigen vastgoed	Ingekochte elektriciteit en stadswarmte	Opdrachten aannemers (categorie 1), zakelijke reizen (categorie 6), woon-werkverkeer (categorie 7) en scheepvaart in het havengebied tot 60km uit de kust (categorie 11)
Verantwoordelijkheid	'Control' Resultaatsverplichting	'Influence' Inspanningsverplichting	'Influence' Inspanningsverplichting
Emissiedoelstelling 2030 (t.o.v. 2019)	-90%	-90%	Categorie 1: -45%, categorie 6 en 7: -60% en categorie 11: -20%

Voor scope 1 en 2 emissies hebben we ambitieuze ambities. We willen zo min mogelijk compenseren en maximaal reduceren. Onze doelstelling is net-zero:

- 90% CO_2 -reductie in 2030 (ten op zichte van 2019) met maximaal 10% compensatie (ten opzichte van 2019).

Twee keer per jaar, in het tweede en vierde kwartaal, wordt er in de kwartaalreview over alle onderdelen van de CO_2-footprint gerapporteerd. Over de volgende onderdelen van de footprint wordt vier keer per jaar gerapporteerd in de kwartaalreview:

- Scope 1 emissies
- Scope 2 emissies
- Scope 3 (zakelijke reizen en woon-werkverkeer)

Scope 1, 2 en 3 emissies worden berekend door emissiefactoren (beschikbaar op www.CO2emissiefactoren.nl) te vermenigvuldigen met de activiteit die heeft plaatsgevonden in het desbetreffende rapportagejaar. Denk bij activiteiten aan verbruikte brandstoffen, ingekochte energieën of afgelegde kilometers. De emissies binnen scope 1, 2 en categorie 11 (scheepvaart) van scope 3 zijn zogenoemde 'tank-to-wheel' (TTW) emissies. De emissies binnen categorie 1 (opdrachten aannemers), categorie 6 (zakelijke reizen) en categorie 7 (woon-werkverkeer) van scope 3 zijn 'well-to-wheel' (WTW) emissies. In dit jaarverslag zijn sommige emissies uit voorgaande jaren herberekend en met terugwerkende kracht aangepast.

De emissies voor scope 1, 2 en 3 met uitzondering van categorie 11 (scheepvaart) binnen scope 3 zijn gebaseerd op CO_2-equivalenten. Dit betekent dat andere broeikasgassen dan CO_2, zoals methaan en lachgas, worden meegerekend. Wij presenteren de cijfers van andere broeikasgassen niet afzonderlijk, omdat de emissies van andere broeikasgassen ten opzichte van CO_2 relatief gering zijn om apart op te rapporteren.

We lichten de berekening van onze scope 1 en 2 emissies en de vier grootste scope 3 categorieën toe.

Scope 1 – Vaartuigen, voertuigen en vastgoed voor eigen gebruik

De grootste emissiereductie behaalden we door vrijwel al onze vaartuigen op HVO100 te laten varen. HVO100 wordt gemaakt van hernieuwbare grondstoffen. Deze grondstoffen worden gewonnen uit biomassa. Biomassa neemt gedurende haar levensduur CO_2 op uit de atmosfeer. Bij de verbranding van HVO100 komt deze CO_2 in de atmosfeer terecht en maakt daarmee een korte cyclus. Dit fenomeen heet biogene emissies. Volgens SBTi-methodologie tellen biogene emissies niet mee voor de emissieberekening en dus veroorzaken we geen (fossiele) emissies met onze vaartuigen. Om toch inzicht te geven, maakten we ook een berekening van de emissies van HVO100. Hiertoe hebben wij als proxy de TTW-emissies van diesel gebruikt. Dit is ongeveer 3800 ton biogene CO_2.

Scope 2 – Ingekochte elektriciteit en stadswarmte:

De scope 2 emissies zijn berekend op basis van de door het GHG Protocol aangeraden 'market-based' methode. Met deze methode worden emissiefactoren van de daadwerkelijk ingekochte soort energie gebruikt. Hiermee wordt onder andere de inkoop van energie met groene certificaten inzichtelijk gemaakt: hier worden lagere of zelfs geen emissies aan toebedeeld. In de alternatieve 'location-based' methode wordt een emissiefactor bepaald op basis van de energiemix van de regio. Wij gebruiken hiervoor de emissiefactor van het Nederlandse stroometiket voor 2023 (CBS). Hanteren wij de 'location-based' methode, dan komen de scope 2 emissies uit op circa 2000 ton in 2024.

Scope 3 emissies:

Havenbedrijf Rotterdam rapporteert al meerdere jaren emissies in de scope 3 categorieën 'zakelijke reizen' en 'woon-werkverkeer'. Sinds de SBTi-validatie in 2022 heeft het Havenbedrijf Rotterdam ook doelstellingen vastgesteld op de scope 3 categorieën 'ingekochte goederen en diensten' en 'gebruik van verkochte producten'. De doelstellingen zijn:

- Ingekochte goederen en diensten (categorie 1): 45% reductie in 2030 t.o.v. 2019
- Zakelijke reizen en woon-werkverkeer (categorie 5 en 6): 60% reductie in 2030 t.o.v. 2019
- Gebruik van verkochte producten (categorie 11): 20% reductie in 2030 t.o.v. 2019

Het is inherent aan scope 3 emissies dat ze minder nauwkeurig berekend kunnen worden dan scope 1 en 2 emissies, omdat het om ketenemissies gaat. De emitterende bedrijfsmiddelen zijn niet in bezit of operationeel bij het Havenbedrijf Rotterdam zelf. Daarom berekenen we scope 3 emissies deels op basis van secundaire data. Dat doen we bijvoorbeeld in categorie 1 en categorie 11 van scope 3. De data zijn publiekelijk toegankelijk en vormen een belangrijk fundament voor de berekeningen die worden gedaan. De gerapporteerde cijfers in de scope 3 categorieën vormen de beste benadering van de footprint die we met de beschikbare data kunnen leveren. De emissieberekeningen zijn in ontwikkeling en zullen naar verwachting de komende jaren in kwaliteit verder toenemen.

Ingekochte goederen en diensten (categorie 1): opdrachten aannemers

De door SBTi gevalideerde reductiedoelstelling in deze categorie (-45% in 2030 ten opzichte van 2019) is gericht op het brandstofverbruik bij investerings- en onderhoudsprojecten. Deze emissies hebben het grootste aandeel in de categorie ingekochte goederen en diensten. Concreet gaat de doelstelling over bagger- en onderhoudswerkzaamheden alsmede over grondverzetwerkzaamheden die in onze opdracht door aannemers in het havengebied worden uitgevoerd. Er zijn verschillende brondata gebruikt voor de volgende werkzaamheden:

- investeringsbaggerwerkzaamheden;
- onderhoudsbaggerwerkzaamheden;
- grondverzet;
- droge onderhoudswerkzaamheden.

Afhankelijk van beschikbare data is soms de ‘activity-based' methode gebruikt en soms de ‘spend-based' methode (conform GHG Protocol). De emissiefactoren die we bij de 'activity-based' methode toepassen zijn nauwkeuriger dan bij de 'spend-based' methode en daarom zijn de emissies die we uitrekenen met deze methode nauwkeuriger. We vermenigvuldigen dan bijvoorbeeld emissiefactoren met het aantal afgelegde kilometers of het aantal liters brandstof. Bij de 'spend-based' methode vermenigvuldigen we emissiefactoren met de gemaakte kosten. Wanneer nacalculaties niet beschikbaar waren, zijn voorcalculaties gebruikt. Ook zijn er, op basis van voorcalculatie, inschattingen gedaan. Wij blijven de berekening ontwikkelen door steeds betere data te gebruiken.

Zakelijke reizen (categorie 6): vliegreizen

We berekenen emissies in deze categorie door de gevlogen kilometers te vermenigvuldigen met een emissiefactor voor lange vluchten of korte vluchten.

Woon-werkverkeer (categorie 7): forensbewegingen

We berekenen emissies in deze categorie door de geadministreerde forenskilometers te vermenigvuldigen met de emissiefactor van het betreffende vervoersmiddel.

Gebruik van verkochte producten (categorie 11): scheepvaartemissies

Voor de berekening van CO_2-emissies van de scheepvaart gebruiken we het HESP-model (havenemissie service platform). In dit model worden de real-time vaargegevens gebruikt en gecombineerd met rekenmodellen, gevalideerd door TNO. Voor de berekening wordt gebruik gemaakt van bij DHMR beschikbare positiegegevens op basis van AIS (automatisch identificatiesysteem) en radar. Deze data worden door middel van een 'distance-based' methode in een aantal stappen verwerkt en omgerekend in CO_2-emissies.

De huidige beschikbare emissiecijfers uit het HESP-model zijn nog niet volledig:

- emissies in het beheergebied Dordrecht ontbreken nog;
- de huidige cijfers zijn 'tank-to-wheel' (TTW) en nog niet 'well-to-wheel' (WTW);
- de huidige cijfers geven alleen CO_2-emissies weer, geen CO_2-equivalenten; andere broeikasgassen zijn dus nog niet meegerekend.

Deze punten worden komend jaar in de verdere ontwikkeling van het HESP-model meegenomen.

Verontreiniging lucht

Luchtkwaliteit is van belang voor de Rotterdamse haven en de omgeving. Door havenactiviteiten van onszelf en van onze klanten kunnen we het recht op een goede luchtkwaliteit aantasten. De economische en maatschappelijke waarde van de Rotterdamse haven is daarom nauw verbonden met de kwaliteit van de leefomgeving. We streven naar een aantrekkelijke omgeving waarin bedrijven willen investeren en waar mensen graag werken, wonen en recreëren.

DCMR Milieudienst Rijnmond rapporteert jaarlijks over de luchtkwaliteit in de regio Rijnmond. De uitstoot van schadelijke stoffen (stikstofdioxide en fijnstof) is een KPI die wij jaarlijks monitoren. Ook in 2024 ligt de uitstoot ver onder de EU grenswaarden.

De luchtkwaliteit in het Rijnmondgebied wordt beoordeeld aan de hand van een aantal stoffen. Voor de meeste van deze stoffen bestaan wettelijke grenswaarden. DCMR meet al ruim 50 jaar de luchtkwaliteit in het Rijnmondgebied in opdracht van de provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam. In hun rapport 'lucht in cijfers 2023' delen ze de resultaten van de gemeten luchtkwaliteit.

Stikstofdioxide (NO_2)
Stikstofdioxide is een anorganische verbinding van stikstof en zuurstof, met als bruto formule NO_2. Stikstofoxides (NO + NO_2) ontstaan bij gebruik van brandstof. Bijvoorbeeld bij (weg)verkeer, elektriciteitsproductie, scheepvaart en industrie. Een deel van de uitstoot van NO wordt in de lucht omgezet in stikstofdioxide (NO_2).

Fijnstof (PM10)
Fijnstof is een verzamelnaam voor zwevende deeltjes en wordt ook wel afgekort als PM ('Particulate Matter'). Fijnstof is afkomstig van zowel natuurlijke- als menselijke bronnen. Een deel van het fijnstof ontstaat door chemische reacties in de lucht. Belangrijke menselijke bronnen zijn consumenten (houtstook), verkeer en vervoer, industrie en landbouw. PM10 zijn deeltjes met een maximale diameter van 10 micrometer.

De concentratie van NO_2 en PM10 wordt door DCMR- en RIVM-meetstations gemeten. De DCMR rapporteert jaarlijks over de luchtkwaliteit. Deze informatie is openbaar beschikbaar op hun website www.dcmr.nl. De actuele score betreft het stadsachtergrond gemiddelde dat is gebaseerd op de jaargemiddelde concentraties die door de meetstations Schiedam, Hoogvliet, Maassluis en Zwartewaalstraat worden gemeten.

Rapport: 'Lucht in cijfers 2023'. Dit rapport wordt halverwege het jaar uitgebracht met data die betrekking hebben op het jaar ervoor.

Stilvallen haven

In de huidige onzekere tijd waar klimaatverandering, cyberaanvallen en geopolitieke spanningen aanwezig zijn, willen we dat de Rotterdamse haven een weerbare en veerkrachtige haven is en blijft. We streven naar het vergroten van de weerbaarheid en veerkracht om zo snel te kunnen reageren op economische schommelingen, fysieke en digitale disrupties van supply chains en onverwachte klimaatgebeurtenissen.

We werken voortdurend aan het borgen van beschikbaarheid, integriteit en vertrouwelijkheid van onze IT-systemen en onze medewerkers. Door automatisering worden processen meer afhankelijk van goed functionerende IT systemen. Cybersecurity is een randvoorwaarde voor het goed functioneren van de nautische en logistieke processen en de verdere digitalisering van de haven. Door verstoring van IT systemen (hack of technisch) kunnen onze processen stil vallen en kan het nautische verkeer geen doorgang vinden. Dit heeft indirect impact op verschillende mensen- en arbeidsrechten, zoals recht op een veilige werkomgeving, een gezonde leefomgeving en privacy. Wij hebben een wettelijke verplichting om te voldoen aan de Wet bescherming netwerk en infrastructuur. De Havenmeester is tevens de Port Cyber Resilience Officer en is daarmee verantwoordelijk voor het versterken van onderlinge samenwerking en kennisdeling bij alle bedrijven in het Rotterdamse havengebied op het gebied van cybersecurity. Ons doel is compliant blijven en digitale dreigingen onder controle houden. Onze KPI is simpel: cyberaanvallen die leiden tot uitval van onze kritische systemen. In 2024 hadden we geen dergelijke incidenten op vitale systemen.

De Rotterdamse haven dankt haar toppositie onder andere aan de moderne infrastructuur. De kwaliteit van infrastructuur draagt indirect bij aan economische groei in zowel Nederland als de landen waarmee handel wordt gedreven en daarmee aan wereldwijde sociaaleconomische mensenrechten. We streven naar verbetering van de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven door kwalitatief hoogwaardige infrastructuur en innovatieve digitale oplossingen. Aan de andere kant, gaat de aanleg en onderhoud van haveninfrastructuur gepaard met CO_2-emissies en energieconsumptie; dit draagt bij aan het onder druk komen te staan van verschillende mensenrechten. Voor onze eigen scope 1, 2 en 3 emissies (waaronder scheepvaart) hanteren we SBTi-gevalideerde doelstellingen.

Om de kwaliteit van de haveninfrastructuur te waarborgen, investeren wij in ontwikkeling en onderhoud van terreinen van klanten en in publieke infrastructuur. Hiervoor gebruiken we een Integraal Asset Management-proces. Vanuit het programma Duurzame GWW werken wij samen met stakeholders aan initiatieven die vanuit een allesomvattende blik duurzame initiatieven in de bouw ontplooien. We drukken de kwaliteit van haveninfrastructuur cijfermatig uit aan de hand van vijf indicatoren, die ieder jaar worden beoordeeld. Wij laten, bijvoorbeeld, ons asset management proces jaarlijks certificeren volgens ISO 55001. Op deze manier wordt zowel intern als extern getoetst of we de verplichtingen uit die norm nakomen. Middels deze certificering wordt tevens gezorgd voor het continu doorlopen van de verbetercyclus (Plan, Do, Check, Act). In 2024 kwam de score uit op 7,6.

Lees meer hier.

Geen incidenten op vitale systemen
Cybersecurity is een randvoorwaarde voor het goed functioneren van de nautische en logistieke processen en de verdere digitalisering van de haven. Alle security incidenten worden gelogd. Een groot incident wordt direct gerapporteerd, andere incidenten worden eenmalig gerapporteerd. Deze doelstelling wordt één keer per jaar gerapporteerd aan de Raad van Commissarissen.

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 NGD vakken in PortMaps haalt. De data worden ingewonnen door te peilen en dit gebeurt door de meetvaartuigen van Constructions & Dredging. De data worden conform een landelijke norm en eigen kwaliteitssysteem ingewonnen en gevalideerd.

Score NGD	Effect KPI	Toelichting
>= 92%	10	Elk procent, 1 punt aftrek
>= 91% tot 92%	9	
>= 90% tot 91%	8	
>= 89% tot 90%	7	
>= 88% tot 89%	6	
>= 87% tot 88%	5	
>= 86% tot 87%	4	
>= 85% tot 86%	3	
>= 84% tot 85%	2	
>= 83% tot 84%	1	

Bereikbaarheid in het HIC: Maximaal tweemaal de 'free flow' op de 7 gemeten haven wegtrajecten in het HIC
In de haven monitoren we de doorstroom van het verkeer op zeven belangrijke wegtrajecten. De gemiddelde tijd dat een voertuig erover doet om zo'n traject te overbruggen noemen we de 'free flow'. De norm die we hanteren om de capaciteit van onze wegen te meten is dat minimaal 90% van het verkeer er maximaal tweemaal de 'free flow' over doet. Als de score zich boven deze norm bevindt ondervinden onze klanten te veel congestie en vinden wij de capaciteit van ons wegennet en hiermee de bereikbaarheid onvoldoende. We meten de volgende wegtrajecten:

Traject	Freeflow reistijd	KPI 2 keer freeflow reistijd
N15 Europaweg	280 seconden	560 seconden
Professor Gerbrandyweg	73 seconden	146 seconden
Welplaatweg	104 seconden	208 seconden
Clydeweg	66 seconden	132 seconden
Botlekweg	215 seconden	430 seconden
Vondelingenweg	345 seconden	690 seconden
Waalhavenweg	125 seconden	250 seconden

De free flow reistijd is bepaald aan de hand van de reistijdwaarnemingen op momenten dat er geen verstoring van het overige verkeer te verwachten is, met name in de avond-/nachtperiode. De reistijden worden gemeten met behulp van bluetooth. Ieder voertuig wordt gevolgd vanaf een passage van een bluetooth meetpunt tot een volgend bluetooth punt. Daar, bij het tweede punt wordt de reistijd van individuele voertuigen vastgelegd. De bluetooth meetpunten worden door een opdrachtnemer van het Havenbedrijf Rotterdam onderhouden en staan buiten het HIC met vergunning van andere wegbeheerders (met name RWS).

Score realisatie freeflow	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	

Beschikbaarheid van de walradarsystemen

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 Port Community Systeem van Portbase

Het Port Community System (PCS) van Portbase geeft toegang tot de slimme, digitale haven, waar bedrijven, organisaties en overheden via het PCS logistieke gegevens uitwisselen. Beschikbaarheid van het PCS van Portbase wordt berekend als percentage van de openstellingtijd van de services. Dat betekent dat verstoringen buiten openstellingtijden niet meetellen voor niet-beschikbaarheid. Beschikbaarheid wordt berekend per kwartaal lopend van de 1e dag van het kwartaal 0.00 uur tot de laatste dag van het kwartaal 24.00 uur. Openstelling is 24/7 op onderhoud time out na. Wijze van meten: Beschikbaarheid = ((Openstellingstijd - Niet Beschikbare Tijd) / Openstellingstijd) * 100%.

Score beschikbaarheid Portbase	Effect KPI	Toelichting
>= 100%	10	Elke 0,2%, 1 punt aftrek
>= 99,9% tot 100%	9	
>= 99,7% tot 99,9%	8	
>= 99,5% tot 99,7%	7	
>= 99,3% tot 99,5%	6	
>= 99,1% tot 99,3%	5	
>= 98,9% tot 99,1%	4	
>= 98,7% tot 98,9%	3	
>= 98,5% tot 97,7%	2	

Ondermijnende criminaliteit

Ondermijnende criminaliteit op klantterreinen heeft impact op omwonenden, bedrijven en hun medewerkers. De impact is gerelateerd aan arbeidsrechten en het recht op een gezonde omgeving. De invloed van het Havenbedrijf Rotterdam is klein, maar de impact van de problematiek is groot. Ons doel is 'het zo moeilijk mogelijk maken om de Rotterdamse haven te misbruiken voor drugsgerelateerde en ondermijnende criminaliteit en onze assets te beschermen'.

Onze acties richten zich onder andere op het vergroten van bewustwording en het verbeteren van toezicht. Met partners, zoals politie, douane en terminals, ontwikkelen we gezamenlijke initiatieven om de haven te beveiligen en drugscriminaliteit tegen te gaan. We meten de voortgang op onze initiatieven in een kwalitatieve KPI. In 2024 hebben we onze doelstelling niet gehaald. Lees hier meer.

Ondermijning is vermenging van onder- en bovenwereld (vaak drugsgerelateerd). Criminelen maken voor illegale activiteiten gebruik van legale bedrijven en diensten. Dit is in toenemende mate een probleem voor de Rotterdamse haven.

Ons doel is 'het zo moeilijk mogelijk maken om de Rotterdamse haven te misbruiken voor drugsgerelateerde en ondermijnende criminaliteit en onze assets te beschermen'. Wij meten onze inzet door ons te laten beoordelen door de partners uit de Uitvoeringsagenda. Ons doel is een beoordeling van 8 of hoger (uit 10).

De beoordeling van het verhogen van awareness wordt gedaan door interne en externe experts. Aan hen stellen we de vraag "Hoe succesvol is het HbR geweest in het verhogen van de awareness van ondermijning in 2024". Zij beoordelen ons met een cijfer tussen één en tien. De KPI wordt één keer per jaar gemeten.

7.3 Kerncijfers

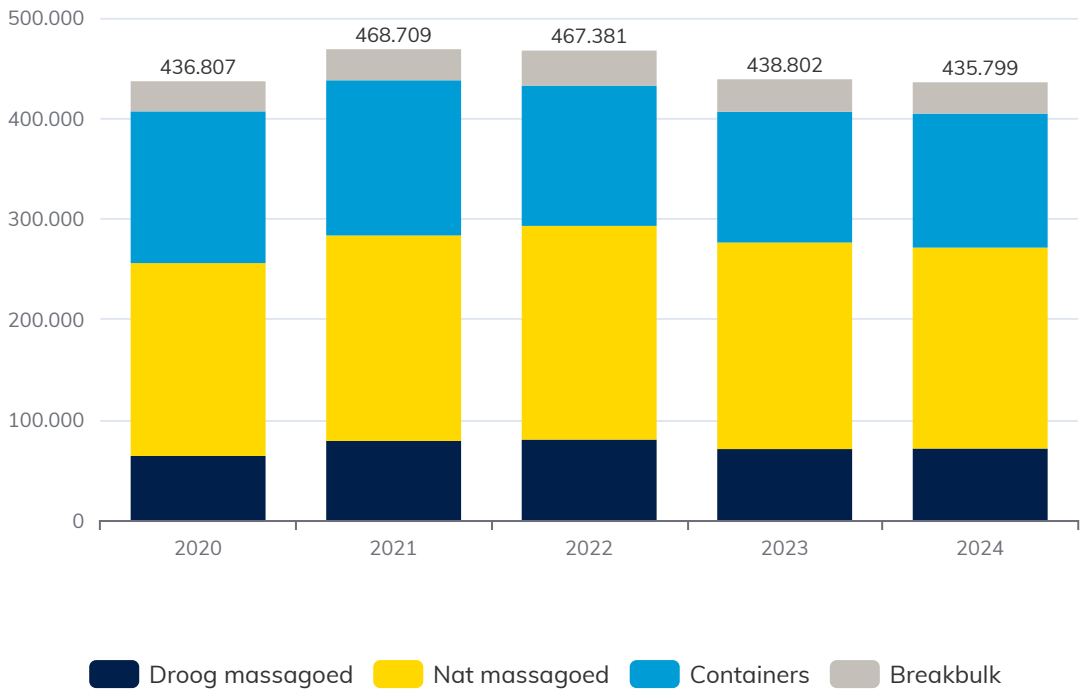
Overslag

Overslag Rotterdamse haven

(Brutogewicht x 1.000 metrische tonnen)	2024	2023	2022	2021	2020
Ertsen en schroot	29.701	28.112	25.579	30.264	22.658
Kolen	18.952	23.109	28.981	24.576	17.339
Agribulk	10.296	10.587	8.063	8.587	10.279
Biomassa	998	1.878	2.467	2.170	1.849
Overig droog massagoed	11.243	6.956	14.975	13.111	11.674
Subtotaal droog massagoed	**71.190**	**70.642**	**80.064**	**78.707**	**63.798**
Ruwe olie	97.822	102.465	103.948	98.174	93.561
Minerale olieproducten	55.555	55.097	58.913	66.076	60.065
LNG	11.292	11.922	11.495	7.013	6.241
Overig nat massagoed	35.359	36.143	38.414	33.326	32.120
Subtotaal nat massagoed	**200.027**	**205.627**	**212.771**	**204.589**	**191.986**
Totaal massagoed	**271.217**	**276.269**	**292.835**	**283.296**	**255.784**
Deepsea containers	86.701	88.319	93.078	97.224	94.999
Feeder containers	23.089	20.950	22.683	30.170	29.655
Shortsea containers	23.609	20.893	23.896	27.091	26.406
Containers	**133.400**	**130.162**	**139.657**	**154.485**	**151.060**
Roll-on Roll-off	25.343	25.883	27.252	24.013	23.958
Overig stukgoed	5.840	6.488	7.637	6.916	6.005
Breakbulk	**31.182**	**32.371**	**34.889**	**30.928**	**29.963**
Totaal stukgoed	**164.582**	**162.533**	**174.546**	**185.413**	**181.023**
Totaal overslag	**435.799**	**438.802**	**467.381**	**468.709**	**436.807**
Totaal in aantallen containers	7.962.299	7.816.755	8.315.417	8.896.425	8.436.240
Totaal in aantallen TEU	13.819.761	13.446.709	14.456.313	15.299.970	14.349.446

Overslag Groot Rotterdam is inclusief overslag terminals Hoek van Holland, Dordrecht, Schiedam en Vlaardingen. Deze overslag betreft voor 2024 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



Aanvoer goederen in de haven van Rotterdam

(Brutogewicht x 1.000 metrische tonnen)	2024	2023	2022	2021	2020
Ertsen en schroot	26.441	25.031	23.251	27.482	19.692
Kolen	17.601	21.771	27.740	23.444	16.610
Agribulk	8.963	9.353	7.256	7.741	9.252
Biomassa	971	1.868	2.434	2.165	1.834
Overig droog massagoed	8.673	5.353	12.125	11.058	9.555
Subtotaal droog massagoed	**62.650**	**63.377**	**72.806**	**71.888**	**56.943**
Ruwe olie	96.727	101.102	101.072	96.818	92.502
Minerale olieproducten	29.652	28.146	32.565	35.916	31.417
LNG	10.798	11.609	11.347	6.388	5.766
Overig nat massagoed	21.549	21.138	23.140	19.691	19.193
Subtotaal nat massagoed	**158.726**	**161.995**	**168.123**	**158.812**	**148.878**
Totaal massagoed	**221.376**	**225.372**	**240.930**	**230.701**	**205.821**
Deepsea containers	51.675	51.640	53.081	53.089	49.901
Feeder containers	11.492	10.425	11.589	15.783	15.691
Shortsea containers	9.571	8.384	9.851	10.926	10.673
Containers	**72.738**	**70.450**	**74.521**	**79.798**	**76.265**
Roll-on Roll-off	9.836	10.250	10.884	9.878	10.019
Overig stukgoed	3.587	4.026	5.025	4.793	3.911
Breakbulk	**13.424**	**14.276**	**15.910**	**14.671**	**13.930**
Totaal stukgoed	**86.162**	**84.726**	**90.431**	**94.469**	**90.195**
Totaal overslag	**307.538**	**310.099**	**331.360**	**325.170**	**296.016**
Totaal in aantallen containers	4.165.290	4.059.783	4.321.072	4.628.214	4.369.796
Totaal in aantallen TEU	7.219.010	6.974.480	6.949.945	7.955.286	7.430.622

Overslag Groot Rotterdam is inclusief overslag terminals Hoek van Holland, Dordrecht, Schiedam en Vlaardingen. Deze overslag betreft voor 2024 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)	2024	2023	2022	2021	2020
Ertsen en schroot	3.260	3.081	2.328	2.782	2.966
Kolen	1.351	1.338	1.241	1.132	729
Agribulk	1.333	1.234	807	846	1.027
Biomassa	27	10	33	5	15
Overig droog massagoed	2.569	1.603	2.850	2.053	2.119
Subtotaal droog massagoed	**8.540**	**7.265**	**7.258**	**6.818**	**6.856**
Ruwe olie	1.094	1.363	2.876	1.356	1.059
Minerale olieproducten	25.903	26.951	26.348	30.161	28.647
LNG	493	313	148	625	476
Overig nat massagoed	13.811	15.004	15.274	13.636	12.927
Subtotaal nat massagoed	**41.301**	**43.631**	**44.647**	**45.777**	**43.109**
Totaal massagoed	**49.841**	**50.897**	**51.905**	**52.595**	**49.965**
Deepsea containers	35.026	36.679	39.997	44.135	45.098
Feeder containers	11.597	10.524	11.094	14.388	13.963
Shortsea containers	14.038	12.509	14.045	16.165	15.733
Containers	**60.662**	**59.712**	**65.136**	**74.687**	**74.794**
Roll-on Roll-off	15.506	15.633	16.368	14.135	13.938
Overig stukgoed	2.252	2.461	2.612	2.122	2.094
Breakbulk	**17.759**	**18.095**	**18.979**	**16.257**	**16.032**
Totaal stukgoed	**78.420**	**77.807**	**84.116**	**90.944**	**90.826**
Totaal overslag	**128.262**	**128.703**	**136.021**	**143.539**	**140.791**
Totaal in aantallen containers	3.797.009	3.755.573	3.994.345	4.268.211	4.066.444
Totaal in aantallen TEU	6.600.750	6.469.793	7.506.368	7.344.684	6.918.825

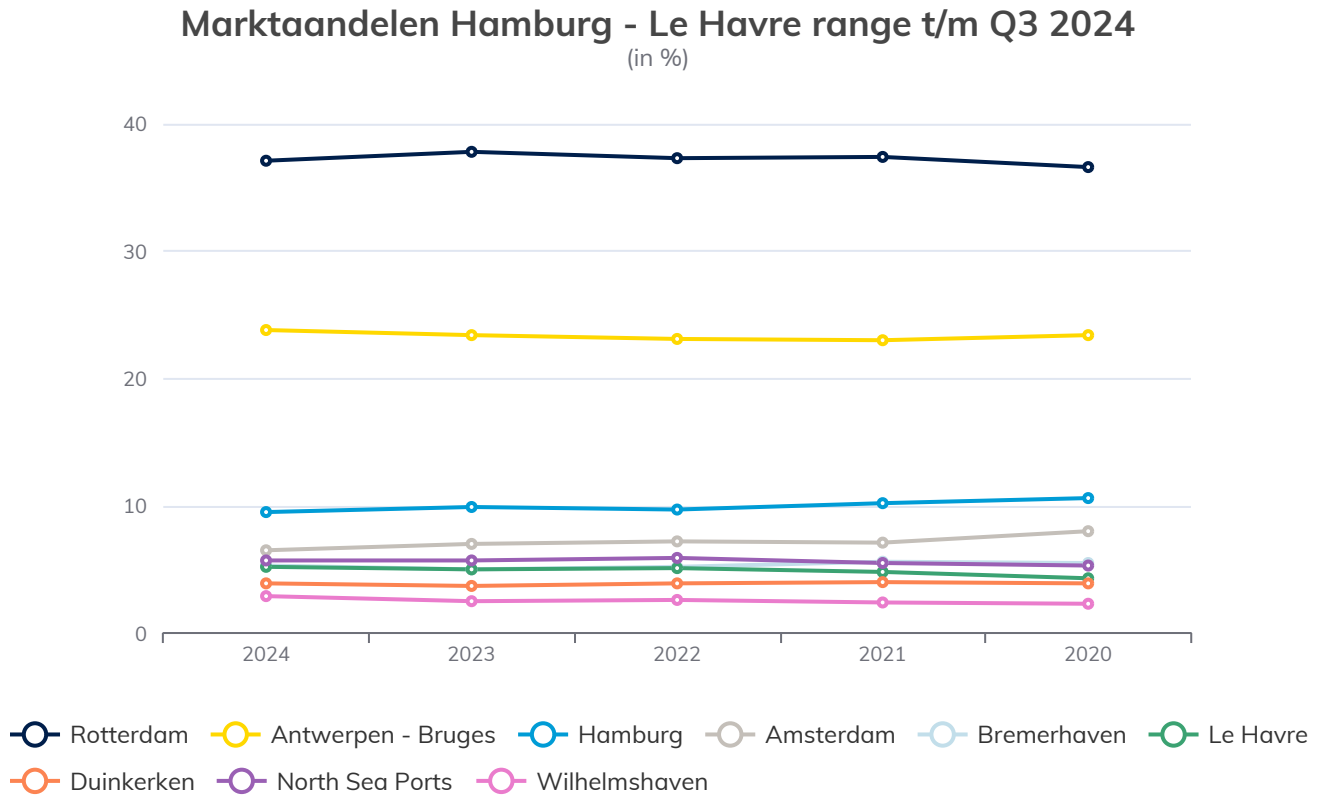
Overslag Groot Rotterdam is inclusief overslag terminals Hoek van Holland, Dordrecht, Schiedam en Vlaardingen. Deze overslag betreft voor 2024 4,2% van het totale overslagvolume van de aan- en afvoer. Het bijbehorende zeehavengeld komt niet aan het Havenbedrijf Rotterdam toe en wordt daarom niet in de financiële verslaglegging meegenomen.

Marktaandeel Hamburg - Le Havre range

Overslag Hamburg - Le Havre range

(Brutogewicht x 1.000 metrische tonnen)	2023	2022	2021	2020	2019
Rotterdam (Nederland)	438,8	467,4	468,7	436,8	469,4
Antwerpen - Bruges(België)	271,3	287,1	288,7	277,9	284,1
Hamburg (Duitsland)	114,5	119,9	128,7	126,3	136,6
Amsterdam (Nederland)	80,7	94,3	87,7	91,8	105,0
Bremerhaven (Duitsland)	58,5	64,0	69,6	66,5	69,4
Le Havre (Frankrijk)	58,5	61,8	61,5	52,4	65,8
Duinkerken (Frankrijk)	43,8	49,0	48,3	45,1	52,7
North Sea Ports (Nederland en België)	65,8	73,5	68,9	63,5	71,4
Wilhelmshaven (Duitsland)	30,1	32,3	30,8	28,3	29,3

*Ontwikkeling marktaandelen Hamburg - Le Havre range**

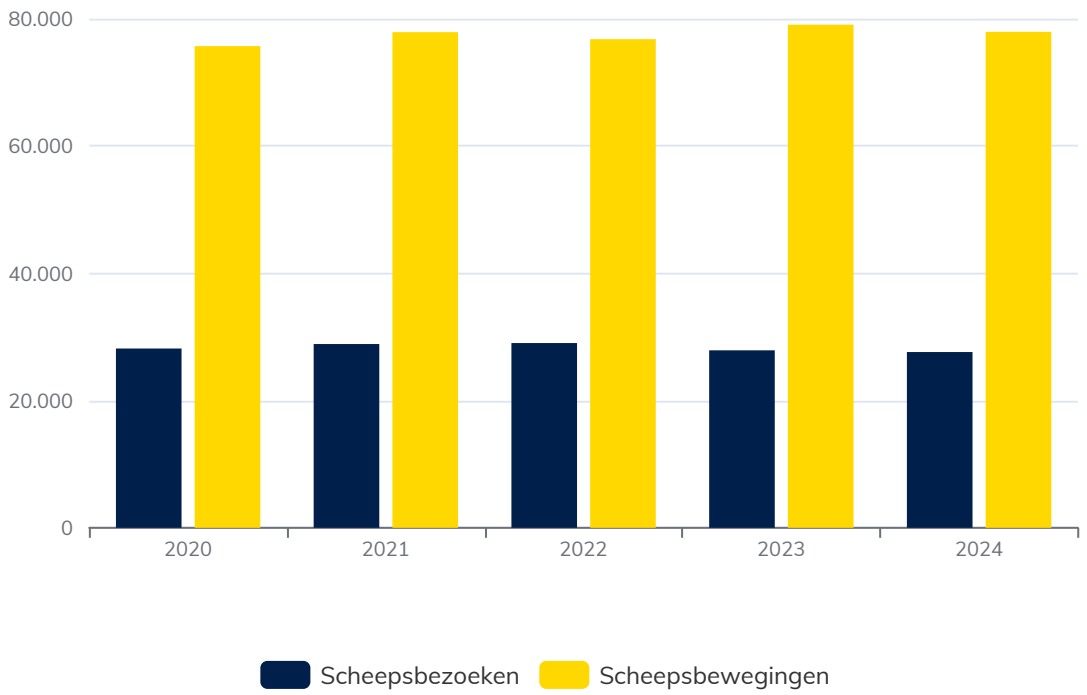


** De marktaandelen zijn gebaseerd op overslagcijfers tot en met het derde kwartaal 2024.*

Kwaliteit scheepvaartafwikkeling

	2024	2023	2022	2021	2020	2019
Bezoeken						
Tankschepen	8.255	8.328	8.657	8.595	8.174	8.445
Droge bulk	1.038	1.066	1.217	1.094	894	1.005
General Cargo	7.982	8.272	8.926	8.792	8.723	9.187
Volcontainer	6.632	6.795	6.740	7.166	7.341	7.723
Overige	3.710	3.425	3.489	3.229	3.038	3.131
Totaal	**27.617**	**27.886**	**29.029**	**28.876**	**28.170**	**29.491**
Veilig						
Scheepsbewegingen	77.916	79.045	76.769	77.869	75.679	79.293
Nautische Safety Index	6,07	7,51	6,39	7,46	7,99	6,56
Safety Environmental Index	7,4	7,63	7,33	7,36	7,78	7,61
Schoon						
Waterverontreinigen	173	218	162	182	183	169

Scheepsbezoeken en scheepsbewegingen



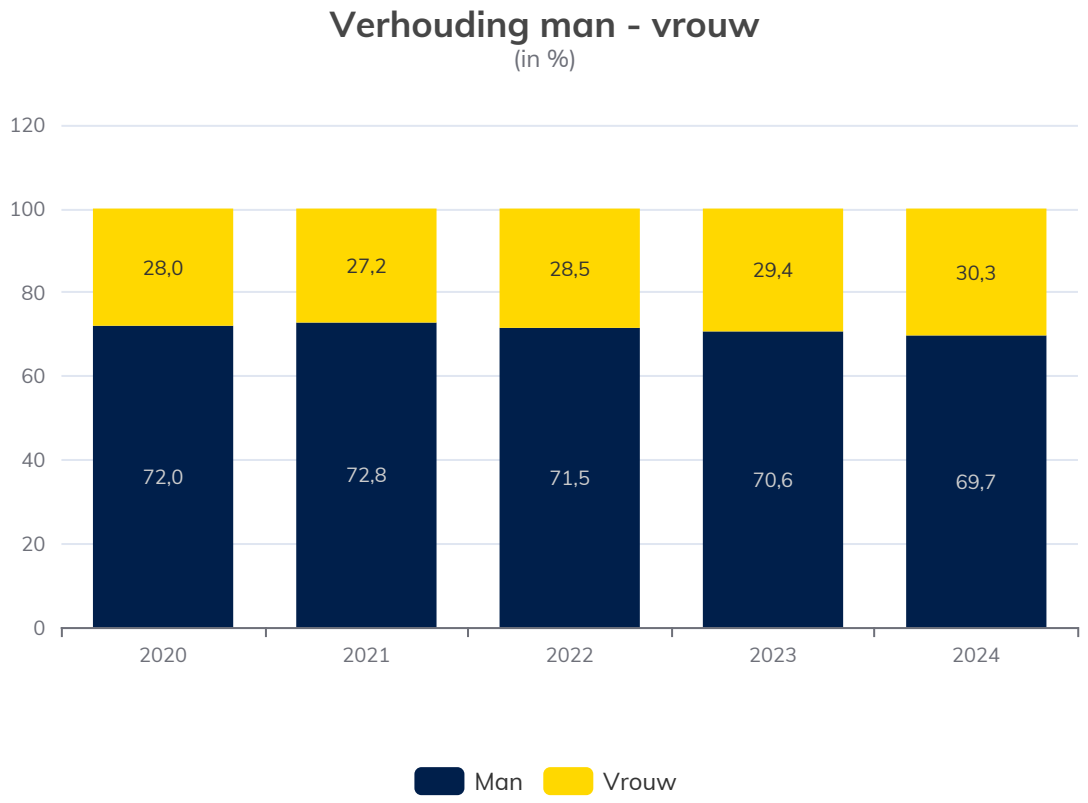
Mens en organisatie

Cijfers in aantallen per 31 december 2024

Verhouding man - vrouw

In aantal	2024	2023	2022	2021	2020
Verhouding man - vrouw - totaal					
Man - DHMR	387	384	379	388	400
Man - overig	583	557	549	531	518
Man - Totaal	**970**	**941**	**928**	**919**	**918**
Vrouw - DHMR	55	49	50	48	49
Vrouw - overig	367	342	320	296	308
Vrouw - totaal	**422**	**391**	**370**	**344**	**357**
Totaal	**1.392**	**1.332**	**1.298**	**1.263**	**1.275**

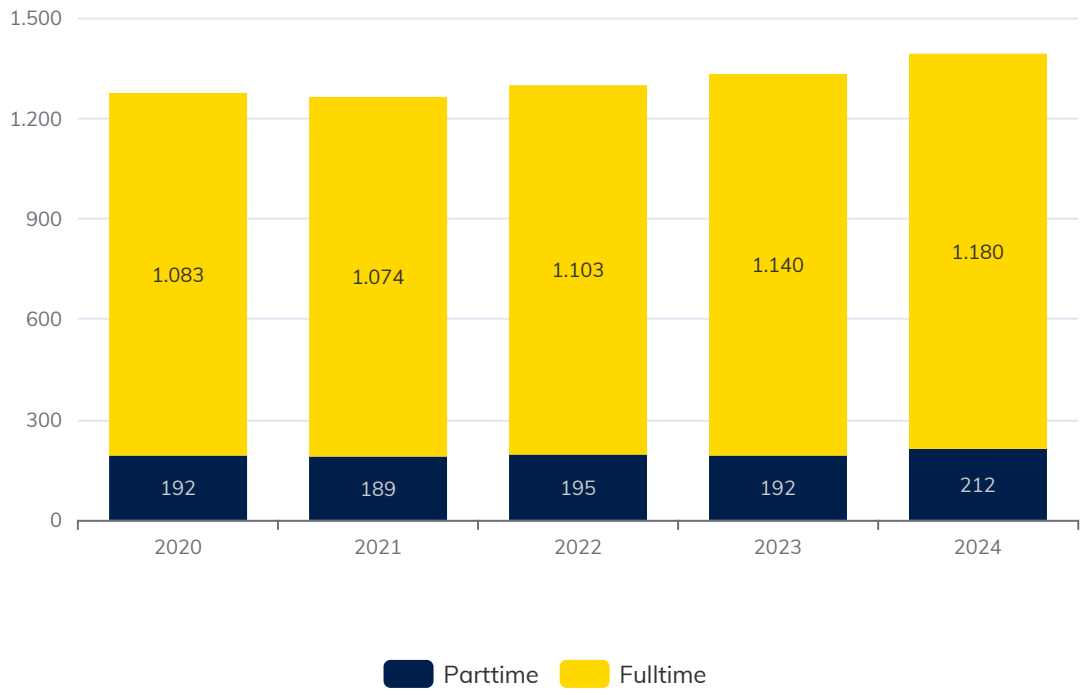
In aantal	2024	2023	2022	2021	2020
Verhouding man - vrouw - management					
Man management - DHMR	21	21	21	19	18
Man management - overig	51	44	39	41	41
Man management - Totaal	**72**	**65**	**60**	**60**	**59**
Vrouw management - DHMR	6	5	6	6	6
Vrouw management - overig	23	22	22	19	21
Vrouw management - totaal	**29**	**27**	**28**	**25**	**27**
Totaal	**101**	**92**	**88**	**85**	**86**



Verhouding fulltime - parttime

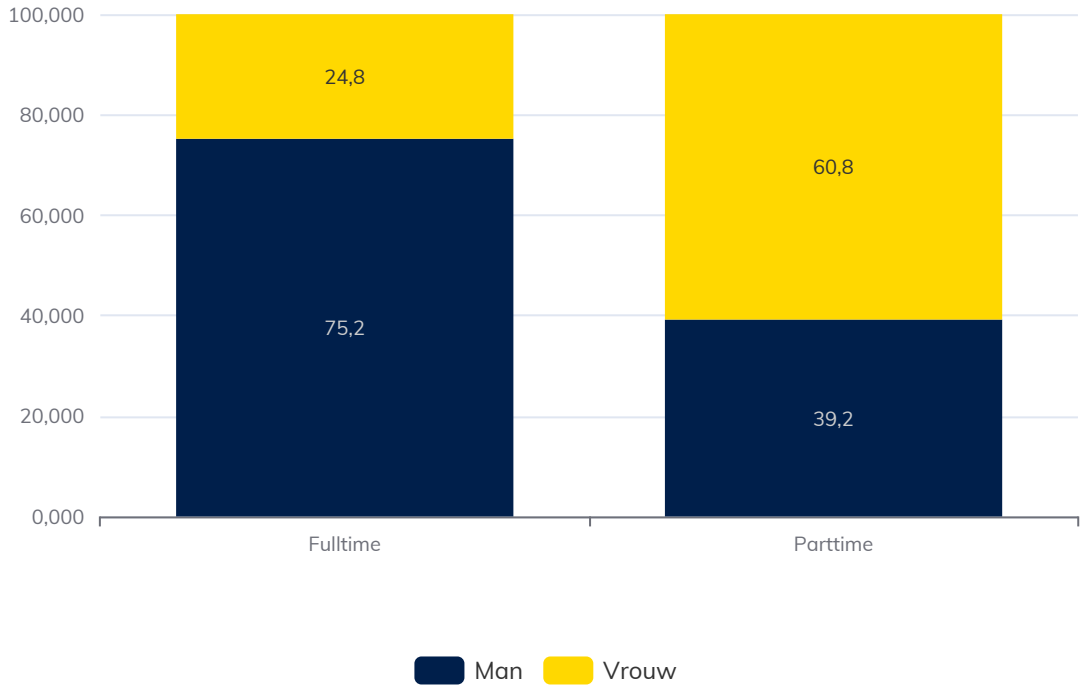
In aantal	2024	2023	2022	2021	2020
Verhouding parttime/fulltime					
Parttime - DHMR	30	30	36	37	37
Parttime - overig	182	162	159	152	155
Parttime - totaal	**212**	**192**	**195**	**189**	**192**
Fulltime - DHMR	412	403	393	399	412
Fulltime - overig	768	737	710	675	671
Fulltime - totaal	**1.180**	**1.140**	**1.103**	**1.074**	**1.083**
Totaal	**1.392**	**1.332**	**1.298**	**1.263**	**1.275**
Verhouding parttime/fulltime man - vrouw					
Parttime man - DHMR	16	13	17	19	16
Parttime man - overig	67	57	58	54	50
Parttime man - totaal	**83**	**70**	**75**	**73**	**66**
Parttime vrouw - DHMR	14	17	19	18	20
Parttime vrouw - overig	**115**	**105**	**101**	**98**	**105**
Parttime vrouw - totaal	**129**	**122**	**120**	**116**	**125**
Fulltime man - DHMR	371	371	362	369	384
Fulltime man - Overig	516	500	491	477	468
Fulltime man - Totaal	**887**	**871**	**853**	**846**	**852**
Fulltime vrouw - DHMR	41	32	31	30	29
Fulltime vrouw - Overig	252	237	219	198	203
Fulltime vrouw - Totaal	**293**	**269**	**250**	**228**	**232**
Totaal	**1.392**	**1.332**	**1.298**	**1.263**	**1.275**

Verhouding fulltime - parttime



Verhouding man vrouw fulltime parttime

(in %)



Instroom en uitstroom van medewerkers

Instroom	Leeftijd	Man	Vrouw	Totaal
	<30 jaar	29	34	63
	30-50 jaar	57	31	88
	>50 jaar	14	9	23
	Totaal	**100**	**74**	**174**

Uitstroom	Leeftijd	Man	Vrouw	Totaal
	<30 jaar	14	13	27
	30-50 jaar	29	17	46
	>50 jaar	28	13	41
	Totaal	**71**	**43**	**114**

% Personeelsverloop 8,6%

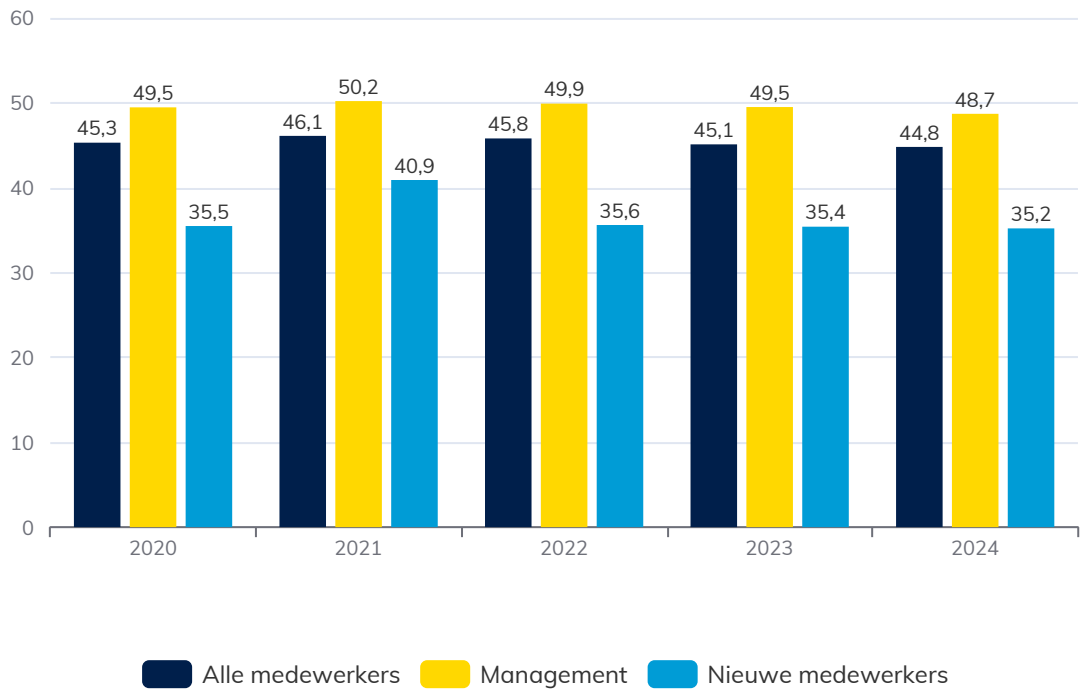
Leeftijd medewerkers

	2024	2023	2022	2021	2020
Leeftijd - DHMR					
20 - 29 jaar	46	43	38	42	43
30 - 39 jaar	121	114	100	92	90
40 - 49 jaar	94	88	96	107	112
50 - 60 jaar	124	129	130	135	146
> 60 jaar	57	59	65	60	58
Totaal	**442**	**433**	**429**	**436**	**449**
Leeftijd - overig					
20 - 29 jaar	115	104	90	70	82
30 - 39 jaar	220	203	203	189	191
40 - 49 jaar	232	232	232	228	237
50 - 60 jaar	288	271	259	252	235
> 60 jaar	95	89	85	88	81
Totaal	**950**	**899**	**869**	**827**	**826**

Gemiddelde leeftijd medewerkers

Gemiddelde leeftijd (jaren)	2024	2023	2022	2021	2020
Medewerkers					
Alle medewerkers - DHMR	44,9	45,6	46,8	46,8	46,3
Alle medewerkers - overig	44,8	44,8	45,3	45,8	44,8
Alle medewerkers - totaal	**44,8**	**45,1**	**45,8**	**46,1**	**45,3**
Management					
Management - DHMR	52,4	51,4	51,1	52,8	52
Management - overig	47,5	48,8	49,4	49,1	48,3
Management - totaal	**48,7**	**49,5**	**49,9**	**50,2**	**49,5**
Nieuwe medewerkers					
Nieuwe medewerkers - DHMR	32,3	33,7	33,6	37	29,9
Nieuwe medewerkers - overig	36,2	36,2	36,1	41,6	37,1
Nieuwe medewerkers - totaal	**35,2**	**35,4**	**35,6**	**40,9**	**35,5**

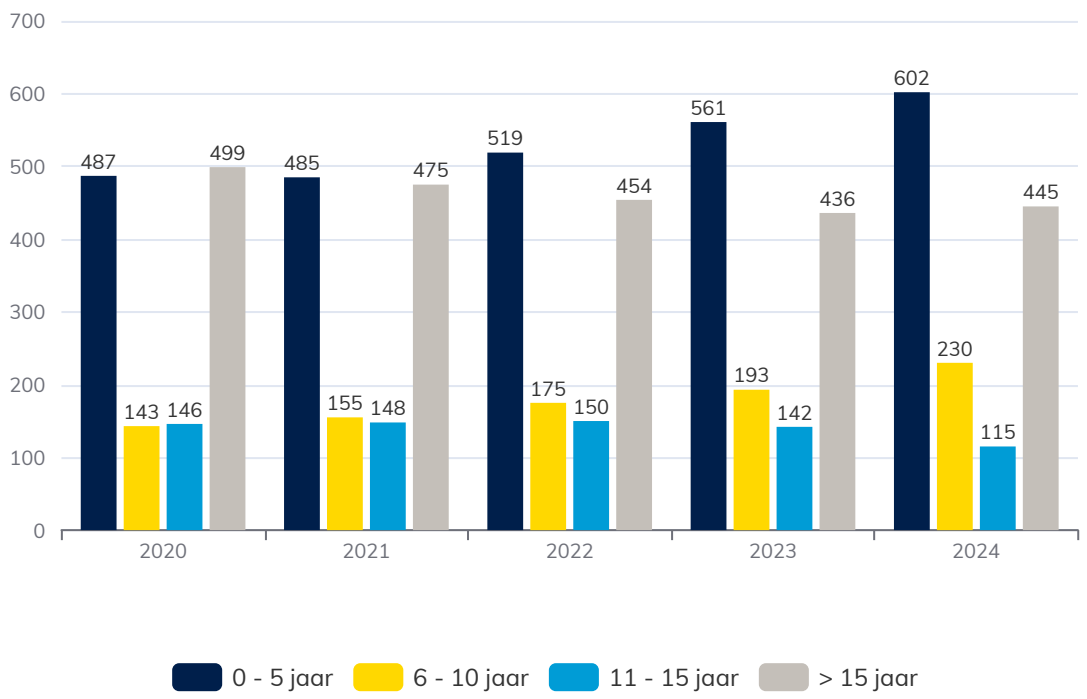
Gemiddelde leeftijd



Dienstjaren

In aantal	2024	2023	2022	2021	2020
Dienstjaren - DHMR					
0 - 5 jaar	153	143	124	118	118
6 - 10 jaar	55	45	36	39	33
11 - 15 jaar	26	31	39	35	39
> 15 jaar	208	214	230	244	259
Totaal	**442**	**433**	**429**	**436**	**449**
Dienstjaren - overig					
0 - 5 jaar	449	418	395	367	369
6 - 10 jaar	175	148	139	116	110
11 - 15 jaar	89	111	111	113	107
> 15 jaar	237	222	224	231	240
Totaal	**950**	**899**	**869**	**827**	**826**

Aantal dienstjaren



Ziekteverzuim

Ziekteverzuim	2024	2023	2022	2021	2020
Ziekteverzuimpercentage - DHMR	6,1%	5,9%	5,4%	5,1%	5,3%
Ziekteverzuimpercentage - overig	3,8%	4,0%	4,0%	3,1%	3,6%
Ziekteverzuimpercentage - totaal	**4,6%**	**4,6%**	**4,4%**	**3,8%**	**4,1%**

Overige informatie medewerkers

	2024	2023	2022	2021	2020
CAO					
% medewerkers dat onder de CAO valt	98,9%	98,7%	98,6%	98,5%	98,4%
Verhouding CAO - niet CAO medewerkers	1376-16	1314-18	1280-18	1244-19	1254-21
Veilige werkomgeving					
Lost time injury frequency rate	0,79	0,41	0,43	0,42	2,2
Ongevallen met verzuim	2	1	1	1	5

Contractvorm

Contractvorm (in aantal)	2024	2023	2022
Bepaalde tijd - man	80	114	80
Bepaalde tijd - vrouw	120	74	69
Totaal bepaalde tijd	**200**	**188**	**149**
Onbepaalde tijd - man	850	827	848
Onbepaalde tijd - vrouw	342	317	301
Totaal onbepaalde tijd	**1.192**	**1.144**	**1.149**
Totaal	**1.392**	**1.332**	**1.298**

Externe medewerkers

In aantallen per 31 december 2024

Functie	2024	2023	2022
Adviseur	34	37	35
Analytics Specialist	5	6	6
Asset Manager	7	2	2
Business manager	2		2
Control & Compliance	1		1
Data Scientist	1	4	3
Development Lead	2	2	1
Development Professional	10	10	8
Executive manager		1	1
Ontwerper	2	3	1
Port Engineer	31	26	27
Product Lead	2		
Project- / Programmamanager	27	28	21
Scheepsvaartmeester			1
Secretaresse	1	2	
Service & Contract Manager	6	8	8
Software & System Engineer	42	49	50
Supportmedewerker	12	13	15
Totaal	**185**	**191**	**182**

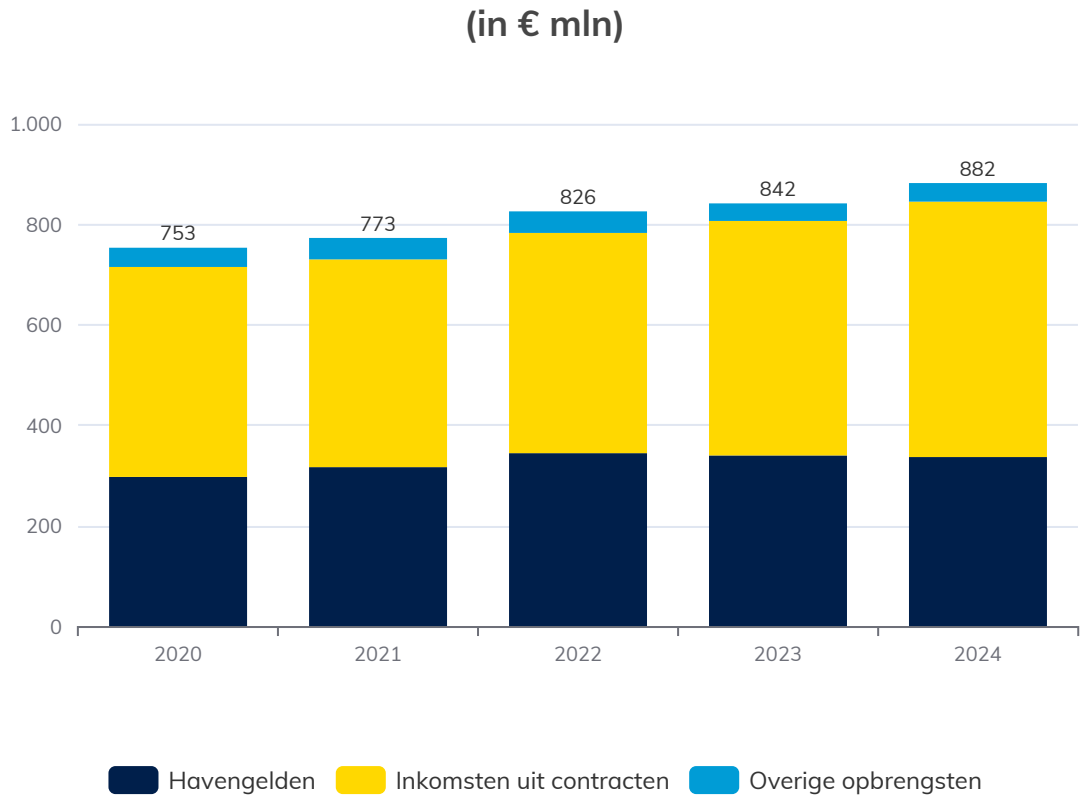
Ongevallen

	Medewerkers			Contractors		
	2024	2023	2022	2024	2023	2022
Dodelijk ongeval	0	0	0	0	0	0
Ongeval met verzuim > 1 dag (LTI)	2	1	1	7	8	5
Ongeval met aangepast werk (RWC)	0	1	1	1	1	0
Ongeval met verzuim < 1 dag (MTC)	2	1	0	6	7	3
Ongeval zonder verzuim (EHBO)	6	4	8	5	10	7
Bijna ongeval (HIPO)	0	1	1	7	5	9
Bijna ongeval	7	5	5	8	14	13
Onveilige situatie / gedrag	166	185	91	481	637	730
Positieve observatie	80	38		165	173	37
Dagen verzuim a.g.v. ongevallen	266	21	4			

Financieel historisch overzicht

(afgeronde bedragen x € 1 miljoen)	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Balans									
Activa	6.308	6.210	6.101	6.221	5.778	5.524	5.423	4.324	4.216
Eigen vermogen	4.695	4.553	4.450	4.314	4.181	3.955	3.810	2.686	2.603
Langlopende schulden	1.323	1.364	1.358	1.629	1.354	1.309	1.299	1.249	1.163
Geinvesteerd vermogen	6.017	5.917	5.809	5.943	5.535	5.264	5.109	3.935	3.766
Voorzieningen + kortlopende schulden	291	293	293	277	243	260	314	388	450
Totaal vermogen	**6.308**	**6.210**	**6.101**	**6.221**	**5.778**	**5.524**	**5.423**	**4.324**	**4.216**
Winst-en-verliesrekening									
Som der bedrijfsopbrengsten	882	842	826	773	753	707	707	712	681
Operationele lasten	319	293	282	260	276	273	268	261	239
EBITDA	563	549	543	512	478	433	439	451	442
Afschrijving	179	187	178	190	161	153	146	148	140
Bedrijfsresultaat (EBIT)	385	361	366	322	316	280	293	303	302
Financiële baten en lasten	-44	-52	-47	-49	-45	-42	-44	-62	-86
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen	341	309	318	274	271	238	249	241	216
Belastingen	-78	-76	-81	-33	79	-2	961	-60	
Resultaat deelnemingen	10	0	10	7	2	3	5	6	8
Nettoresultaat	**274**	**234**	**247**	**247**	**352**	**239**	**1.215**	**187**	**224**
Kasstroomoverzicht									
Operationele kasstroom	421	440	491	293	382	418	297	274	330
Investeringskasstroom	-243	-232	-221	-220	-247	-310	-365	-156	-167
Financieringskasstroom	-159	-95	-383	11	-64	-107	-25	-159	-108
Saldo kasstroom	**18**	**113**	**-113**	**84**	**71**	**0,4**	**-93**	**-41**	**168**
Bruto-investeringen									
Klantgebonden infrastructuur	130	120	131	106	100	150	150	104	101
Publieke infrastructuur[1]	116	104	75	85	130	146	132	87	64
Bedrijfsmiddelen	47	39	36	29	27	29	37	22	16
Deelnemingen	49	29	12	4	8	13	89		
Technische adviezen	-22	4	3	3					
Totaal bruto-investeringen	**321**	**295**	**257**	**226**	**266**	**338**	**408**	**214**	**179**
Ratio's									
Solvabiliteit (in %, incl. achtergestelde leningen)	74	73	73	69	72	72	70	62	62
Net debt/EBITDA	1,1	1,3	1,4	1,8	2,0	2,1	2,1	1,7	1,8
Interest coverage rate (ICR)[2]	6,4	6,1	7,0	6,3	6,5	5,8	6,1	4,9	3,5

Omzet


(in € mln)
1.000
800
600
400
200
0
753
773
826
842
882
2020
2021
2022
2023
2024
Havengelden
Inkomsten uit contracten
Overige opbrengsten

7.4 Natuur in de haven

Beschermd gebied	Omschrijving
Natura 2000	
Voordelta (83.500 ha)	Zeer dynamisch deel van de ondiepe zee westelijk van de Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden, belangrijk vanwege de overgang tussen het zoute mariene milieu en de intergetijdengebieden van de (voormalige) estuaria.
Solleveld & Kapittelduinen (800 ha)	Grotendeels oude, ontkalkte duinen ten noorden van het HIC, waarin kenmerkende heideterreintjes en landgoederen voorkomen met hun specifieke biodiversiteit.
Voornes Duin (1.400 ha)	Jonge, kalkrijke duinen met veel verschillende landschapstypen en geassocieerde flora en fauna, inclusief twee duinmeren.
Oude Maas (500 ha)	De oevers van deze rivier vormen het grootste zoetwatergetijdengebied van Nederland met bijbehorende landschapstypen, zoals grienden en wilgenbossen.
Natuurnetwerk Nederland (NNN)	
Nieuwe Waterweg	Een van de weinige open verbindingen tussen rivier en open zee, en daarmee van essentieel belang zijn voor de jaarlijkse migratie van veel vissoorten.
Hartelkanaal	Een van de weinige open verbindingen tussen rivier en open zee, en daarmee van essentieel belang zijn voor de jaarlijkse migratie van veel vissoorten.
Kleine Beer	Moerasgebied en vochtige hooilanden van ca. 11 Ha, waar veel bijzondere plantensoorten voorkomen, zoals teer guichelheil en moeraswespenorchis. Beheer door Zuid-Hollands Landschap.
Kasteelgaarde Rhoon	Landgoed uit de 16e eeuw met stinzeplanten en oud lindebos. Beheerd door Zuid-Hollands Landschap.
De Oranjeplassen, Maassluis	Van belang voor veel water- en rietvogels, zoals roerdomp en kleine karekiet. Beheerd door Zuid-Hollands Landschap.
De Rietputten, Vlaardingen	Natte rietnatuur op voormalige baggerstort, van belang voor vele rietvogelsoorten. Beheerd door Natuurmonumenten. Wordt door Rijkswaterstaat heringericht als compensatie ten behoeve van de aanleg van de Maasdeltatunnel.

Fauna — Rode-Lijstsoorten in het havengebied in 2024

			deelgebieden						
Soort									
vogels		**Rode-Lijst-status [1]**	**WE**	**DE**	**BT**	**EU**	**MA**	**M4H en overig**	**DO**
Patrijs	*Perdix perdix*	KW	-	-	-	-	-	-	-
Koekoek	*Cuculus canorus*	KW	-	-	-	+	+	-	-
Bontbekplevier	*Charadrius hiaticula*	KW	-	-	-	-	+	-	-
Strandplevier	*Charadrius alexandrinus*	BE	-	-	-	-	(+)	-	-
Tureluur	*Tringa totanus*	GE	-	-	-	+	+	-	-
Grote mantelmeeuw	*Larus marinus*	GE	-	-	-	+	+	-	-
Dwergstern	*Sternula albifrons*	KW	-	-	-	-	(+)	-	-
Visdief	*Sterna hirundo*	GE	+	+	-	-	+	-	-
Ransuil	*Asio otus*	KW	-	-	-	-	-	-	-
Boomvalk	*Falco subbuteo*	KW	+	-	+	-	+	-	-
Torenvalk	*Falco tinnunculus*	KW	-	-	-	+	+	-	-
Veldleeuwerik	*Alauda arvensis*	GE	-	-	-	-	+	-	-
Spotvogel	*Hippolais icterina*	GE	-	-	-	+	+	-	-
Nachtegaal	*Luscinia megarhynchos*	KW	-	-	-	+	+	-	-
Grauwe vliegenvanger	*Muscicapa striata*	GE	-	-	-	-	-	-	-
Tapuit	*Oenanthe oenanthe*	BE	-	-	-	-	-	-	-
Huismus	*Passer domesticus*	GE	+	-	+	-	-	+	+
Graspieper	*Anthus pratensis*	GE	-	-	-	+	+	-	-
Kneu	*Carduelis cannabina*	GE	-	-	+	+	+	-	-
zoogdieren			**WE**	**DE**	**BT**	**EU**	**MA**	**M4H en overig**	**Do**
Zwarte rat	*Rattus rattus*	BE	-	-	-	-	-	-	-
Haas	*Lepus europaeus*	GE	+	+	+	+	+	+	+
Konijn	*Oryctolagus caniculus*	GE	+	+	+	+	+	+	+
Laatvlieger	*Eptesicus serotinus*	KW	-	-	-	-	+	-	-
Hermelijn	*Mustela erminea*	KW	-	-	-	-	-	-	-
Wezel	*Mustela nivalis*	GE	-	-	-	-	+	-	-
Bunzing	*Mustela putorius*	KW	-	-	-	+	-	-	-
bijen			**WE**	**DE**	**BT**	**EU**	**MA**	**M4H en overig**	**Do**
Donkere rimpelrug	*Andrena bimaculata*	KW	-	+	-	-	+	-	-
Weidebij	*Andrena gravida*	KW	-	+	-	+	-	-	-
Donkere klaverzandbij	*Andrena labialis*	KW	-	-	-	-	+	-	-
Gebandeerde dwergzandbij	*Andrena niveata*	BE	-	-	-	+	+	-	-
Koolzwarte zandbij	*Andrena pilipes*	BE	-	-	-	+	-	-	-
Doornkaakzandbij	*Andrena trimmerana*	GE	-	-	-	+	-	-	-
Geelstaartklaverzandbij	*Andrena wilkella*	KW	-	-	-	+	+	-	-
Grote/tweekleurige koekoekshommel	*Bombus bohemicus/ vestalis*	KW	-	-	-	-	+	-	-

			deelgebieden						
Veenhommel	*Bombus jonellus*	KW	-	-	-	-	+	-	-
Grote koekoekshommel	*Bombus vestalis*	KW	-	+	-	-	-	-	-
Zwaluwbij	*Hoplitis anthocopoides*	VN	-	-	-	-	+	-	-
Kortsprietgroefbij	*Lasioglossum brevicorne*	KW	-	-	-	+	-	-	-
Kustbehangersbij	*Megachile maritima*	BE	-	-	-	-	+	-	-
Roodsprietwespbij	*Nomada fulvicornis*	KW	-	-	+	-	+	-	-
zweefvliegen			**WE**	**DE**	**BT**	**EU**	**MA**	**M4H en overig**	**Do**
Zilverkopgitje	*Cheilosia uviformis*	BE	-	-	-	+	-	-	-
Gewone korsetzweefvlieg	*Neoascia podagrica*	GE	-	-	+	-	-	-	-
dagvlinders			**WE**	**DE**	**BT**	**EU**	**MA**	**M4H en overig**	**Do**
Heivlinder	*Hipparchia semele*	KW	-	-	-	-	+	-	-
Oranje zandoogje	*Pyronia tithonus*	GE	-	+	+	+	+	-	-
Bruin blauwtje	*Plebeius agestis*	GE	-	+	+	+	+	-	-
nachtvlinders			**WE**	**DE**	**BT**	**EU**	**MA**	**M4H en overig**	**Do**
Brandnetelkapje	*Abrostola tripartita*	KW	-	-	-	-	+	-	-
Bonte worteluil	*Agrotis vestigialis*	KW	-	-	-	-	+	-	-
Spurrie-uil	*Anarta trifolii*	GE	-	-	-	+	+	-	-
Getekende rozenspanner	*Anticlea derivata*	GE	-	-	-	-	+	-	-
Kweekgrasuil	*Apamea sordens*	GE	-	-	-	+	-	-	-
Geelbruine rietboorder	*Archanara dissoluta*	BE	-	-	-	-	+	-	-
Grote beer	*Arctia caja*	GE	-	-	-	+	+	-	-
Peper-en-zoutvlinder	*Biston betularia*	GE	-	-	-	-	+	-	-
Vlasbekuiltje	*Calophasia lunula*	BE	-	-	-	-	-	-	-
Kleine herculesspanner	*Cepphis advenaria*	KW	-	-	-	-	-	-	-
Grasbeertje	*Coscinia cribraria*	BE	-	-	-	-	+	-	-
Gewone breedvleugeluil	*Diarsia rubi*	GE	-	-	-	+	+	-	-
Klein kokerbeertje	*Eilema pygmaeola*	BE	-	-	-	-	-	-	-
Geelschouderspanner	*Ennomos alniaria*	KW	-	-	-	-	-	-	-
Leverkleurige spanner	*Euchoeca nebulata*	KW	-	-	-	+	-	-	-
Oranje agaatspanner	*Eulithis testata*	KW	-	-	-	-	-	-	-
Bijvoetdwergspanner	*Eupithecia innotata*	BE	-	-	-	-	+	-	-
Esdoorndwergspanner	*Eupithecia inturbata*	GE	-	-	-	+	-	-	-
Meldedwergspanner	*Eupithecia simpliciata*	BE	-	-	-	-	-	-	-
Guldenroededwergspanner	*Eupithecia virgaureata*	KW	-	-	-	+	+	-	-
Bastaardsatijnvlinder	*Euproctis chrysorrhoea*	GE	-	-	-	-	+	-	-
Variabele worteluil	*Euxoa cursoria*	BE	-	-	-	-	+	-	-
Graanworteluil	*Euxoa tritici*	KW	-	-	-	-	+	-	-
Egelskopboorder	*Globia sparganii*	KW	-	-	-	-	-	-	-

			deelgebieden						
Goudgele boorder	*Gortyna flavago*	KW	-	-	-	+	+	-	-
Tweekleurige uil	*Hecatera bicolorata*	KW	-	-	-	-	+	-	-
Lichte daguil	*Heliothis viriplaca*	KW	-	-	-	-	+	-	-
Gele lis-boorder	*Helotropha leucostigma*	KW	-	-	-	-	+	-	-
Hopwortelboorder	*Hepialus humuli*	KW	-	-	-	-	+	-	-
Walstropijlstaart	*Hyles gallii*	BE	-	-	-	-	+	-	-
Egale stipspanner	*Idaea straminata*	KW	-	-	-	-	-	-	-
Hageheld	*Lasiocampa quercus*	GE	-	-	-	+	+	-	-
Bruine sikkeluil	*Laspeyria flexula*	BE	-	-	-	+	+	-	-
Gestippelde rietboorder	*Lenisa geminipuncta*	KW	-	-	-	-	-	-	-
Satijnvlinder	*Leucoma salicis*	KW	-	-	-	+	+	-	+
Lichte blokspanner	*Lobophora halterata*	BE	-	-	-	+	-	-	-
Gewone grasuil	*Luperina testacea*	GE	-	-	+	+	-	-	-
Getekende gamma-uil	*Macdunnoughia confusa*	GE	-	-	+	+	+	-	-
Ringelrups	*Malacosoma neustria*	KW	-	-	-	-	+	-	-
Kooluil	*Mamestra brassicae*	GE	-	-	-	+	-	-	-
Helmgrasuil	*Mythimna litoralis*	BE	-	-	-	-	+	-	-
Spitsvleugelgrasuil	*Mythimna straminea*	KW	-	-	-	-	+	-	-
Kameeltje	*Notodonta ziczac*	GE	-	-	-	-	+	-	-
Populierenwespvlinder	*Paranthrene tabaniformis*	BE	-	-	-	-	-	-	-
Agaatvlinder	*Phlogophora meticulosa*	GE	-	-	+	-	+	-	-
Vale duinrietboorder	*Photedes extrema*	BE	-	-	-	-	-	-	-
Kustuil	*Polymixis lichenea*	BE	-	-	+	-	+	-	-
Prachtstipspanner	*Scopula marginepunctata*	KW	+	-	-	-	+	-	-
Herculesje	*Selenia dentaria*	GE	-	-	-	-	-	-	-
Kleine rietvink	*Simyra albovenosa*	KW	-	-	-	-	+	-	-
Geelvleugeluil	*Thalpophila matura*	KW	-	-	-	+	+	-	-
Gewone gouduil	*Xanthia icteritia*	KW	-	-	-	-	-	-	-
weekdieren			**WE**	**DE**	**BT**	**EU**	**MA**	**M4H en overig**	**DO**
Fijngeribde grasslak	*Candidula gigaxii*	BE	+	-	+	+	+	+	-
Kleine karthuizerslak	*Monacha cartusiana*	BE	-	-	-	+	-	-	-

[1]: Rode-Lijststatus: GE = Gevoelig, Kwetsbaar = KW, BE = Bedreigd, EB = Ernstig Bedreigd en VN = Verdwenen uit Nederland

[2]: Deelgebieden: WE = Waal-/Eemhaven, DE = Distripark Eemhaven, BT = Botlek, EU = Europoort, MA = Maasvlakte M4H = Merwe-Vierhavensgebied en DO = Zeehavengebied Dordrecht

+/- = aan-/afwezig net buiten erfpachtgebied, evt. binnen grens gebiedsplan. ? = Voorheen vastgesteld, geen waarnemingen bekend uit 2024

Blauw gemarkeerde soorten zijn in 2024 niet (in geval van vogels: territoriaal of broedend) waargenomen, maar wel in eerdere jaren.

Flora — Rode-Lijstsoorten in het havengebied in 2024

			deelgebieden						
Soort		**RL-status**	**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	-	-	-	-	+	-	-
Schorrenzoutgras	*Triglochin maritima*	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	-	-	-	-	-	-	-
Klein 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	-	+	+	+	-	-	-
Gestreepte klaver	*Trifolium striatum*	KW	-	-	+	-	-	-	-
Ruwe klaver	*Trifolium scabrum*	GE	-	-	-	-	-	-	-
Gewone agrimonie	*Agrimonia eupatoria*	GE	-	-	+	-	+	+	-
Echt lepelblad	*Cochlearia officinalis subsp. officinalis*	BE	-	-	+	+	-	-	-
Melkkruid	*Glaux maritima*	KW	-	-	-	+	+	-	-
Blauw walstro	*Sherardia arvensis*	KW	-	-	+	+	+	-	-
Smalle raai	*Galeopsis angustifolia*	EB	#	-	-	-	#	-	-
Wild kattenkruid	*Nepeta cataria*	KW	-	-	-	-	+ (SI)	-	-
Gewone vleugeltjesbloem	*Polygala vulgaris*	GE	-	-	-	-	+	-	-
Rode ogentroost	*Odontites vernus subsp. serotinus*	GE	-	-	-	+	+	-	-
Stijve ogentroost	*Euphrasia stricta*	GE	-	-	-	-	+	-	-
Blauwe zeedistel	*Eryngium maritimum*	KW	-	-	-	-	+	-	-
Selderij	*Apium graveolens*	KW	-	-	-	-	+	-	-
Knopig doornzaad	*Torilis nodosa*	KW	-	-	+	+	+	-	-
Beemdkroon	*Knautia arvensis*	KW	-	-	-	-	+	-	-

			deelgebieden						
Moeraskruiskruid	*Jacobaea paludosa*	KW	-	-	-	-	-	-	-
Driedistel	*Carlina vulgaris*	BE	-	-	-	-	+	-	-
Stinkend streepzaad	*Crepis foetida*	GE	+	-	-	-	-	-	-
Paardenbloemstreepzaad	*Crepis vesicaria subsp. taraxacifolia*	KW	-	-	+	+	+	-	-
Korenbloem	*Centaurea cyanus*	GE	-	-	-	-	-	-	-
Trosdravik	*Bromus racemosus*	KW	-	-	-	-	-	-	-

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).

Deelgebieden: WE = Waal-/Eemhaven, DE = Distripark Eemhaven, BT = Botlek, EU = Europoort, MA = Maasvlakte M4H = Merwe--Vierhavensgebied en DO = Zeehavengebied Dordrecht. (Sl) = Slufter.

+ / - : vastgesteld /niet vastgesteld in 2024. # Binnen erfpachtgebied buiten beheergebied.

Blauw gemarkeerde soorten zijn in 2024 niet waargenomen, maar wel in eerdere jaren.

7.5 Assurance-rapport met beperkte mate van zekerheid van de onafhankelijke accountant over de duurzaamheidsinformatie in het jaarverslag 2024 van Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Aan de algemene directie en de raad van commissarissen van Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Onze conclusie

Wij hebben een assurance-opdracht met beperkte mate van zekerheid uitgevoerd op de duurzaamheidsinformatie in de jaarverslag van Havenbedrijf Rotterdam N.V. te Rotterdam over 2024.

Op basis van de door ons uitgevoerde werkzaamheden en de verkregen assurance-informatie is ons niets gebleken op grond waarvan wij zouden moeten veronderstellen dat de in het jaarverslag opgenomen duurzaamheidsinformatie geen, in alle van materieel belang zijnde aspecten, getrouwe weergave geeft van:

- Het beleid ten aanzien van duurzaamheidsonderwerpen; en
- De bedrijfsvoering, de gebeurtenissen en de prestaties op dat gebied in 2024

in overeenstemming met de van toepassing zijnde criteria zoals toegelicht in de sectie ‘Criteria’.

De duurzaamheidsinformatie bestaat uit hoofdstukken 'Inleiding', 'Het Havenbedrijf Rotterdam', 'Duurzaamheidsverslag' (uitgezonderd EU-Taxonomie) en 'Overige informatie' van het jaarverslag.

De basis voor onze conclusie

Wij hebben onze assurance-opdracht verricht volgens het Nederlands recht, waaronder de Nederlandse Standaard 3810N ‘Assurance-opdrachten inzake duurzaamheidsverslaggeving’. Deze opdracht is gericht op het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Onze verantwoordelijkheden voor de assurance-opdracht over de duurzaamheidsinformatie'.

Wij zijn onafhankelijk van Havenbedrijf Rotterdam N.V. zoals vereist in de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Dit houdt onder meer in dat wij geen activiteiten ondernemen die conflicterend kunnen zijn met onze onafhankelijke assurance-opdracht. Daarnaast hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

Wij vinden dat de door ons verkregen assurance-informatie voldoende en geschikt is als basis voor onze conclusie.

Criteria

De toegepaste criteria voor het opstellen van de duurzaamheidsinformatie zijn de GRI Sustainability Reporting Standards, (GRI Standaarden) en de aanvullend toegepaste criteria zoals toegelicht in hoofdstuk 'Toelichting bij de KPI's' van het jaarverslag.

De duurzaamheidsinformatie is opgesteld in overeenstemming met ('in accordance with') de GRI Sustainability Reporting Standards (GRI Standaarden). De toegepaste GRI Standaarden zijn opgenomen in de GRI Content index zoals toegelicht in hoofdstuk 'Global reporting initiative content index' van het jaarverslag.

De vergelijkbaarheid van de duurzaamheidsinformatie tussen entiteiten onderling en in de tijd kan beïnvloed worden door het ontbreken van geüniformeerde praktijken ter beoordeling en meting van deze informatie. Dit biedt de mogelijkheid verscheidene, acceptabele meettechnieken toe te passen.

Daarom dient de duurzaamheidsinformatie gelezen en begrepen te worden samen met de toegepaste criteria.

Materialiteit

Op basis van onze professionele oordeelsvorming hebben wij materialiteitsniveaus bepaald voor elk relevant onderwerp in de duurzaamheidsinformatie. Bij het evalueren van onze materialiteitsniveaus hebben wij kwantitatieve en kwalitatieve factoren evenals de relevantie van informatie voor zowel belanghebbenden als de entiteit in ogenschouw genomen.

Wij zijn met de algemene directie en de raad van commissarissen overeengekomen dat wij aan de raad tijdens onze assurance-opdracht geconstateerde afwijkingen rapporteren die naar onze mening om kwantitatieve of kwalitatieve redenen relevant zijn.

Beperkingen in de reikwijdte van onze assurance-opdracht

In de duurzaamheidsinformatie is toekomstgerichte informatie opgenomen in de vorm van ambities, strategie, plannen, verwachtingen en schattingen en risico-inschattingen. Toekomstgerichte informatie heeft betrekking op gebeurtenissen en acties die zich nog niet hebben voorgedaan en zich wellicht ook nooit zullen voordoen. Wij geven geen zekerheid bij de veronderstellingen en de haalbaarheid van deze toekomstgerichte informatie.

De verwijzingen naar externe bronnen of websites in de duurzaamheidsinformatie maken geen onderdeel uit van de duurzaamheidsinformatie binnen de reikwijdte van onze assurance-opdracht. Wij verstrekken derhalve geen zekerheid over deze informatie.

Onze conclusie is niet aangepast als gevolg van deze aangelegenheden.

Verantwoordelijkheden van de algemene directie en de raad van commissarissen voor de duurzaamheidsinformatie

De algemene directie is verantwoordelijk voor het opstellen en getrouw weergeven van de duurzaamheidsinformatie in overeenstemming met de criteria zoals toegelicht in de sectie ‘Criteria’, inclusief het identificeren van belanghebbenden en het bepalen van materiële onderwerpen. De algemene directie is ook verantwoordelijk voor het selecteren en toepassen van deze criteria en voor het bepalen dat deze criteria toereikend zijn voor de gerechtvaardigde 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 duurzaamheidsinformatie en het verslaggevingsbeleid zijn uiteengezet in het hoofdstuk 1.3 van het jaarverslag.

De algemene directie is ook verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die de algemene directie noodzakelijk acht om het opstellen van de duurzaamheidsinformatie mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of van fouten.

De raad van commissarissen is verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het rapportageproces van Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Onze verantwoordelijkheden voor de assurance-opdracht over de duurzaamheidsinformatie

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van de assurance-opdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte assurance-informatie verkrijgen voor de door ons af te geven conclusie.

Onze assurance-opdracht is gericht op het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid om de plausibiliteit van de duurzaamheidsinformatie vast te stellen. De werkzaamheden variëren in aard en timing van, en zijn ook geringer in omvang, dan die bij een assurance-opdracht gericht op het verkrijgen van een redelijke mate van zekerheid. De mate van zekerheid die wordt verkregen bij een assurance-opdracht met een beperkte mate van zekerheid is daarom ook aanzienlijk lager dan de zekerheid die wordt verkregen bij een assurance-opdracht met een redelijke mate van zekerheid.

Wij passen de 'Nadere voorschriften kwaliteitsmanagement' (NV KM) toe. Op grond daarvan beschikken wij over een samenhangend stelsel van kwaliteitsmanagement inclusief vastgelegde richtlijnen en procedures inzake de naleving van ethische voorschriften, professionele standaarden en andere relevante wet- en regelgeving.

Onze assurance-opdracht bestond onder andere uit:

- Het uitvoeren van een omgevingsanalyse en het verkrijgen van inzicht in de relevante duurzaamheidsthema's en kwesties en de kenmerken van de entiteit.
- Het evalueren van de geschiktheid van de toegepaste criteria, de consistente toepassing hiervan en de toelichtingen die daarover in de duurzaamheidsinformatie staan. Dit omvat het evalueren van de materialiteitsanalyse van de entiteit.
- Via het inwinnen van inlichtingen en het op hoofdlijnen inzicht verwerven van de interne beheersingsomgeving, de rapporteringsprocessen, de informatiesystemen en het risico-inschattingsproces van de entiteit relevant voor het opstellen van de duurzaamheidsinformatie, zonder het toetsen van de effectiviteit van de interne beheersingsmaatregelen.
- Het kennis nemen van de werkzaamheden uitgevoerd door de interne auditafdeling van Havenbedrijf Rotterdam N.V.
- Het identificeren van gebieden in de duurzaamheidsinformatie waar het waarschijnlijk is dat misleidende of onevenwichtige informatie of een afwijking van materieel belang als gevolg van fraude of van fouten zich zal voordoen. Het bepalen en uitvoeren van verdere werkzaamheden is gericht op het beoordelen van de plausibiliteit van de duurzaamheidsinformatie in reactie op onze risico-inschatting. Deze werkzaamheden bestonden onder meer uit:
    - het inwinnen van inlichtingen bij het management en relevante medewerkers op bedrijfsniveau verantwoordelijk voor de duurzaamheidsstrategie en het -beleid en de prestaties;
    - het afnemen van interviews met relevante medewerkers verantwoordelijk voor het aanleveren van informatie voor, het uitvoeren van interne beheersingsmaatregelen op, en de consolidatie van gegevens in de duurzaamheidsinformatie;
    - het verkrijgen van assurance-informatie dat de duurzaamheidsinformatie aansluit op de onderliggende administraties van de entiteit;
    - het op basis van beperkte deelwaarnemingen beoordelen van relevante interne en externe documentatie;
    - het overwegen van data en trends.
- Het aansluiten van de relevante financiële informatie met de jaarrekening.
- Het overwegen van de algehele presentatie en evenwichtige inhoud van de duurzaamheidsinformatie.
- Het overwegen of de duurzaamheidsinformatie als geheel, inclusief de behandelde onderwerpen en de opgenomen toelichtingen, duidelijk en toereikend is toegelicht in overeenstemming met de toegepaste criteria.

Wij communiceren met het bestuur en de raad van commissarissen onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de assurance-opdracht en over de significante bevindingen die uit onze assurance-opdracht naar voren zijn gekomen.

Rotterdam, 20 februari 2025

Deloitte Accountants B.V.

Was getekend: Drs. G.J. Straatman RA

7.6 Global reporting initiative content index

Categorie / code		Verwijzing 2024	Omissie
GRI 2:	**General disclosures 2024**		
2-1	Organizational details	2.1 Profiel van het Havenbedrijf, 4.1 Governance, 6.4 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling, 7.9 Colofon	
2-2	Entities included in the organization's sustainability reporting	3.1 Toelichting op het jaarverslag, 6.4 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling	
2-3	Reporting period, frequency and contact point	3.1 Toelichting op het jaarverslag, 6.4 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling, 7.9 Colofon	
2-4	Restatements of information	3.3.1 Klimaatmitigatie, 6.4 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling, 7.2 KPI's	
2-5	External assurance	7.5 Assurance-rapport met beperkte mate van zekerheid van de onafhankelijke accountant over de duurzaamheidsinformatie in het jaarverslag 2024 van Havenbedrijf Rotterdam N.V., 28. Controleverklaring van de onafhankelijke accountant	
2-6	Activities, value chain, and other business relationships	2.1 Profiel van het Havenbedrijf Rotterdam, 2.2.2 Overslag en financiële resultaten, 3.4.2 Werken en arbeidsomstandigheden in de haven, 7.2 KPI's, 7.3 Kerncijfers	
2-7	Employees	2.2.1 Medewerkers en organisatie, 7.3 Kerncijfers; 19. Medewerkers	Niet van toepassing: Seizoensinvloeden op onze werknemerspopulatie. Wij hebben een stabiele werknemerspopulatie.
2-8	Workers who are not employees	7.3 Kerncijfers	
2-9	Governance structure and composition	2.2.1 Medewerkers en organisatie, 4.1 Governance, 4.4 Personalia	
2-10	Nomination and selection of the highest governance body	4.1 Governance	
2-11	Chair of the highest governance body	4.1 Governance	
2-12	Role of the highest governance body in overseeing the management of impacts	4.1 Governance, 5.1 Risicomanagement, 20. Bezoldiging commissarissen en bestuurders	

Categorie / code		Verwijzing 2024	Omissie
2-13	Delegation of responsibility for managing impacts	3.1 Toelichting op het jaarverslag, 4.1 Governance, 5.1 Risicomanagement	
2-14	Role of the highest governance body in sustainability reporting	3.2 Dubbele materialiteitsanalyse, 7.5 Assurance-rapport met beperkte mate van zekerheid van de onafhankelijke accountant over de duurzaamheidsinformatie in het jaarverslag 2024 van Havenbedrijf Rotterdam N.V., 20. Bezoldiging commissarissen en bestuurders	
2-15	Conflicts of interest	4.1 Governance, 5.1 risicomanagement	
2-16	Communication of critical concerns	4.1 Governance, 4.2 Klokkenluidersregeling	
2-17	Collective knowledge of the highest governance body	4.1 Governance, 4.5 Bericht van raad van commissarissen	
2-18	Evaluation of the performance of the highest governance body	4.1 Governance, 20. Bezoldiging commissarissen en bestuurders	
2-19	Renumeration policies	20. Bezoldiging commissarissen en bestuurders	
2-20	Process to determine renumeration	4.1 Governance, 20. Bezoldiging commissarissen en bestuurders	
2-21	Annual total compensation ratio	20 Bezoldiging commissarissen en bestuurders	
2-22	Statement on sustainable development strategy	1.3 Voorwoord, 2.1 Profiel van het Havenbedrijf Rotterdam, 3.3.1 Klimaatmitigatie	
2-23	Policy commitments	3.4.2 Werken en arbeidsomstandigheden in de haven, 4.1 Governance, 4.3 Due diligence verklaring	
2-24	Embedding policy commitments	4.1 Governance, 5.1 Risicomanagement	
2-25	Process to remediate negative impacts	3.4.2 Werken en arbeidsomstandigheden in de haven, 4.2 Klokkenluidersregeling	
2-26	Mechanisms for seeking advice and raising concerns	4.2 Klokkenluidersregeling	
2-27	Compliance with law an regulations	5.7 Managementverklaring	

Categorie / code		Verwijzing 2024	Omissie
2-28	Membership associations	Een selectie van onze lidmaatschappen: World business council for sustainable development (WBCSD) , World Economic Forum (WEF), IAPH (International Association of Ports and Harbors). VNO-NCW, European Sea Ports Organisation, Hydrogen Europe, Bundesverband Deutsche Binnenschifffahrt, Deutsche Verkehrsforum, European Logistics forum, Nederland Maritiem Land, Nederlandse Vereniging voor Binnenhavens, Netherlands British Chambers of Commerce, EVO, Logistieke Alliantie, European Grouping for Territorial Cohesion-Rhine alpine, Duits Nederlandse HandelsKamer, Verein für Europäische Binnenschifffahrt und Wasserstrassen, World Ports Climate Action Porgramme, Brancheorganisatie voor Zeehavens, Duits-Nederlandse Handelskamer, Deutsche Verkehr Forum, Holland House Brussel, Nederlandse Vereniging voor Duurzame Energie, NL Hydrogen, Stichting Coalitie Anders Reizen, COPP en de Taskforce Clean Sweep.	
2-29	Approach to stakeholderengagement	2.2 Hoe wij waarde creëren, 2.2.5 Stakeholderdialoog, 3.2 Dubbele materialiteitsanalyse	
2-30	Collective bargaining agreements	7.3 Kerncijfers	
	Material topics		
3-1	Proces to determine material topics	3.2 Dubbele materialiteitsanalyse	
3-2	List of material topics	3.2 Dubbele materialiteitsanalyse	
3-2	Changes to the list of material topics compared to the previous reporting period.	2.2.5 Stakeholderdialoog	
	Management of material topics:		
3-3	Broeikasgasemissies HbR (E1)		
	a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)	3.2 Dubbele materialiteitsanalyse, 3.3.1 Klimaatmitigatie	
	b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships	2.3 Trends en ontwikkelingen, 2.4 Scenario's geven richting, 3.3.1 Klimaatmitigatie, 5.1 Risicomanagement	
	c. Policies or commitments regarding the material topic	3.3.1 Klimaatmitigatie	

Categorie / code		Verwijzing 2024	Omissie
	d. Actions taken to manage the topic and related impacts, including: i. actions to prevent or mitigate potential negative impacts; ii. actions to address actual negative impacts (incl. remediation actions); iii. actions to manage actual and potential positive impacts	3.3.1 Klimaatmitigatie	
	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	3.3.1 Klimaatmitigatie, 7.2 KPI's	
	f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.	2.2.5 Stakeholderdialoog, 3.3.1 Klimaatmitigatie	
302-1	Energy consumption within the organization	3.3.1 Klimaatmitigatie	
302-2	Energy consumption outside of the organization	3.3.1 Klimaatmitigatie	
302-3	Energy intensity	3.3.1 Klimaatmitigatie	
302-4	Reduction of energy consumption	3.3.1 Klimaatmitigatie	
302-5	Reductions in energy requirements of products and services	3.3.1 Klimaatmitigatie	
305-1	Direct (Scope 1) GHG emissions	3.3.1 Klimaatmitigatie, 7.2 KPI's	
305-2	Energy indirect (Scope 2) GHG emissions	3.3.1 Klimaatmitigatie	
305-3	Other indirect (Scope 3) GHG emissions	3.3.1 Klimaatmitigatie	Niet van toepassing: wij hebben geen biogene broeikasgasemissies in scope 3.
305-4	GHG emissions intensity	3.3.1 Klimaatmitigatie	
305-5	Reduction of GHG emissions	3.3.1 Klimaatmitigatie	
305-6	Emissions of ozone-depleting substances (ODS)	3.3.2 Vervuiling lucht en water	
305-7	Nitrogen oxides (NOx), sulfur oxides (SOx), and other significant air emissions	3.3.2 Vervuiling lucht en water	

Categorie / code		Verwijzing 2024	Omissie
3-3	Broeikasgasemissies haven (E1)		
	a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)	3.2 Dubbele materialiteitsanalyse, 3.3.1 Klimaatmitigatie	
	b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships	2.3 Trends en ontwikkelingen, 2.4 Scenario's geven richting , 3.3.1 Klimaatmitigatie, 5.1 Risicomanagement	
	c. Policies or commitments regarding the material topic	3.3.1 Klimaatmitigatie	
	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	3.3.1 Klimaatmitigatie	
	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	3.3.1 Klimaatmitigatie, 7.2 KPI's	
	f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.	2.2.5 Stakeholderdialoog, 3.3.1 Klimaatmitigatie	
302-1	Energy consumption within the organization	3.3.1 Klimaatmitigatie	
302-2	Energy consumption outside of the organization	3.3.1 Klimaatmitigatie	Omissie: we rapporteren geen energieconsumptie van buiten de eigen organisatie.
305-1	Direct (Scope 1) GHG emissions	3.3.1 Klimaatmitigatie	Omissie: we rapporteren geen biogene broeikasgasemissies van de haven.
305-2	Energy indirect (Scope 2) GHG emissions	3.3.1 Klimaatmitigatie	

Categorie / code		Verwijzing 2024	Omissie
305-3	Other indirect (Scope 3) GHG emissions		Omissie: we rapporteren geen scope 3 emissies van de haven.
305-4	GHG emissions intensity	3.3.1 Klimaatmitigatie	Omissie: we rapporteren niet over de broeikasgasemissieintensiteit van de haven.
305-5	Reduction of GHG emissions	3.3.1 Klimaatmitigatie	
3-3	Netto energiegebruik haven (E1)		
	a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)	3.2 Dubbele materialiteitsanalyse, 3.3.1 Klimaatmitigatie	
	b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships	2.3 Trends en ontwikkelingen, 3.3.1 Klimaatmitigatie, 5.1 Risicomanagement	
	c. Policies or commitments regarding the material topic	3.3.1 Klimaatmitigatie	
	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	3.3.1 Klimaatmitigatie	
	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	3.3.1 Klimaatmitigatie	Omissie: we zijn bezig met het formuleren van een doelstelling.
	f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.	2.2.5 Stakeholderdialoog, 3.3.1 Klimaatmitigatie	
302-1	Energy consumption within the organization	3.3.1 Klimaatmitigatie	

Categorie / code		Verwijzing 2024	Omissie
302-2	Energy consumption outside of the organization	3.3.1 Klimaatmitigatie	Omissie: we rapporteren geen energieconsumptie van buiten de eigen organisatie.
302-3	Energy intensity	3.3.1 Klimaatmitigatie	
302-4	Reduction of energy consumption	3.3.1 Klimaatmitigatie	
3-3	Luchtvervuiling (E2)		
	a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)	3.2 Dubbele materialiteitsanalyse, 3.3.2 Vervuiling lucht en water	
	b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships	3.3.2 Vervuiling lucht en water, 5.1 Risicomanagement	
	c. Policies or commitments regarding the material topic	3.3.2 Vervuiling lucht en water	
	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	3.3.2 Vervuiling lucht en water	
	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	3.3.2 Vervuiling lucht en water	
	f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.	2.2.5 stakeholderdialoog, 3.3.2 Vervuiling lucht en water	
305-6	Emissions of ozone-depleting substances (ODS)		Niet beschikbaar: niet relevant voor onze operaties.

Categorie / code		Verwijzing 2024	Omissie
305-7	Nitrogen oxides (NOx), sulfur oxides (SOx), and other significant air emissions	3.3.2 Vervuiling lucht en water	Omissie: we rapporteren niet over zwaveloxiden, persistente organische verontreinigende stof, vluchtige organische stoffen en gevaarlijke luchtverontreinigende stoffen.
3-3	Watervervuiling (E2)		
	a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)	3.2 Dubbele materialiteitsanalyse, 3.3.2 Vervuiling lucht en water	
	b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships	3.3.2 Vervuiling lucht en water, 5.1 risicomanagement	
	c. Policies or commitments regarding the material topic	3.3.2 Vervuiling lucht en water	
	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	3.3.2 Vervuiling lucht en water	
	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	3.3.2 Vervuiling lucht en water	Omissie: we zijn bezig met het formuleren van een doelstelling.
	f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.	2.2.5 Stakeholderdialoog, 3.3.2 Vervuiling lucht en water	
3-3	Milieuincident (E2)		
	a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)	3.2 Dubbele materialiteitsanalyse, 3.3.2 Vervuiling lucht en water	

Categorie / code		Verwijzing 2024	Omissie
	b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships	3.3.2 Vervuiling lucht en water, 5.1 risicomanagement	
	c. Policies or commitments regarding the material topic	3.3.2 Vervuiling lucht en water	
	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	3.3.2 Vervuiling lucht en water	
	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	3.3.2 Vervuiling lucht en water, 7.2 KPI's	
	f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.	2.2.5 stakeholderdialoog, 3.3.2 Vervuiling lucht en water	
3-3	Impact op natuur en biodiversiteit (E4)		
	a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)	3.2 Dubbele materialiteitsanalyse, 3.3.3 Natuur en biodiversiteit	
	b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships	3.3.3 Natuur en biodiversiteit, 5.1 Risicomanagement	
	c. Policies or commitments regarding the material topic	3.3.3 Natuur en biodiversiteit	

Categorie / code		Verwijzing 2024	Omissie
	d. Actions taken to manage the topic and related impacts, including: i. actions to prevent or mitigate potential negative impacts; ii. actions to address actual negative impacts (incl. remediation actions); iii. actions to manage actual and potential positive impacts	3.3.3 Natuur en biodiversiteit	
	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	3.3.3 Natuur en biodiversiteit	Omissie: we zijn bezig met het formuleren van een doelstelling.
	f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.	2.2.5 Stakeholderdialoog, 3.3.3 Natuur en biodiversiteit	
304-1	Operational sites owned, leased, managed in, or adjacent to, protected areas and areas of high biodiversity value outside protected areas	3.3.3 Natuur en biodiversiteit	
304-2	Significant impacts of activities, products and services on biodiversity	3.3.3 Natuur en biodiversiteit	
304-3	Habitats protected or restored	3.3.3 Natuur en biodiversiteit	
304-4	IUCN Red List species and national conservation list species with habitats in areas affected by operations	7.4 Natuur in de haven	
3-3	Materiaalgebruik HbR (E5)		
	a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)	3.2 Dubbele materialiteitsanalyse, 3.3.4 Materiaalgebruik Havenbedrijf Rotterdam	
	b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships	3.3.4 Materiaalgebruik Havenbedrijf Rotterdam, 5.1 Risicomanagement	

Categorie / code		Verwijzing 2024	Omissie
	c. Policies or commitments regarding the material topic	3.3.4 Materiaalgebruik Havenbedrijf Rotterdam	
	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	3.3.4 Materiaalgebruik Havenbedrijf Rotterdam	
	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	3.3.4 Materiaalgebruik Havenbedrijf Rotterdam	Omissie: we zijn bezig met het formuleren van een doelstelling.
	f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.	2.2.5 Stakeholderdialoog, 3.3.4 Materiaalgebruik Havenbedrijf Rotterdam	
3-3	Arbeidsveiligheid (S1)		
	a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)	3.2 Dubbele materialiteitsanalyse, 3.4.1 Arbeidsveiligheid, 3.4.2 Werken en arbeidsomstandigheden in de haven	
	b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships	3.4.1 Arbeidsveiligheid, 3.4.2 Werken en arbeidsomstandigheden in de haven, 5.1 Risicomanagement	
	c. Policies or commitments regarding the material topic	3.4.1 Arbeidsveiligheid	
	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	3.4.1 Arbeidsveiligheid	

Categorie / code		Verwijzing 2024	Omissie
	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	3.4.1 Arbeidsveiligheid, 7.2 KPI's	
	f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.	2.2.5 Stakeholderdialoog, 3.4.1 Arbeidsveiligheid	
401-1	New employee hires and employee turnover	7.3 Kerncijfers	
401-2	Benefits provided to full time employees that are not provided to temporary or parttime employees		Er wordt geen onderscheid in beloning tussen fulltime medewerkers en parttime medewerkers gemaakt.
401-3	Parental leave	Aantal medewerkers met ouderschapsverlof in 2024: 121 medewerkers	We hebben geen inzicht in wie er in aanmerking kan komen voor ouderschapsverlof en wie er binnen het jaar uitdienst gaat na het opnemen van ouderschapsverlof.
403-1	Occupational health and safety management system	3.4.1 Arbeidsveiligheid	
403-2	Hazard identification, risk assessment, and incident investigation	3.4.1 Arbeidsveiligheid	
403-3	Occupational health services	3.4.1 Arbeidsveiligheid	
403-4	Worker participation, consultation, and communication on occupational health and safety	3.4.1 Arbeidsveiligheid	
403-5	Worker training on occupational health and safety	3.4.1 Arbeidsveiligheid	
403-6	Promotion of worker health	3.4.1 Arbeidsveiligheid	
403-7	Prevention and mitigation of occupational health and safety impacts directly linked by business relationships	3.4.1 Arbeidsveiligheid	
403-8	Workers covered by an occupational health and safety management system	3.4.1 Arbeidsveiligheid	

Categorie / code		Verwijzing 2024	Omissie
403-9	Work-related injuries	3.4.1 Arbeidsveiligheid, 7.3 Kerncijfers	
403-10	Work-related ill health	3.4.1 Arbeidsveiligheid, Beroepsziekte met dodelijke afloop: geen	
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	2.2.1 Medewerkers en organisatie	
404-3	Percentage of employees receiving regular performance and career development reviews		Niet beschikbaar: We houden dit niet meer bij in een systeem. De medewerker en leidinggevende blijven op regelmatige basis met elkaar in gesprek door middel van PORT-gesprekken (prestatie, ontwikkeling, reflectie, talent). In de PORT-gesprekken ligt de focus zowel op presteren als op ontwikkelen. De prestaties worden niet meer in een beoordelingsscore uitgedrukt.
405-1	Diversity of governance bodies and employees	2.2.1. Medewerkers en organisatie, 4.4 Personalia, 7.3 Kerncijfers, RvC leden vallen in de categorie > 50 jaar.	
405-2	Ratio of basic salary and remuneration of women to men	Uit een recente analyse is gebleken dat een gender pay gap niet te verklaren is door geslacht. Door een externe partij is een audit uitgevoerd op de gehanteerde methodiek en de conclusie is dat de gender pay gap analyse correct is uitgevoerd.	Omissie: we rapporteren niet over de beloningsverhouding tussen man en vrouw.
406-1	Incidents of discrimination and corrective actions taken	Er zijn in 2024 geen meldingen ontvangen die een relatie hadden met discriminatie.	
3-3	Werken en arbeidsomstandigheden in de haven (S2)		
	a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)	3.2 Dubbele materialiteitsanalyse, 3.4.2 Werken en arbeidsomstandigheden in de haven	
	b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships	3.4.2 Werken en arbeidsomstandigheden in de haven, 5.1 Risicomanagement	
	c. Policies or commitments regarding the material topic	3.4.2 Werken en arbeidsomstandigheden in de haven	

Categorie / code		Verwijzing 2024	Omissie
	d. Actions taken to manage the topic and related impacts, including: i. actions to prevent or mitigate potential negative impacts; ii. actions to address actual negative impacts (incl. remediation actions); iii. actions to manage actual and potential positive impacts	3.4.2 Werken en arbeidsomstandigheden in de 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	3.4.2 Werken en arbeidsomstandigheden in de haven	Omissie: we zijn bezig met het formuleren van een doelstelling.
	f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.	2.2.5 Stakeholderdialoog, 3.4.2 Werken en arbeidsomstandigheden in de haven	
3-3	Ondermijnende criminaliteit (eigen onderwerp)		
	a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)	3.2 Dubbele materialiteitsanalyse, 3.5.1 Ondermijnende criminaliteit	
	b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships	3.5.1 Ondermijnende criminaliteit	
	c. Policies or commitments regarding the material topic	3.5.1 Ondermijnende criminaliteit	
	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	3.5.1 Ondermijnende criminaliteit, 7.2 KPI's	

Categorie / code		Verwijzing 2024	Omissie
	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	3.5.1 Ondermijnende criminaliteit, 7.2 KPI's	
	f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.	2.2.5 Stakeholderdialoog, 3.5.1 Ondermijnende criminaliteit	
3-3	Overlast [geluid en geur] (eigen onderwerp)		
	a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)	3.2 Dubbele materialiteitsanalyse, 3.5.3 Overlast geur en geluid	
	b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships	3.5.3 Overlast geur en geluid	
	c. Policies or commitments regarding the material topic	3.5.3 Overlast geur en geluid	
	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	3.5.3 Overlast geur en geluid	

Categorie / code		Verwijzing 2024	Omissie
	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	3.5.3 Overlast geur en geluid	Omissie: we zijn bezig met het formuleren van een doelstelling.
	f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.	2.2.5 Stakeholderdialoog, 3.5.3 Overlast geur en geluid	
3-3	Stilvallen haven (eigen onderwerp)		
	a. Actual and potential, negative and positive impacts on the economy, environment, and people (incl. human rights)	3.2 Dubbele materialiteitsanalyse, 3.5.2. Stilvallen haven	
	b. Involvement with negative impacts: through its activities or through business relationships; and a description of the activities or business relationships	3.5.2 Stilvallen haven, 7.2 KPI's	
	c. Policies or commitments regarding the material topic	3.5.2 Stilvallen haven, 7.2 KPI's	
	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	3.5.2 Stilvallen haven, 7.2 KPI's	

Categorie / code		Verwijzing 2024	Omissie
	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	3.5.2 Stilvallen haven, 7.2 KPI's	
	f. Use of stakeholder engagement in decisions of actions; and a description on how stakeholders are informed whether actions have been effective.	2.2.5 Stakeholderdialoog, 3.5.2 Stilvallen haven	
	Other special disclosures		
201-1	Direct economic value generated and distributed	2.2.5 Stakeholderdialoog, 6. Jaarrekening	
201-2	Financial implications and other risks and opportunities due to climate change	3.5.2 Stilvallen haven	
201-3	Defined benefit plan obligations and other retirement plans	6.5 Grondslagen voor waardering van activa en passiva	
201-4	Financial assistance received from government	4.1 Governance, 6. Jaarrekening	
207-1	Approach to tax	4.6 Fiscaal beleid	
207-2	Tax governance, control, and risk management	4.2 Klokkenluidersregeling, 4.6 Fiscaal beleid, 7.5 Assurance-rapport met beperkte mate van zekerheid van de onafhankelijke accountant over de duurzaamheidsinformatie in het jaarverslag 2024 van Havenbedrijf Rotterdam N.V., 11. Financiële instrumenten en risicobeheersing, 28. Controleverklaring van de onafhankelijke accountant	
207-3	Stakeholder engagement and management of concerns related to tax	4.6 Fiscaal beleid	
207-4	Country-by-country reporting	4.6 Fiscaal beleid, 10. Niet in de balans opgenomen regelingen, 11. Financiële instrumenten en risicobeheersing	

7.7 ESRS content index

	Omschrijving	Referentie	Opmerkingen
ESRS 2 - General disclosures (juli 2023)			
BP-1	Algemene grondslag voor het opstellen van duurzaamheidsverklaringen	3.1 Toelichting op het jaarverslag: -Scope van het jaarverslag -Eigen bedrijf, havengebied en keten -Vergelijkingen andere havens of bedrijven 6.4 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling: -Vrijstelling consolidatieplicht	
BP-2	Rapportage over specifieke omstandigheden	3.3.1 Klimaatmitigatie: -Boeikasgasemissies Havenbedijf Rotterdam 3.1 Toelichting op het jaarverslag: -Scope van het jaarverslag 7.1 Richtlijnen en standaarden: -GRI 2021 7.2 KPI's: -Broeikasgasemissies Havenbedrijf Rotterdam	ESRS 2, 9a: Vanaf 2025 linken we specifieke IRO's aan tijdshorizons. Naar verwachting zullen de gehanteerde termijnen gelijk zijn aan die van de jaarrekening. ESRS 2, 16: Ter bevordering van de leesbaarheid wordt in de tekst van het jaarverslag geen gebruik gemaakt van referenties naar ESRS-rapportagevereisten.
GOV-1	De rol van de bestuurs-, leidinggevende en toezichthoudende organen	2.2.1 Medewerkers en organisatie: -Man-vrouwverhouding 4.1 Governance: -Algemene directie -Samenstelling en onafhankelijkheid Raad van Commissarissen -Benoeming en ontslag 4.4 Personalia	ESRS 2, 22: Vanaf 2025 verschaffen we specifiekere informatie over verantwoordelijkheden van (individuen binnen) bestuursorganen met betrekking tot de IRO's. ESRS 2, 23: Vanaf 2025 brengen we de duurzaamheidsexpertise van bestuursorganen en de verhouding tussen deze expertise en de materiële IRO's in kaart.
GOV-2	Informatie verschaft aan en omgang met duurzaamheidsthema's door bestuurs-, leidinggevende en toezichthoudende organen van de onderneming	3.2 Dubbele materialiteitsanalyse: -Stap 4: validatie 4.1 Governance: -Maatschappelijk verantwoord ondernemen 5.1 Risicomanagement	ESRS 2, 26: Vanaf 2025 brengen we de behandeling van materiële IRO's door onze bestuursorganen in kaart.

	Omschrijving	Referentie	Opmerkingen
GOV-3	Integratie van duurzaamheidsprestaties in beloningsregelingen	20. Bezoldiging commissarissen en bestuurders	
GOV-4	Due-diligenceverklaring	4.1 Due diligence verklaring	
GOV-5	Risicobeheersing en interne controles voor duurzaamhedsrapportage	3.2 Dubbele materialiteitsanalyse 4.1 Governance: -Algemene directie 5.1 Risicomanagement	
SBM-1	Strategie, businessmodel en waardeketen	2.1 Profiel van het Havenbedrijf Rotterdam: -Kerntaken 2.2 Hoe wij waarde creëren 2.2.1 Medewerkers en organisatie 3.1 Toelichting op het jaarverslag: -Scope van het jaarverslag 6.2 Winst- en verliesrekening 19 Werknemers	ESRS 2, 40e: Vanaf 2025 worden doelstellingen in relatie tot materiële ESG-thema's specifieker gelinkt aan stakeholders, producten, diensten, klanten of geografische gebieden. ESRS 2, 40f: Vanaf 2025 worden doelstellingen in relatie tot materiële ESG-thema's specifieker gelinkt aan stakeholders, producten, diensten, klanten of geografische gebieden.
SBM-2	Belangen en opvattingen van stakeholders	2.2.5 Stakeholderdialoog	ESRS 2, 45a lid 5: Vanaf 2025 rapporteren we over de resultanten van de stakeholderdialogen die wij voeren. ESRS 2, 45b: Vanaf 2025 rapporteren we over de wijze waarop wij naar de belangen en opvattingen van onze stakeholders kijken in relatie tot onze strategie en business model ESRS 2, 45c: Vanaf 2025 rapporteren we over feit of, en hoe, de strategie en/of het business model is/zijn aangepast vanwege stakeholderdialogen. ESRS 2, 45d: Vanaf 2025 rapporteren we over feit of, en hoe, het bestuur wordt geïnformeerd over getroffen belanghebbenden als gevolg van onze duurzaamheidsimpacts.

	Omschrijving	Referentie	Opmerkingen
SBM-3	Materiele impacts, risico's en kansen en de wisselwerking daarvan met strategie en businessmodel	2.1 Profiel van het Havenbedrijf Rotterdam 3.2 Dubbele materialiteitsanalyse	ESRS 2, 48b: Vanaf 2025 rapporteren we effecten van materiële IRO's op ons business model, waardeketen, strategie en besluitvorming en hoe we daarop hebben gereageerd. ESRS 2, 48c lid 3: Vanaf 2025 rapporteren we de verwachte tijdshorizonten van materiële impacts. ESRS 2, 48c lid 4: Vanaf 2025 rapporteren we onze betrokkenheid bij materiële impacts vanwege onze activiteiten of bedrijfsrelaties. ESRS 2, 48d en 48e: Vanaf 2025 rapporteren we onze huidige en geanticipeerde financiële effecten van materiële IRO's op onze financiële positie, bedrijfsresultaat en cash flow. ESRS 2, 48f: Vanaf 2025 rapporteren we de wendbaarheid van onze strategie en ons bedrijfsmodel in relatie tot materiële IRO's.
IRO-1	Beschrijving van de processen om materiele impacts, risico's en kansen in kaart te brengen en te analyseren	3.2 Dubbele materialiteitsanalyse 5.1 Risicomanagement	
IRO-2	Rapportage-eisen in ESRS opgenomen in de duurzaamheidsverklaring van de onderneming	3.2 Dubbele materialiteitsanalyse 7.7 ESRS content index	
MDR-P	Beleid aangenomen voor het managen van materiele duurzaamheidsthema's		Zie thematische topics.
MDR-A	Maatregelen en middelen wat betreft materiele duurzaamheidsthema's		Zie thematische topics.
MDR-M	Maatstaven voor materiele duurzaamheidsthema's		Zie thematische topics.
MDR-T	Effectiviteit van beleid en maatregelen monitoren aan de hand van doelen		Zie thematische topics.
ESRS E1 - Klimaatverandering			
MDR-P	Beleid aangenomen voor het managen van materiele duurzaamheidsthema's	Zie: ESRS E1-2	
MDR-A	Maatregelen en middelen wat betreft materiele duurzaamheidsthema's	Zie: ESRS E1-3	
MDR-M	Maatstaven voor materiele duurzaamheidsthema's	Zie: ESRS E1-4 t/m E1-9	
MDR-T	Effectiviteit van beleid en maatregelen monitoren aan de hand van doelen	Zie: ESRS E1-4 t/m E1-9	

	Omschrijving	Referentie	Opmerkingen
ESRS 2	Rapportage-eis met betrekking tot ESRS2-GOV-3 - integratie van duurzaamheidsprestaties in beloningsregelingen	20. Bezoldiging commissarissen en bestuurders: -Variabele beloning	
E1-1	Transitieplan voor klimaatmitigatie	3.3.1. Klimaatmitigatie: -Beleid -Activiteiten -Financiële effecten van activiteiten -Doelstellingen en resultaten 7.2 KPI's: -Broeikasgasemissies's Havenbedrijf Rotterdam 3.3.5. EU Taxonomie: -Vooruitblik 4.1 Governance: -Algemene directie	ESRS E1-1, 16d: Vanaf 2025 rapporteren we over locked-in emissies. ESRS E1-1, 16f: Vanaf 2025 toetsen we of onze capex-projecten zijn toegelegd op kolen-, olie- en aardgas-gerelateerde economische activiteiten. ESRS E1-1, 16h: Vanaf 2025 rapporteren we over de integratie van ons transitieplan in de (financiële) strategie.
ESRS 2	Rapportage-eis met betrekking tot ESRS2-SBM-3 - Materiele impacts, risico's en kansen en de wisselwerking daarvan met strategie en businessmodel	3.3.1. Klimaatmitigatie: -Effecten, risico's en kansen	ESRS 2 SBM-3, 19: Vanaf 2025 rapporteren we over de veerkrachtigheid van de strategie en business model in relatie tot klimaatverandering.
ESRS 2	Rapportage-eis met betrekking tot ESRS 2 IRO-1 - Beschrijving van de processen om materiele klimaatimpacts, -risico's en kansen in kaart te brengen en te analyseren	3.3.1. Klimaatmitigatie: -Effecten, risico's en kansen	ESRS 2 IRO-1, 20b, 20c en 21: Vanaf 2025 rapporteren we over een klimaatrisicoanalyse van Havenbedrijf Rotterdam en de waardeketen.
E1-2	Beleid ten aanzien van klimaatmitigatie en klimaatadaptatie	3.3.1. Klimaatmitigatie: -Beleid	ESRS E1-2, 24: Vanaf 2025 brengen we ons beleid in lijn met MDR-P.
E1-3	Maatregelen en middelen wat betreft beleid ten aanzien van klimaatverandering	3.3.1. Klimaatmitigatie: -Activiteiten	ESRS E1-3, 28: Vanaf 2025 brengen we onze acties in lijn met MDR-A. ESRS E1-3, 29: Vanaf 2025 rapporteren we de verwachte of bereikte emissiereductie ten aanzien van onze activiteiten en eventueel de benodigde opex en capex.
E1-4	Doelen inzake klimaatmitigatie en klimaatadaptatie	3.3.1 Klimaatmitigatie: -Doelstellingen en resultaten	ESRS E1-4, 32: Vanaf 2025 brengen we onze targets in lijn met MDR-T. ESRS E1-4, 34f: Vanaf 2025 rapporteren we over de kwantitatieve emissiesreducties van onze activiteiten ten aanzien van onze klimaattargets. ESRS E1-4, AR30c: Vanaf 2025 rapporteren we over de overwegingen ten aanzien van klimaatscenario's waarmee we kansen voor emissiereductie hebben geïndentificeerd.

	Omschrijving	Referentie	Opmerkingen
E1-5	Enerieverbruik en energiemix	3.3.1 Klimaatmitigatie: -Energieverbruik	ESRS E1-5, 40 t/m 43: Vanaf 2025 toetsen we onze energieintensiteit op 'high climate impact sectors'.
E1-6	Bruto scope 1,2,3 emissies en totale broeikasgasemissies	3.3.1 Klimaatmitigatie: -Broeikasgasemissies Havenbedrijf Rotterdam 7.2 KPI's: -Broeikasgasemissies Havenbedrijf Rotterdam	ESRS E1-6, 50: Vanaf 2025 rapporteren we over scope 1 en 2 emissies van deelnemingen waar we operationele zeggenschap ('operational control') uitoefenen. ESRS E1-6, AR45d: Vanaf 2025 rapporteren we het aandeel en type contractuele instrumenten binnen de scope 2 emissies. ESRS E1-6, AR46g: Vanaf 2025 rapporteren we het aandeel scope 3 emissies dat is berekend met primaire data. ESRS E1-6, AR46h: Vanaf 2025 rapporteren we over scope 3 emissies van deelnemingen waar we operationele zeggenschap ('operational control') uitoefenen.
E1-8	Interne koolstofbeprijzing	3.3.1 Klimaatmitigatie: -Interne koolstofbeprijzing	ESRS E1-8, 63d: Vanaf 2025 brengen we in kaart en rapporteren we over het percentage scope 1 en 2 emissies waar onze interne koolstofprijs betrekking op heeft.
E1-9	Beoogde financiele effecten van materiele fysieke en transitierisico's en potentiele klimaatkansen		ESRS E1-9, 67 t/m 69: Vanaf 2026 rapporteren we over financiële effecten van materiële fysieke klimaatrisico's, klimaattransitierisico's en klimaatkansen.
ESRS E2 - Verontreiniging			
ESRS 2	Rapportage-eis met betrekking tot ESRS 2 IRO-1 - Beschrijving van de processen om materiele klimaatimpacts, -risico's en kansen in kaart te brengen en te analyseren	2.2.5 Stakeholderdialoog 3.2 Dubbele materialiteitsanalyse 3.3.2 Vervuiling lucht en water: -Effecten, risico's en kansen	
E2-1	Beleid ten aanzien van verontreiniging	3.3.2 Vervuiling lucht en water: -Beleid -Beleid Lucht -Beleid Water -Beleid milieu-inspecties -Activiteiten	ESRS E2-1, 14: Vanaf 2025 brengen we beleid in lijn met MDR-P.
E2-2	Maatregelen en middelen wat betreft verontreiniging	3.3.2 Vervuiling lucht en water: -Activiteiten	ESRS E2-2, 18: Vanaf 2025 brengen we beleid in lijn met MDR-A.
E2-3	Doelen wat betreft verontreiniging	3.3.2 Vervuiling lucht en water: -Beleid Lucht -Beleid Water -Doelstelling	ESRS E2-3, 23b en ESRS 2, 81: Vanaf 2025 ontwikkelen we een doelstelling op waterkwaliteit.

	Omschrijving	Referentie	Opmerkingen
E2-4	Verontreiniging van lucht, water en bodem	3.3.2 Vervuiling lucht en water: -Resultaat -Doelstelling -Vooruitblik	ESRS E2-4, 28a, 30a en 30b: Vanaf 2025 voeren we eigen onderzoek uit naar waterkwaliteit en ontwikkelen wij een doelstelling.
E2-6	Beoogde financiele effecten van materiele risico's en kansen wat betreft verontreiniging		ESRS E2-6, 39 t/m 41: Vanaf 2025 rapporteren we over investeringsuitgaven in verband met grote incidenten en verontreiniging en vanaf 2028 rapporteren we over gekwantificeerde verwachte financiële effecten van verontreinigingsrisico's.
ESRS E4 - Biodiversiteit en ecosystemen			
ESRS 2	Rapportage-eis met betrekking tot ESRS2-SBM-3 - Materiele impacts, risico's en kansen en de wisselwerking daarvan met strategie en businessmodel	3.3.3 Natuur en biodiversiteit: -Effecten, risico's en kansen -Oppervlakte landgebonden natuur in de haven -Beschermde gebieden	
ESRS 2	Rapportage-eis met betrekking tot ESRS 2 IRO-1 - beschrijving van processen om voor biodiversiteit en ecosystemen materiele impacts, risico's, afhankelijkheden en kansen in kaart te brengen en te analyseren	3.3.3 Natuur en biodiversiteit: -Effecten, risico's en kansen -Beleid -Beschermde gebieden	ESRS2 IRO-1, 17: Vanaf 2025 brengen we transitierisico's, fysieke risico's en systeemrisico's en afhankelijkheden met betrekking tot biodiversiteit en ecosystemen beter in kaart
E4-1	Transitieplan en meeweging van biodiversiteit en ecosystemen in strategie en businessmodel		ESRS E4-1, 13: Vanaf 2025 voeren we een veerkrachtsanalyse uit.
E4-2	Beleid ten aanzien van biodiversiteit en ecosystemen	3.3.3 Natuur en biodiversiteit: -Beleid -Oppervlakte landgebonden natuur in de haven	ESRS E4-2, 22: Vanaf 2025 brengen we beleid in lijn met MDR-P. ESRS E4-2, 23c: Vanaf 2025 brengen we transitierisico's, fysieke risico's en systeemrisico's en afhankelijkheden met betrekking tot biodiversiteit en ecosystemen beter in kaart
E4-3	Maatregelen en middelen wat betreft biodiversiteit en ecosystemen	3.3.3 Natuur en biodiversiteit: -Activiteiten	ESRS E4-3, 27: Vanaf 2025 brengen we acties in lijn met MDR-A.

	Omschrijving	Referentie	Opmerkingen
E4-4	Doelen wat betreft biodiversiteit en ecosystemen	3.3.3 Natuur en biodiversiteit: -Doelstelling	ESRS E4-4, 32a: Bij het bepalen van de doelstelling zijn geen drempelwaardes toegepast. ESRS E4-4, 32b: De doelstelling is niet getoetst aan de streefcijfers van de EU-biodiversiteitsstrategie voor 2030. ESRS E4-4, 32e: Vanaf 2025 wordt de rol van eventuele biodiversiteitscompensaties bij het bepalen van de doelstelling toegelicht. ESRS E4-4, 32f: Vanaf 2025 rapporteren we over de toegewezen lagen van de mitigatiehiërarchie aan de doelstelling.
E4-5	Impactmaatstaven wat betreft biodiversiteit en ecosystemen	3.3.3 Natuur en biodiversiteit: -Oppervlakte landgebonden natuur in de haven	
E4-6	Beoogde financiele effecten van materiele risico's en kansen wat betreft biodiversiteit en ecosystemen		ESRS E4-6, 45: Vanaf 2028 rapporteren we over gekwantificeerde verwachte financiële effecten van biodiversiteitsrisico's.
ESRS E5 - Materiaalgebruik en circulaire economie			
ESRS 2	Rapportage-eis met betrekking tot ESRS 2 IRO-1 - Beschrijving van de processen om voor materiaalgebruik en circulaire economie materiele impacts, risico's en kansen in kaart te brengen en te analyseren	3.3.4. Materiaalgebruik: -Resultaten en vooruitzichten	ESRS 2 IRO-1, 11b: Vanaf 2025 rapporteren we over consultaties in het proces van het identificeren van impacts, risico's en kansen.
E5-1	Beleid ten aanzien van materiaalgebruik en circulaire economie	3.3.4. Materiaalgebruik: -Beleid -Resultaten en vooruitzichten	ESRS E5-1, 14: Vanaf 2025 brengen we ons beleid in lijn met MDR-P.
E5-2	Beleid en middelen inzake materiaalgebruik en circulaire economie	3.3.4. Materiaalgebruik: -Activiteiten	ESRS E5-2, 19: Vanaf 2025 brengen we onze activiteiten in lijn met MDR-A.
E5-3	Doelen wat betreft materiaalgebruik en circulaire economie	3.3.4. Materiaalgebruik: -Doelstelling	
E5-4	Materiaalinstromen	3.3.4. Materiaalgebruik	
E5-6	Beoogde financiële effecten van impacts, risico’s en kansen wat betreft materiaalgebruik en circulaire economie		ESRS E5-6, 43: Vanaf 2025 rapporteren we over de financiële effecten van de risico's en kansen met betrekking tot materiaalgebruik.
ESRS S1 - Eigen personeel			
ESRS 2	Rapportage-eis met betrekking tot ESRS2-SBM-3 - Materiele impacts, risico's en kansen en de wisselwerking daarvan met strategie en businessmodel	3.4.1. Arbeidsveiligheid: -Effecten, risico's en kansen -Activiteiten	ESRS 2 SBM-3, 14e: Vanaf 2025 rapporteren we over materiële impacts op werknemers vanwege onze transitieplannen.

	Omschrijving	Referentie	Opmerkingen
S1-1	Beleid ten aanzien van eigen personeel	3.4.1. Arbeidsveiligheid: -Effecten, risico's en kansen -Beleid -Activiteiten -Resultaten 3.4.2. Werken en arbeidsomstandigheden in de haven: -Beleid 4.2 Klokkenluidersregeling	ESRS S1-1, 19: Vanaf 2025 brengen we het beleid in lijn met MDR-P.
S1-2	Processen om met eigen personeel en werknemersvertegenwoordigers te overleggen over impacts	3.4.1. Arbeidsveiligheid: -Activiteiten -Vooruitblik 3.4.2. Werk in de haven: -Beleid 7.2 KPI's: -Arbeidsveiligheid	ESRS S1-2, 27b: Vanaf 2025 rapporteren we over de fases en frequentie van betrokkenheid van werknemers bij de materiële impacts. ESRS S1-2, 27c: Vanaf 2025 rapporteren we over de hoogste functie die verantwoordelijk is voor betrokkenheid van werknemers bij de materiële impacts. ESRS S1-2, 28: Vanaf 2025 rapporteren we over de inzichten van werknemers bij de materiële impacts.
S1-3	Processen voor herstel van negatieve impacts en kanalen voor eigen personeel om zorgen kenbaar te maken	3.4.1. Arbeidsveiligheid: -Activiteiten 7.2 KPI's: -Arbeidsveiligheid 4.2 Klokkenluidersregeling	ESRS S1-3, 33: Vanaf 2025 rapporteren we over het bewustzijn bij onze werknemers voor wat betreft kanalen waar zorgen of klachten geuit kunnen worden.
S1-4	Acteren op materiele impacts op eigen personeel, en benaderingen om wat eigen personeel betreft materiele risico's te beheersen en materiele kansen te benutten, en de effectiviteit van die maatregelen	3.4.1. Arbeidsveiligheid: -Activiteiten -Vooruitblik	ESRS S1-4, 37: Vanaf 2025 brengen we onze acties in lijn met MDR-A. ESRS S1-4, 40: Vanaf 2025 rapporteren we over onze geplande acties om materiële risico's te mitigeren en materiële kansen te benutten. ESRS S1-4, 41: Vanaf 2025 rapporteren we over het feit hoe we ervoor zorgen dat we geen negatieve materiële impacts veroorzaken met betrekking tot ons personeelsbestand. ESRS S1-4, 43: Vanaf 2025 rapporteren we over toegekende financiële middelen om materiële impacts te managen.
S1-5	Doelen wat betreft het beheersen van materiele negatieve impacts, het bevorderen van positieve impacts en het beheersen van materiele risico's en kansen	3.4.1 Arbeidsveiligheid: -Doelstelling -Vooruitblik	ESRS S1-5, 47a en b: Vanaf 2025 rapporteren we in hoeverre we onze eigen werknemers betrekken bij het formuleren en monitoren van doelstellingen.

	Omschrijving	Referentie	Opmerkingen
S1-6	Kenmerken van de werknemers van de onderneming	2.2.1 Medewerkers en organisatie 7.3 Kerncijfers: -Mens en organisatie -Verhouding man - vrouw -Instroom en uitstroom van medewerkers -Contractvorm 19 Werknemers	ESRS S1-6, 50f: Wij rapporteren het aantal werknemers in de jaarrekening, maar maken geen gebruik van in-tekstreferenties in het jaarverslag.
S1-7	Kenmerken van medewerkers niet in loondienst binnen het eigen personeel van de onderneming	7.3 Kerncijfers: -Externe medewerkers	
S1-14	Veiligheids- en gezondheidsmaatstaven	3.4.1 Arbeidsveiligheid: -Beleid -Resultaten 7.3 Kerncijfers: -Ongevallen	
ESRS S2 - Werknemers in de waardeketen			
ESRS 2	Rapportage-eis met betrekking tot ESRS 2 SBM-2 - Belangen en opvattingen van stakeholders	2.2.5 Stakeholderdialoog 3.4.2 Werken en arbeidsomstandigheden in de haven: -Beleid	
ESRS 2	Rapportage-eis met betrekking tot ESRS 2 - SBM-3 - Materiele impacts, risico's en kansen en de wisselwerking daarvan met strategie en businessmodel	3.4.2 Werken en arbeidsomstandigheden in de haven: -Effecten, risico's en kansen -Beleid	ESRS 2 SBM-3, 11c: Vanaf 2025 rapporteren we, voor zover van toepassing, over negatieve materiële impacts op werknemers in de waardeketen.
S2-1	Beleid ten aanzien van werknemers in de waardeketen	3.4.2 Werken en arbeidsomstandigheden in de haven: -Beleid 4.3 Due diligence verklaring	ESRS S2-1, 16: Vanaf 2025 brengen we beleid in lijn met MDR-P. ESRS2-1, 19: Vanaf 2025 rapporteren we over het incidenteel niet voldoen aan "UN Guiding Principles on Business and Human Rights", "ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work" of "OECD Guidelines for Multinational Enterprises" waar het werknemers in de waardeketen betreft.
S2-2	Processen om met werknemers in de waardeketen te overleggen over impacts	2.2.5 Stakeholderdialoog 3.4.2 Werken en arbeidsomstandigheden in de haven -Activiteiten -Resultaten 4.1 Governance	

	Omschrijving	Referentie	Opmerkingen
S2-3	Herstelprocessen voor negatieve impacts en kanalen voor werknemers in de waardeketen om zorgen kenbaar te maken	2.2.5 Stakeholderdialoog 3.4.2 Werken en arbeidsomstandigheden in de haven: -Beleid 4.2 Klokkenluidersregeling	
S2-4	Acteren op materiele impacts op werknemers in de waardeketen, en benaderingen om wat betreft werknemers in de waardeketen materiele risico's te beheeersen en materiele kansen te benutten, en de effectiviteit van die maatregelen	3.4.2 Werken en arbeidsomstandigheden in de haven: -Beleid -Activiteiten -Resultaten -Vooruitblik 4.3 Due diligence verklaring	ESRS S2-4, 31: Vanaf 2025 brengen we acties in lijn met MDR-A. ESRS S2-4, 36: Vanaf 2025 rapporteren we over mensenrechtenschendingsincidenten in de waardeketen.
S2-5	Doelen wat betreft het beheersen van materiele negatieve impacts, het bevorderen van positieve impacts en het beheersen van materiele risico's en kansen	3.4.2 Werken en arbeidsomstandigheden in de haven: -Doelstelling	ESRS 2, 81: Vanaf 2025 verbeteren we doelstelling(en) voor het beheersen van materiële IRO's.

7.8 Afkortingen en begrippen

	Afkorting/begrip	Toelichting
Q	µg/m3	Microgram per kubieke meter
A	Aanvaringen	Nautische ongevallen tussen schepen en andere (varende) objecten
	Abm	Algemene beoordelingsmethodiek
	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	B100	Pure biodiesel. B staat voor 'biodiesel' en de 100 refereert naar het aandeel plantaardige componenten in de brandstof
	BBP	Bruto binnenlands product
	Biomassa	Biologisch afbreekbaar deel van landbouwproducten en afvalstoffen dat wordt gebruikt voor energieopwekking
	BNG	Bank Nederlandse Gemeenten
	BOZ	Branche Organisatie Zeehavens
	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
	Bulkgoed	Goederen die niet per stuk (zoals containers, dozen) maar los in het ruim van een schip worden gestort (bijv. ruwe olie, steenkolen, ijzererts, granen). Andere gebruikte termen voor bulkgoed zijn massagoed of stortgoed
C	CAO	Collectieve Arbeidsovereenkomst
	CapEx	Kapitaaluitgaven
	CAPM	Capital Asset Pricing Model
	CCS	Carbon Capture and Storage
	CEO	Chief Executive Officer. Algemeen directeur
	CEO a.i.	Chief Executive Officer ad interim. Tijdelijk Algemeen Directeur
	CFO	Chief Financial Officer. Financieel directeur
	CNG	Compressed Natural Gas
	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
	CO_2-neutraal	De som van de totale uitstoot van CO_2 minus de som van de CO_2 verwijderd uit de lucht is gelijk aan nul.
	Congestie	Opstopping van containerbinnenvaart met vertraging in de afhandeling van containers als gevolg
	COO	Chief Operating Officer. Operationeel directeur
	CoPP	Community of Practice Plastic
	Corporate Governance Code	Aanduiding van de manier waarop een bedrijf zijn organisatie stuurt. Van moderne (veelal beursgenoteerde) bedrijven wordt verwacht dat zij een duidelijke 'corporate governance code' geïmplementeerd hebben

	COSO	Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission
	CSR	Corporate Social Responsibility
	CSRD	Corporate Sustainability Reporting Directive
	CV	Curriculum Vitae
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
	DNSH	Do no significant harm
	DRC	Delta Rhine Corridor
	Droge bulk- of massagoederen	Vaste goederen die in bulk worden vervoerd zoals ertsen, steenkool en granen
	Dual fuel	Een motor die op twee soorten brandstoffen kan draaien
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
	EC	Europese Commissie
	EHBO	Ongeval zonder verzuim
	EIB	Europese Investeringsbank
	EM	Environmental Management
	EMZ	Emplacement Maasvlakte Zuid
	EN	Europese Norm
	eNPS	Employee Net Promotor Score
	ERP	Enterprise Resource Planning
	ESG	Environment, Social, Governance.
	ESI	Environmental Ship Index
	ESRS	European Sustainability Reporting Standards
	ETS	Emission Trading System
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
	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	GHG	Greenhouse Gas protocol
	GNB	Gemeenschappelijk Nautisch Beheer
	GRI	Global Reporting Initiative. Niet-gouvernementele organisatie die wereldwijd standaarden ontwikkelt voor maatschappelijke jaarverslaggeving
	GWW	Grond Water Weg
H	Ha	Hectare

	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
	HESP	Haven Emissie Service Platform
	HIC	Haven- en industriecomplex
	HiPo	High Potential. Een bijna ongeval dat onder andere omstandigheden had kunnen leiden tot een ersntig ongeval
	HR	Human Resources
	Hub	Mainport, middelpunt
	HVO	Hydrotreated Vegetable Oil
I	IAPH	International Association of Ports and Harbors
	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
	IT	Informatie Technologie
	IVM	Integrale Veiligheidsmonitor
J	JINC	Jongeren Incorporated
	Joint venture	Samenwerking tussen 2 of meer ondernemingen
K	Klimaatneutraal	Een balans waarbij onze activiteiten geen netto negatieve impact hebben op een breed scala van milieu-aspecten, waaronder de opwarming van de aarde en biodiversiteit.
	KPI	Kritieke prestatie-indicator
	KRVE	Koninklijke Roeiers Vereeniging Eendracht
	KRW	(Europese) Kaderrichtlijn Water
	KTO	Klanttevredenheidonderzoek
	Kton	Duizend ton (1 miljoen kilogram) = Kiloton
	KvK	Kamer van Koophandel
L	LNG	Liquified Natural Gas. Aardgas in vloeibare vorm
	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
	Modal shift	Verschuiving van vervoer over weg naar de schonere modaliteiten water en spoor

	MTC	Ongeval met verzuim < 1 dag
	Mton	Miljoen ton = Megaton
	MV	Maasvlakte
	MVO	Maatschappelijk verantwoord ondernemen
	MW	Megawatt
N	NAP	Normaal Amsterdams Peil
	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)
	NAVO	Noord-Atlantische Verdragsorganisatie
	NEa	Nederlandse Emissieautoriteit
	Net positive	Netto positief. Niet alleen het verminderen van de impact (net zero), maar het bijdragen aan herstel en verbetering van ecosystemen en het creëren van waarde voor natuur, mens, klimaat en maatschappij
	Net zero	Netto nul. De som van de totale uitstoot van broeikasgassen minus de som van de broeikasgassen verwijderd uit de lucht is gelijk aan nul.
	NGD	Nautische gegarandeerde diepgang
	NGO's	Niet- of non-gouvernementele organisatie
	NNN	Natuurnetwerk Nederland
	NO_2	Stikstofdioxide
	NOx	Nitric Oxide
	NOVEX	Nationale Omgevingsvisie Executiekracht
	NSI	Nautische Safety Index
	N.V.	Naamloze Vennootschap
O	OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development. Organisatie voor economische samenwerking en ontwikkeling
	OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
	Offshore	Activiteiten die op enige afstand van de kust plaatsvinden, meestal gericht op exploratie en winning van olie, wind en gas
	OpEx	Operationele uitgaven
	OR	Ondernemingsraad
	OZB	Onroerende Zaakbelasting
P	PCS	Port Community System
	PFAS/PFOS	Per- en polyfluoralkylstoffen. Chemische stoffen die door de mens zijn gemaakt en niet van nature voorkomen in het milieu.
	PGS	Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen
	PKB	Persoonlijke Keuzebudget
	PM2.5	Fijnstof
	PM10	Fijnstof
	PPA	Portpassage Planning Area
	PR	Percentage Recycled
	PRA	Port Reference Architecture
	PRISMA	Programma Innovative Sediment Management
	RTHA	Rotterdam The Hague Airport
	PZI	Platform Zero Incidents

R	RAK	Regionaal Afsprakenkader Geluid en Ruimtelijke Ontwikkeling
	RDM	Rotterdamsche Droogdok Maatschappij
	RIEC	Regionaal Informatie- en Expertise Centrum
	RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
	RoRo	Roll-on-roll-off
	RPA	Rotterdam Porth Authority
	RPF	Rotterdam Port Fund
	RSP	Rotterdam Shore Power en Relatieve Salarispostiie
	RvB	Raad van Bestuur
	RvC	Raad van Commissarissen
	RWC	Ongeval met aangepast werk
	RWS	Rijkswaterstaat
S	SAF	Sustainable Aviation Fuels
	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 en Schoon en Emissieloos Bouwen
	SEG	Safety Expert Group
	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
	SLA	Schone Lucht Akkoord
	SO	Stakeholderonderzoek
	SO_2	Zwaveldioxide
	SOM	Strategisch Omgevingsmanagement
	STC	Scheepvaart en Transport College
	Stukgoed	Goederen waarvan de hoeveelheid niet naar maat of gewicht maar per stuk wordt opgegeven. Dit in tegenstelling tot stortgoed of bulkgoed. Stukgoederen worden los vervoerd of in kisten, kratten, vaten of balen
	Supplychain	Logistieke keten
T	TCFD	Task Force on Climate-related Financial Disclosures
	TEU of Twenty-foot Equivalent Unit	Eenheid voor het meten van de capaciteit van een containerschip of containerterminal. 1 TEU komt overeen met een lading van een container van 20 voet (= 6,096 meter)
	TRIFR	Werkgerelateerde ongevallen bij het Havenbedrijf met doktersbezoek of ernstiger
	TNO	Toegepast-Natuurwetenschappelijk Onderzoek
	TTW	Tank to Wheel. Emissies voor scope 1, 2 en 3e
U	UNGC	United Nations Global Compact

	UNGP	United Nations Guiding Principles for Business and Human Rights
V	VBS	Verkeer begeleidend systeem
	Verlader	Partij die een lading wenst te laten vervoeren
	VGM	Veiligheid, Gezondheid en Milieu Commissie
	VN	Verenigde Naties
	VOG	Verklaring Omtrent Gedrag
	VOS	Vluchtige Organische Stoffen
	VPB	Vennootschapsbelasting
	VRR	Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond
	VTS	Vessel Traffic Service
W	Waakvlamprogramma	Bij het Waakvlamprogramma wordt het contact met stakeholders geïntensiveerd op het moment dat er urgente issues spelen
	WACC	Weighted Average Cost of Capital
	WBCSD	World Business Council for Sustainable Development
	Wbni	Wet bescherming netwerk en infrastructuur
	Wgh	Wet geluidhinder
	WHO	World Health Organization. Wereldgezondheidsorganisatie
	Wnb	Wet natuurbescherming
	WPACP	World Ports Action Climate Program
	WTW	Well to Weel. Emissies voor scope 3 (uitgezonderd 3e)
X	XR	Extinction Rebellion
Z	ZEMBA	Zero Emissions Maritime Buyers Alliance
	ZES	Zero Emission Services. Bedrijf dat laadinfrastructuur en verwisselbare batterijcontainers levert aan binnenvaartschepen.

7.9 Colofon

Uitgave
Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Redactie en bewaking consistentie
Finance, Bureau Tekstschrijvers, Communications & External Affairs, 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, Dartdesign

AV producties
IJsbreker TV

Fotografie
Marc Nolte, Danny Cornelissen, Jan Peter Hemminga (illustraties, Maters en Hermsen), Martens Multimedia, Ries van Wendel de Joode, Ernst Bode, Rotterdam The Hague Airport, Boskalis (BOKA Vanguard), Bianca Stip, Roy Borghouts, Jan de Kok, Jeroen Dietz, Max Dijksterhuis (FERM), Theater Zuidplein / Scagliola Brakkee, Hannah Anthonysz Photography, Rotterdams Philharmonisch Orkest, Eric Fecken, Lex Bezemer, Group A (artist impression), Iris van den Broek, Jerry Lampen, ©PorthosCO2, Gasunie Alyssa van Heyst Photography, Stedin, Andreas Terlaak, Mooi Paars, Bram Budel, Image courtesy of Air Products and Chemicals, Inc., ministerie van Defensie, Rommen|Bravenboer Fotografie, Floor van Kleeff, Kees Torn, Ferry Anes/KWS

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