

SAMEN BOUWEN AAN DE HAVEN VAN MORGEN MAKE IT HAPPEN.

Samenvatting jaarverslag 2021



Voorwoord Algemene directie



Samen bouwen aan de haven van morgen

In de Rotterdamse haven moeten bedrijven kunnen floreren en zorgen voor toegevoegde waarde. Als Havenbedrijf Rotterdam zetten we in op veiligheid, bereikbaarheid, digitalisering, duurzaamheid en innovatie. Dit doen we niet alleen, maar met veel partners. Samen zorgen we voor een efficiënte en schonere haven en streven we naar een gezonde en groene leefomgeving. Daarmee levert het haven- en industriecomplex een substantiële bijdrage aan het verdienvermogen van de Nederlandse economie. Maar de impact is breder.

Het succes van de haven wordt naar onze overtuiging daarnaast ook bepaald door oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken. Cijfers over CO₂-reductie, schonere lucht, werkgelegenheid, inclusiviteit, veiligheid, gezondheid en welzijn worden steeds belangrijker. Diverse initiatieven om deze cijfers te verbeteren - de voorbeelden staan in dit jaarverslag beschreven - laten de kracht en slagvaardigheid van het Rotterdamse haven- en industriecomplex zien. En van onze eigen organisatie.

Resultaten en investeringen

De financiële resultaten van het Havenbedrijf Rotterdam in 2021 stemmen tot tevredenheid. Het resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen steeg naar 273,6 miljoen euro (2020: 270,8 miljoen euro). Het resultaat na belastingen gecorrigeerd voor éénmalige belastingeffecten door wijziging van het tarief vennootschapsbelasting kwam uit op 213,4 miljoen euro (2020: 207,2 miljoen euro). De overslag herstelde met een totaal volume van 468,7 miljoen ton sterk en kwam weer bijna op het niveau van 2019 (voor corona). In december werd zelfs een record geboekt met de aankomst van de 15 miljoenste TEU container van het jaar in de Rotterdamse haven. Het is voor de eerste keer dat een Europese haven door deze magische grens breekt.

De resultaten stellen ons in staat om te blijven investeren in de haven van de toekomst. In 2021 was het doel om 275 miljoen euro te investeren in het haven- en industriecomplex. Met 226,3 miljoen euro haalden we dit niet. Dit kwam onder andere door bijstelling van de scope van investeringen, mondiale logistieke problemen, maar ook door vertraging door de stikstofcrisis. De Rotterdamse haven heeft snel meer stikstofruimte nodig voor verschillende projecten op het vlak van de energietransitie. Blijft dit uit, dan kunnen we onze ambities niet tijdig realiseren en stagneert de verduurzaming van de industrie.

Veiligheid eerste prioriteit

In 2021 hadden we niet alleen te maken met de gevolgen van de COVID-19-pandemie, we kregen ook te maken met de gevolgen van de blokkade van het Suezkanaal, waardoor er – na het lostrekken van het schip - in de haven in korte tijd tientallen schepen binnenliepen. Alle betrokkenen stonden op scherp om de gevolgen van deze unieke gebeurtenis veilig en vlot af te handelen. Ook dit tweede coronajaar ging de dienstverlening van de divisie Havenmeester onverminderd door en bleef de haven goed bereikbaar en veilig. Bij het bestrijden van ondermijning als gevolg van drugscriminaliteit trekken we op met handhavende partijen in de haven, zoals douane en politie.

Slimme oplossingen voor logistiek, beheer en ontwikkeling van de haven

De concurrentiepositie van de Rotterdamse haven als logistiek knooppunt en industriecomplex van wereldniveau willen we versterken. Innovatie en digitalisering spelen hierin een belangrijke rol. Zo gebruiken we bij het onderhoud van kades bijvoorbeeld informatie van satellieten en sensoren. Met de resultaten kunnen klanten intensiever gebruikmaken van onze assets en kunnen we het onderhoud efficiënter uitvoeren. Dat de Brexit in Rotterdam niet voor grote problemen in de logistiek zorgde, toont aan dat de systemen van onze dochteronderneming Portbase de transportsector en de overheid goed ondersteunen. De digitalisering van de logistieke keten zien we ook steeds nadrukkelijker terug bij de divisie Havenmeester. De afhandeling van scheepsbezoeken vindt grotendeels digitaal plaats.

Belangrijke stappen in de energietransitie

De energietransitie is volop in uitvoering. We werken mee aan diverse projecten waarmee we 20 tot 25% van de Nederlandse CO₂-reductiedoelstelling voor 2030 kunnen bereiken. In mei 2021 werd bekend dat de Nederlandse overheid circa 2 miljard euro reserveert voor bedrijven die vanaf 2024 CO₂ willen afvangen en voor opslag aanleveren aan het Porthos-project dat door ons samen met Energie Beheer Nederland en Gasunie wordt ontwikkeld. Waterstof wordt steeds belangrijker in de energietransitie. Er loopt nu een reeks van projecten, zowel op het vlak van grootschalige lokale productie, de import van waterstof van overzee, als toepassing in de transportsector en in de industrie in Rotterdam, Moerdijk, Chemelot en Duitsland. We hebben veel impact, maar om dat door te kunnen zetten, zoeken we heel nadrukkelijk de samenwerking met de overheid. Zorg voor heldere wet- en regelgeving voor langere termijn en ruim barrières op. Zorg er samen met ons voor dat we nog sneller en doortastender op weg kunnen naar een klimaatneutrale wereld.

Ondernemend en slagvaardig

We leveren een substantiële bijdrage aan de verduurzaming en het verdienvermogen van de Nederlandse economie. Dat doen we proactief en op samenwerking gericht, vanuit een ondernemende en slagvaardige organisatie. In 2021 namen we het besluit om toekomstbestendig te gaan werken, 60% op kantoor en 40% thuis. COVID-19 heeft een versnelling gebracht in digitaal, flexibel en op afstand werken. Uit medewerkersonderzoek blijkt dat onze collega's in meerderheid het een goede zaak vinden dat wij het thuiswerken blijven stimuleren: minder reistijd, effectiever werken en meer autonomie. Net als onze medewerkers bedanken we onze stakeholders en klanten die in 2021 vertrouwen in ons stelden.

De Algemene directie

Allard Castelein, Vivienne de Leeuw, Boudewijn Siemons

In het kort 2021 in cijfers

Veiligheid

0

major incidents



In 2021 deden zich geen major incidents voor in de Rotterdamse haven.

Goederenoverslag

468,7

miljoen ton



In 2021 nam onze overslag toe met 7,3% ten opzichte van 2020. Door het aantrekken van de markt laten vrijwel alle goederensoorten een toename zien.

Omzet

772,7

miljoen euro



In 2021 nam onze omzet toe met 2,6% ten opzichte van 2020.

Bruto investeringen

226,3

miljoen euro



In 2021 investeerde het Havenbedrijf Rotterdam in klantgebonden infrastructuur, publieke infrastructuur, bedrijfsmiddelen en deelnemingen.

Energietransitie

22,4 Mton

CO₂-uitstoot



De CO₂-uitstoot van de Rotterdamse haven is tussen 2016 en 2020 met 27% afgenomen. De daling komt onder andere door de verschuiving van de elektriciteitsproductie van kolencentrales naar gasgestookte centrales. (bron: EU transaction log, cijfer heeft betrekking op 2020)

Ondernemende en slagvaardige organisatie

49,1%

betrokken en bevlogen medewerkers



Uit ons medewerkersonderzoek blijkt dat 49,1% van onze medewerkers betrokken en bevlogen is. Ten opzichte van de laatste meting (48,2%) nam de score toe. Onze score zit in het top kwartiel van de industriebenchmark.

Werkgelegenheid

174.057

banen



De Rotterdamse haven bood in 2020 (laatst bekende cijfer) direct en indirect werk aan 174.057 mensen. (Bron: Havenmonitor 2021).

Toegevoegde waarde

3,0%

van het bruto binnenlands product



De toegevoegde waarde van de Rotterdamse haven bedroeg in 2020 (laatst bekende cijfer) 23,8 miljard euro. (Bron: Havenmonitor 2021).

Mijlpalen in 2021



Opening Leuvepaviljoen

Het Leuvepaviljoen opende op 16 juli zijn deuren voor publiek en bestaat uit een Haveninformatiepunt van het Havenbedrijf Rotterdam, twee horecagelegenheden en openbare werkplaatsen van het Maritiem Museum. Het Leuvepaviljoen zorgt voor meer verbinding tussen de stad en de haven. Port Pavilion van het Havenbedrijf Rotterdam maakt als bezoekerscentrum onderdeel uit van het Leuvepaviljoen.



Samenwerking voor productie groene waterstof

In september sloten energiebedrijf Uniper en het Havenbedrijf Rotterdam een overeenkomst voor de ontwikkeling van de productie van groene waterstof op Uniper's Maasvlakte-locatie. Deze plannen sluiten aan op de geplande nieuwe waterstofinfrastructuur en de groeiende vraag naar duurzame waterstof.



Verduurzaming vloot

Op 4 oktober is het tot een hybride omgebouwd incidentenbestrijdingsvaartuig RPA10 in de vaart genomen. Het vaartuig voldoet aan de strengste emissie-eisen als het gaat om uitlaatgasemissies.



Shell bouwt biobrandstoffenfabriek

Shell gaat een biobrandstoffen-fabriek met een capaciteit van 820.000 ton per jaar bouwen op het Shell Energie- en Chemiepark Rotterdam (Shell Pernis). Eenmaal gebouwd, wordt de fabriek een van de grootste in zijn soort in Europa voor de productie van duurzame vliegtuigbrandstof (SAF) en hernieuwbare diesel uit afval.



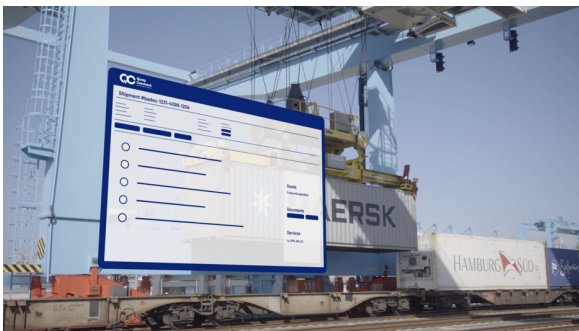
Opening Theemswegtracé

Op 8 november heeft ProRail het Theemswegtracé in de haven van Rotterdam succesvol aangesloten op de bestaande Havenspoorlijn. De eerste goederentrein reed over het 4 kilometer lange gloednieuwe spoor.



Record diepgang in de Amazonehaven

Eind november arriveerde de Ever Ace aan de ECT Delta terminal in de Amazonehaven. Het grootste containerschip ter wereld had een diepgang van 16,5 meter. In december werd dit record verbroken door de Ever Aim die een diepgang van 16,7 meter had. Volgens de databank van het Havenbedrijf Rotterdam is dit een nieuw record voor dit havenbekken.



Naviporta ontwikkelt Quay Connect

Sinds Brexit is export naar het Verenigd Koninkrijk ingewikkelder geworden. Op Naviporta - het onafhankelijke blockchainplatform voor de logistieke sector dat door het Havenbedrijf Rotterdam is gestart - is een nieuwe service ontwikkeld: **Quay Connect**. Deze service maakt automatische uitwisseling van informatie mogelijk met de douane instanties in de Britse havens. De nieuwe service werd op 16 december bekendgemaakt.



Overslag meer dan 15 miljoen TEU containers

In december bereikten we het record aantal van 15 miljoen TEU containeroverslag in de Rotterdamse haven. Ondanks de pandemie, de impact van de stremming in het Suezkanaal en de andere disrupties die het containervervoer hebben beïnvloed, sluit de haven van Rotterdam het jaar af met een overslagrecord.

Missie, visie, kerntaken en strategie

Missie

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

Visie

Wij verbeteren de Rotterdamse haven continu tot de meest veilige, efficiënte en duurzame ter wereld. Voor onze klanten creëren wij waarde door het ontwikkelen van ketens, netwerken en clusters, zowel in Europa als in groeiemarkten wereldwijd.

Kerntaken

- Duurzaam ontwikkelen, beheren en exploiteren van de haven.
- Handhaven veilige en vlotte afhandeling van de scheepvaart.

Bij het uitvoeren van de kerntaken treden we op als ondernemende ontwikkelaar, matchmaker, facilitator, aanjager, regisseur, investeerder en initiator.

Ondernemingsstrategie

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



Slimme partner in logistieke ketens

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

Versneller van duurzaamheid in de haven

Als versneller van duurzaamheid in de haven streven we naar een CO₂-reductie van 49% ten opzichte van 2019 in 2030 en we anticiperen op een aanscherping in lijn met 'Fit for 55'. We geven dit vorm door een breed portfolio aan energietransitie-projecten die de haven in staat stelt om op weg te gaan naar CO₂-neutraliteit in 2050, toekomstbestendige ladingstromen en activiteiten aan te trekken en rendabel te investeren in verduurzaming.

Ondernemende en slagvaardige organisatie

We stellen hoge eisen aan de effectiviteit en klantgerichtheid van onze organisatie. Een interdisciplinaire aanpak, goede interne en externe samenwerking en een duidelijke focus dragen eraan bij dat waar te maken. Dit leidt tot het verder verbeteren van de wendbaarheid van de organisatie, het beheersen de operationele kosten en kapitaaluitgaven en het verder verhogen van de klantgerichtheid.

De complexiteit van het speelveld waarin wij werken neemt toe. Vooral als het gaat om het positioneren van Rotterdam als slimme haven en als haven waar de energietransitie plaatsvindt. Een succesvolle afstemming met derden vereist een duidelijke rolbepaling; wat doen we wel en wat doen we niet. Dit zorgt voor focus, ondersteunt de slagvaardigheid van de organisatie en vergroot ons vermogen om de gekozen rol voluit te kunnen uitvoeren.

Toegevoegde waarde

Toegevoegde waarde inclusief indirecte achterwaartse effecten

De toegevoegde waarde van de Rotterdamse haven, inclusief indirecte achterwaartse effecten, wordt geschat op 23,8 miljard euro in 2020. Dit is 3% van het Nederlandse bruto binnenlands product (bbp). Hierbij is 10 miljard euro gerelateerd aan de directe vestigingsplaatsfunctie, 5,9 miljard euro aan de directe knooppuntfunctie, en 7,8 miljard euro aan de indirecte achterwaartse effecten van het Rotterdamse- haven en industriecomplex (bron: Havenmonitor 2021).

In 2020 waren naar schatting 174.057 FTE banen verbonden aan de Rotterdamse haven. Hierbij is 42.250 FTE gerelateerd aan de directe vestigingsplaatsfunctie, 60.806 FTE aan de directe knooppuntfunctie, en 71.001 FTE aan de indirecte achterwaartse effecten van het Rotterdamse- haven en industriecomplex (bron: Havenmonitor 2021).

.. ook inclusief voorwaartse indirecte effecten

'Het Rotterdam Effect' berekende dat de toegevoegde waarde en werkgelegenheid in 2017 veel groter was als ook de voorwaartse indirecte effecten werden meegerekend: 45,6 miljard euro en 384.500 FTE banen.

Handelsstroomfunctie havens Rijn- en Maasmondgebied

Naar schatting droegen de havens in het Rijn- en Maasmondgebied (inclusief Moerdijk en Drechtsteden) zo'n 34 miljard euro bij aan de exportwaarde voor Nederlandse producten in 2018. Dit komt bovenop de toegevoegde waarde vanuit de vestigingsplaatsfunctie en knooppuntfunctie. Het overgrote gedeelte van de 34 miljard euro wordt aan de haven van

Rotterdam toegeschreven. De handelsstroomfunctie was tevens gerelateerd aan zo'n 301.100 FTE banen in 2018, bovenop de vestigingsplaatsfunctie en knooppuntfunctie. Dit maakt, voor de havens in de regio Rijn- en Maasmond, de totale toegevoegde waarde 63 miljard euro en de totale werkgelegenheid 563.800 FTE in 2018 (bron: Economische betekenis zeehavengebieden). De totale toegevoegde waarde is 8,2% van het bruto binnenlands product.

Onze bijdrage aan de Sustainable Development Goals

Als organisatie die midden in de samenleving staat, voelen en nemen wij verantwoordelijkheid voor onze impact op de maatschappij. Ons recent vernieuwde [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), de duurzame ontwikkelingsdoelstellingen van de Verenigde Naties. Wij leveren de grootste bijdrage aan:



Indirecte bijdrage aan SDG's

Daarnaast identificeren we twee SDG's (5 - Gendergelijkheid en 17 - Partnerschap om doelen te bereiken) waar we op een meer indirecte wijze aan bijdragen. Daarom koppelden we ze niet aan onze CSR-thema's of KPI's. Voorbeelden hiervan zijn in dit verslag beschreven, onder andere in de hoofdstukken rondom [energietransitie](#) en duurzame bedrijfsvoering. De verbinding tussen onze speerpunten, materiële thema's, KPI's en SDG's vatten we samen in de samenhangtabel.

Onze bedrijfscode

Principes over mensenrechten en arbeidsomstandigheden, milieu en anti-corruptie zijn ankerpunten in onze bedrijfscode. In onze bedrijfscode staat beschreven hoe wij ons gedragen ten opzichte van onze omgeving en verbinden wij ons aan de 'Ten Principles' van United Nations Global Compact (UNGC). We delen onze bedrijfscode op onze [website](#).

Het is de verantwoordelijkheid van ons allemaal om ervoor te zorgen dat we in overeenstemming met de bedrijfscode handelen. De Bedrijfscode (en daarmee de Ten Principles) is van toepassing op iedereen die werkt bij het Havenbedrijf Rotterdam. Dat geldt zowel voor management en medewerkers als voor bijvoorbeeld uitzendkrachten, stagiaires, vrijwilligers, gedetacheerden of ander ingehuurd personeel.

Mensenrechten en arbeidsomstandigheden

Bij het Havenbedrijf Rotterdam steunen en respecteren wij mensenrechten en arbeidsomstandigheden. Wij willen er zeker van zijn dat we geen aandeel hebben in het schenden van mensenrechten.

Wij zijn ons bewust van het feit dat onze werkzaamheden direct of indirect impact kunnen hebben op mensen en gemeenschappen. Daarom hebben wij een verantwoordelijkheid naar onze medewerkers, onze klanten en de maatschappij om mensenrechten te respecteren.

Prioritering in mensenrechtenrisico's

Om de meest ernstige mensenrechtenrisico's in relatie tot ons bedrijf te identificeren, is een scan uitgevoerd, waarin een media-analyse, gesprekken met medewerkers en bevindingen uit onderzoeken zijn meegenomen. Hierbij is onderscheid gemaakt in enerzijds de impact van onze eigen activiteiten en anderzijds de impact van activiteiten van zakelijke relaties in onze keten, zoals leveranciers, klanten en partners met wie we samenwerken.

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

- In onze rol als werkgever: werkomgeving: veiligheid, privacy, gelijkheid en discriminatie;
- In onze inkoopketen, bij leveranciers en aannemers: werkomgeving en veiligheid;
- In de Rotterdamse haven: broeikasgasemissies, (gezondheids)overlast gemeenschap, werkomgeving, veiligheid en privacy.

Als er sprake is van nadelige gevolgen voor mensenrechten, nemen we passende maatregelen, afhankelijk van de operationele context en de ernst van de gevolgen. Hierbij maken we onderscheid in nadelige gevolgen van eigen activiteiten en nadelige gevolgen van activiteiten van onze zakelijke relaties. Voor eigen activiteiten is binnen het Havenbedrijf Rotterdam een risicobeheersings- en controlesysteem ingericht. Bij zakelijke relaties is het Havenbedrijf Rotterdam niet direct verantwoordelijk en hebben wij in beperkte mate invloed. Op deze onderwerpen zetten wij ons in met de mogelijkheden die passen bij de positie en rol die het Havenbedrijf Rotterdam inneemt.

Beleid voor geprioriteerde risico's

Voor het eigen bedrijf zijn in de bedrijfscode algemene principes over het respecteren van mensenrechten en arbeidsomstandigheden opgenomen. Deze principes betekenen voor het Havenbedrijf Rotterdam dat mensen de vrijheid wordt gegeven om zich te verenigen en dat wij elke vorm van discriminatie willen elimineren. Ook zijn vormen van gewenst en ongewenst gedrag tegenover collega's, sollicitanten, ingehuurd personeel, klanten, leveranciers en opdrachtgevers in de bedrijfscode opgenomen. Daarnaast zijn expliciete beleidslijnen opgesteld op het gebied van arbeidsveiligheid, privacy en diversiteit. Via ons programma 'Energietransitie' richten wij ons op het verminderen van de broeikasgasemissies in de haven. U leest er [hier](#) meer over.

Rechtsherstel

Bij het vermoeden van een misstand, ongewenst gedrag of niet integer handelen, kunnen medewerkers en derden hiervan op diverse manieren melding maken.

Milieu

Uit onze bedrijfscode volgt dat wij voorzorg betrachten bij milieu-uitdagingen, initiatieven ontplooiën om de verantwoordelijkheid voor het milieu te vergroten en de ontwikkeling en invoering van milieuvriendelijke technologieën aanmoedigen. Dit doen wij door schonere scheepvaart te stimuleren, de energietransitie van de industrie te stimuleren, maar ook door te werken aan de verdere verlaging van de CO₂-footprint van onze eigen organisatie.

Anti-corruptie

In onze bedrijfscode onderschrijven wij het belang van het bestrijden van corruptie en fraude. Van elke medewerker wordt verwacht dat zij beide voorkomen. Daarnaast wijzen wij alle vormen van corruptie af, inclusief omkoping en afpersing. Via ons onboardingprogramma, een e-learning module en integriteitstrainingen brengen we het bewustzijn over van de bestaande procedures en richtlijnen, die bestaan om het ongewenste gedrag te voorkomen. Een 'Verklaring omtrent gedrag' (VOG) is een standaard onderdeel van ons aannamebeleid, met aanvullende AIVD-screenings (Algemene Inlichtingen Veiligheidsdienst) voor veiligheidsfuncties bij de divisie Havenmeester. Hiernaast hanteren wij inkooprichtlijnen en de OESO-richtlijn 'Principles for Enhancing Integrity in Public Procurement'. Tenslotte hebben wij extra financial control raamwerken op belangrijke processen, zoals inkoop, verkoop en IT, waarbij wij mitigerende maatregelen hebben opgenomen, gericht op het voorkomen en/of detecteren van fraude. Het risico 'Niet integer handelen & Fraude' monitoren we en bespreken we twee keer per jaar. Er is geen indicatie dat onze medewerkers betrokken zijn bij corruptie of fraude.

Onze internationale werkzaamheden

Wij zijn ook in het buitenland actief. Via onze joint ventures vinden werkzaamheden plaats in Oman en Brazilië. Ook leveren wij adviesdiensten in Indonesië, India, Mozambique, Argentinië, Egypte en Letland. Voor onze internationale activiteiten geldt dat wij ons laten leiden door het algemene CSR-beleid, zoals dat binnen het Havenbedrijf Rotterdam geldt, maar hierbij rekening houden met de lokale context en de daarbij behorende praktische mogelijkheden en verwachtingen. Bij onze activiteiten in het buitenland is er extra aandacht voor maatschappelijke risico's. Medewerkers die we voor buitenlandactiviteiten inzetten, bereiden we nauwgezet voor. Geleerde lessen worden besproken in ethische dilemmatrainingen, waarin we praktijkgevallen bespreken. In 2022 onderzoeken we verdere toepassing van richtlijnen voor onze internationale activiteiten.

Diversiteit en inclusiviteit

Het Havenbedrijf Rotterdam wil een diverse organisatie zijn waar iedereen zich thuis voelt. Wij zijn ervan overtuigd dat diversiteit op de werkvloer bevorderend werkt voor de kwaliteit van teams, besluitvorming en de wendbaarheid en innovatiekracht van onze organisatie. Een inclusieve organisatie is veerkrachtig, wendbaar, flexibel en adaptief. In een inclusieve organisatie heerst een veilige en open cultuur waarin iedereen de kans krijgt om zijn of haar mening te geven en is er sprake van gelijkwaardigheid. Daarnaast sluit een diverse samenstelling van medewerkers beter aan op de veranderende arbeidsmarkt.

Onze doelstelling is om de diversiteit en inclusiviteit binnen het Havenbedrijf Rotterdam te verbeteren. Onze initiatieven om dit te bereiken zijn onder andere gericht op: een betere man-vrouwverhouding, een betere diversiteit in leeftijd, het aantrekken van medewerkers met een andere culturele achtergrond en het actief zoeken naar mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Richtlijn bij een vacature is dat de nieuw aan te nemen medewerker altijd 'de beste mens op de juiste plek' is en bijdraagt aan de diversiteit van de organisatie.

Veiligheid

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

Ongevallen

De veiligheid van het scheepvaartverkeer rapporteren we aan de hand van de Nautische Safety Index (NSI). Dit is een rapportcijfer waarbij we de ernst van ongevallen meewegen. In 2021 kwam de NSI boven de norm van 7,0 uit op 7,46. Er vond geen zeer ernstig ongeval plaats, wel 3 ernstige: een aanvaring van een zeevaartschip tegen de Calandbrug, een aanvaring tussen een zeevaartschip en binnenvaartschip ter hoogte van de Eemhaven en een binnenvaartschip (duwboot) dat kapseisde.

Ondermijnende criminaliteit

Drugscriminaliteit in de haven was het afgelopen jaar regelmatig in het nieuws. De aanpak van ondermijnende criminaliteit is een maatschappelijke opgave die formeel buiten de verantwoordelijk van het Havenbedrijf Rotterdam valt. De ondermijnende criminaliteit staat echter hoog op onze agenda, we willen dit niet in onze haven. Dat is in het belang van de integriteit, de veiligheid en de concurrentiepositie van de haven. Wij willen niet dat criminelen misbruik maken van de haven. We werken samen met verschillende partijen in de haven om de veiligheid te waarborgen en de drugscriminaliteit tegen te gaan.

De haven digitaliseert

De haven van Rotterdam is de grootste zeehaven van Europa. Met een maximale waterdiepte van 24 meter is het toegankelijk voor de meest diepstekende schepen. In de haven komen zeevaart, binnenvaart, spoor, weg en pipleiding samen. In 2021 ontvingen we 28.876 zeeschepen en 99.558 binnenvaartschepen. De haven van Rotterdam wil ook de slimste van de wereld zijn. In die positie investeren we voortdurend.

Door de digitale transformatie groeit het Havenbedrijf Rotterdam uit van traditionele havenbeheerder tot een ondernemende netwerkorganisatie die de haven versterkt. We nemen als onafhankelijke partij onze verantwoordelijkheid om digitaliseringsprocessen aan te jagen, externe deskundigheid aan te trekken en samenwerkingsverbanden te smeden. Op die manier bouwen we aan de slimste haven waarmee we concurrentievoordelen voor onze klanten creëren. Daarbij gaat het niet alleen om transport en logistiek; met sensoren en datamodellen maken we ook infrastructuur, terreinen en gebouwen slimmer.

Digitalisering bij de divisie Havenmeester

Digitalisering draagt op verschillende manieren bij aan het werk van de divisie Havenmeester. Het programma Harbour Master Next Generation (HMNG) stelt ons in staat om met slimme oplossingen te innoveren en tegelijkertijd ervoor te zorgen dat we ons werk makkelijker en transparant maken. Het programma zorgt voor verbetering van de Havenmeesterprocessen en voor meer gemak en efficiëntie voor onze klanten. Planning, verkeer, toezicht & handhaving en crisisbeheersing vormen de kern.

Digitalisering van havenontwikkeling en -beheer

Bij havenontwikkeling- en beheer komen twee speerpunten uit onze strategie samen. Vanuit een ondernemende organisatie werken we aan een (kosten)efficiënter en effectiever gebruik van onze assets, waarmee we tegelijkertijd bijdragen aan de verduurzaming van het haven- en industriecomplex. Digitalisering ondersteunt ons bij iedere fase van assetbeheer. Voorbeelden hiervan zijn ruimtelijke data in GIS, tekeningen in Autocad, sensoren in kades en camera's op terreinen en in voertuigen. Infra Innovation speelt binnen het Havenbedrijf Rotterdam een belangrijke rol.

Praktische digitale initiatieven

Met het ontwikkelen van praktische digitale initiatieven zijn we in staat om de logistieke processen in en om de haven efficiënter te laten verlopen. Daarmee verbeteren we de concurrentiepositie van de haven. Met onze initiatieven leveren we ook een bijdrage aan een wereldwijd netwerk van 'smart connected ports'. Digitaliseren doen we niet alleen. In de logistieke keten creëren we een open klimaat waarin we samenwerken, data uitwisselen en stappen vooruit zetten. Door de krachten te bundelen op vlakken waar we niet direct elkaars concurrent zijn, maken we goederenstromen sterker. Dat lukt alleen door te standaardiseren en er voor te zorgen dat systemen met elkaar kunnen communiceren.

Bereikbaarheid toekomstbestendig

In de herijkte Havenvisie 2030 staat de ambitie om in 2030 Europa's best verbonden haven te zijn. Om ook op langere termijn een excellente multimodale bereikbaarheid voor onze klanten te garanderen, brachten we de lange termijn bereikbaarheidsopgaven in beeld. Aan hand van overslagprognoses 2030-2040 voerden we een capaciteitsanalyse uit voor de verschillende modaliteiten. In het fysieke infrastructuurnetwerk levert dit een aantal knelpunten op, resulterend in een Bereikbaarheidsstrategie. Over de oplossingsrichtingen zijn we in overleg met het Rijk, provincies en bedrijfsleven, en in het bijzonder met onze partners binnen het MIRT-programma Goederenvervoercorridors.

We richten ons op het beter benutten van de bestaande infrastructuur (capaciteitsmanagement) en investeren samen met andere partijen in bestaande en nieuwe infrastructuur. De inzet van slimme informatiesystemen en de uitwisseling van data tussen verschillende ketenpartijen helpen ook bij een betere bereikbaarheid. We streven ook naar een optimale verbinding via alle modaliteiten en stimuleren meer vervoer via binnenvaart en spoor in plaats van via de weg (modal shift).

We benoemen per modaliteit een belangrijke ontwikkeling.

Water

Met Nextlogic werken we aan een integrale planning voor de afhandeling van containerbinnenvaart in Rotterdam. Met live pilots zijn daarvoor in 2021 stappen gezet. Nextlogic werkt ook samen met Portbase. Een van de vervolgstappen van Portbase is een verdere focus op het achterland, onder andere door de applicatie 'Melding Container Achterland', met als doel om ook zoveel mogelijk inland terminals aan te sluiten. Portbase beheert de digitale infrastructuur van de Nederlandse havens. Zij verbindt met verschillende typen dienstverlening alle betrokken partijen in de (haven)logistieke keten.

Weg

Digitalisering en innovatie zijn essentieel om het wegverkeer efficiënter, veiliger en duurzamer te maken. Met Transport en Logistiek Nederland (TLN) en Portbase werken we onder de noemer 'Data Fuel' samen om stapsgewijs verdere efficiencyverbeteringen door te voeren in de containerlogistiek. Dit gebeurt op meerdere plekken in de keten. We werken bijvoorbeeld met de gemeente Rotterdam en andere partijen aan het realiseren van slimme verkeerslichten die door communicatie met voertuigen beter en met minder emissies het verkeer kunnen regelen.

Spoor

Met het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer wil de Nederlandse overheid de groei van het spoorgoederenvervoer mogelijk maken en faciliteren. In 2021 zette het Havenbedrijf Rotterdam zich als trekker van het cluster 'Digitalisering' in voor verdere digitalisering van het spoorproces, onder andere aan de hand van de maatregel 'Digitale basis op orde'. In 2021 zagen we vooral hogere frequenties van bestaande shuttleverbindingen en de komst van nieuwe shuttles. De shuttles op onder andere Basel intensiverden.

Pijpleidingen

De haven van Rotterdam biedt bedrijven de mogelijkheid en ruimte om nieuwe leidingen te leggen in de daarvoor beschikbare leidingstroken. Deze corridors zijn al volledig ingericht voor de nieuwe aanleg. Door de energietransitie komen er de komende decennia veel kabels en leidingen bij. Samen met partners ontwikkelt het Havenbedrijf Rotterdam een nieuwe leidinginfrastructuur voor warmte, CO₂ en waterstof.

Energietransitie zorgt voor impact

Wij zijn vastberaden om onze bijdrage aan de verduurzaming te leveren. We streven naar een vermindering van de CO₂-uitstoot van 49% in 2030 ten opzichte van 1990 en anticiperen op een aanscherping in lijn met 'Fit for 55'. Dit is in lijn met het Nederlands klimaatakkoord. In 2021 hebben we belangrijke stappen richting verduurzaming gezet.

De plannen met waterstof vormen een belangrijk onderdeel van de energietransitie. We streven naar een toekomstbestendige, schone haven. Dat doen we samen met de hier gevestigde bedrijven en andere gelijkgestemde stakeholders. De resultaten zijn zichtbaar. De CO₂-emissies in de haven bijvoorbeeld, namen sinds 2016 met 27% af.

De afgelopen jaren stonden in het teken van het onderzoeken van diverse mogelijkheden, het uitwerken en beoordelen van plannen en het uitvoeren van haalbaarheidsstudies. Een aantal projecten kenmerkten zich door aanscherping van onze rol. Centraal staat: hoe realiseren we de meeste impact? Wij zien onze rol vooral als aanjager en facilitator door het realiseren van de infrastructuur.

Pijler 1

De industrie gaat stap voor stap naar klimaatneutraal. De eerste pijler heeft betrekking op het nemen van efficiency-maatregelen. Restwarmte wordt gebruikt om woningen, bedrijfsgebouwen en kassen te verwarmen. CO₂ wordt afgevangen en opgeslagen onder de Noordzee. Deze ontwikkelingen vragen de komende jaren veel extra infrastructuur, zoals pijpleidingen en kabels. Het Havenbedrijf Rotterdam treedt op als projectontwikkelaar voor de ontwikkeling van de uitbreiding van energie-infrastructuur.

Een voorbeeld is Porthos:

Samen met Gasunie en Energie Beheer Nederland (EBN) werken we aan een basisinfrastructuur voor het verzamelen en transporteren van CO₂ in het Rotterdamse haven- en industriecomplex voor opslag in (lege) gasvelden in de Noordzee. Dit gebeurt binnen het project Porthos: Port of Rotterdam CO₂ Transport Hub & Offshore Storage. Eind 2020 heeft de Europese Commissie voorgesteld 102 miljoen euro subsidie beschikbaar te stellen voor dit project. In 2021 volgde de Nederlandse overheid met een reservering van twee miljard euro voor vier bedrijven die CO₂ gaan aanleveren. Dit zijn Air Liquide, Air Products, ExxonMobil en Shell. Deze subsidie is nodig om het verschil te overbruggen tussen de kosten voor CO₂-emissierechten (ETS) en de kosten voor CO₂-afvang en opslag (CCS). Op die manier daalt de CO₂-uitstoot, maar ondervinden de bedrijven geen concurrentienadeel.

Pijler 2

In deze pijler staat het veranderen van energiesysteem centraal. In plaats van olie en gas te gebruiken voor verwarming, zal de industrie overstappen op elektriciteit en (groene) waterstof. Daarvoor is veel en betaalbare elektriciteit nodig uit bronnen als wind en zon. Ook hier treedt het Havenbedrijf Rotterdam op als aanjager van de noodzakelijke verandering en als projectontwikkelaar voor de ontwikkeling van de uitbreiding van de benodigde energie-infrastructuur.

Een voorbeeld is waterstof:

We werken verder aan de voorbereidingen van diverse projecten uit onze [waterstofvisie](#). Die hebben betrekking op grootschalige lokale productie, de import van waterstof en toepassing in de transportsector en de industrie. We sloten bijvoorbeeld samen met energiebedrijf Uniper een overeenkomst voor de ontwikkeling van de productie van groene waterstof op Uniper's Maasvlakte-locatie. Deze plannen sluiten aan op de geplande nieuwe waterstofinfrastructuur en de groeiende vraag naar duurzame waterstof vanuit de Rotterdamse petrochemische industrie. In 2021 hebben we een haalbaarheidsstudie afgerond naar de ontwikkeling van een importterminal in het haven- en industriecomplex. Aanleg van buisleidingen tussen Chemelot, en Noordrijn-Westfalen (Delta Corridor) voor verschillende stoffen, zoals waterstof en CO₂, is in onderzoek. De Delta Corridor is in 2021 als project met prioriteit opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat van het Rijk.

Pijler 3

Bij deze pijler gaat het om vervanging van fossiele grondstoffen. Dit kan door gebruik van biomassa, gerecyclede materialen, groene waterstof en CO₂. Het Havenbedrijf Rotterdam zoekt actief naar bedrijven die bijdragen aan een circulaire economie.

Een voorbeeld is Waste-to-Jet:

Waste-to-Jet moet straks per jaar tot 360.000 ton recycling-afwerpstoffen verwerken en tot 80.000 ton hernieuwbare producten produceren, waarvan ongeveer 75% Sustainable Aviation Fuel (SAF) kan zijn. SAF is van fundamenteel belang om de koolstofemissies gedurende de levenscyclus van de luchtvaartindustrie met maximaal 80% te verminderen in vergelijking met conventionele brandstof. Dit project doen we samen met Enerkem en Shell en we verwachten dat in 2025 of 2026 het eerste vliegtuig op Sustainable Aviation Fuel gaat vliegen.

Pijler 4

Naast de industrie zal ook het transport van goederen naar, in en van het havengebied klimaatvriendelijk moeten worden. Samen met partners ontwikkelt het Havenbedrijf Rotterdam activiteiten om de logistieke sector te helpen de CO₂-uitstoot te verminderen.

Een voorbeeld is een binnenvaartschip dat op batterijen vaart:

In september voer het binnenvaartschip De Alphenaar als eerste in Nederland volledig emissieloos tussen Alphen aan den Rijn en Moerdijk voor bierbrouwer Heineken. Het schip maakt voor de aandrijving gebruik van verwisselbare energiecontainers. Deze vaart was een initiatief van Zero Emission Services (ZES). Dit bedrijf werd in 2020 opgericht door ENGIE, ING, Wärtsilä en het Havenbedrijf Rotterdam, met steun van het ministerie van I&W. De energiecontainers – 'ZESpacks' – zijn gevuld met batterijen, die worden geladen met groene stroom. ZES heeft de ambitie om op korte termijn op te schalen en wil tot 2030 30 zero emissie vaarroutes realiseren. Daarmee zet het bedrijf een belangrijke stap in de transitie naar emissievrije binnenvaart.

Natuur en biodiversiteit

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

We vinden het belangrijk om te weten wat omwonenden van het haven- en industriecomplex vinden. Een goede reputatie zorgt voor meer begrip, draagvlak en steun bij onze stakeholders en vergroot hierdoor onze ondernemingsruimte. Onderzoek in 2021 wijst uit dat we onder omwonenden een hoge 83,2 punten scoren op reputatie en 75,6 punten ontvangen op het vlak van 'license to grow'. Dat laatste is goed, maar is wel een significant lagere score dan vorige keer. Drie op de vier omwonenden ervaart nog steeds meer lusten dan lasten van de haven. Daar moeten we volop aan werken.

Natuurvisie

Verantwoord omgaan met onze natuurlijke bronnen en de omgeving is een randvoorwaarde voor een toekomstbestendige haven. Onze natuurvisie is de grondslag waarom we inzetten op natuur in de haven en wat we hiermee willen bereiken. Dit is een complexe opgave. We hebben te maken met een groot aantal verschillende soorten die al of niet beschermd zijn, en met soorten die juist schadelijk, en dus, ongewenst zijn. We moeten voldoen aan wet- en regelgeving, stakeholders tevreden houden en de ontwikkeling van de haven en onze projecten niet dwarsbomen. Als Havenbedrijf Rotterdam moeten we zorgen dat we onze natuurdossiers goed op orde hebben en tijdig anticiperen in onze projecten.

(Inter)nationale havensamenwerking

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

Sohar Port and Freezone, Oman

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

De haven breidt uit, onderdeel hiervan is de ontwikkeling van een overslagfaciliteit voor staal- en ijzerproducten. Tevens is dit jaar een nieuwe calcined coke fabriek in gebruik genomen (calcined coke is een tussenproduct voor fabricage van aluminium). Deze ontwikkelingen passen bij de trend die de haven de afgelopen jaren heeft doorgemaakt; de overslag groeide tot bijna 70 miljoen ton.

De haven besteedt aandacht aan uitbreidingsopties voor de haven en freezone om ruimte te creëren voor toekomstige groei. Daarnaast zal ook gewerkt worden aan de verdere vergroening van het complex. Zo heeft men de ambitie om het zonnepark in de freezone verder uit te breiden en verkent men de mogelijkheden voor het gebruik van groene waterstof in het industriecomplex.

In 2021 tekenden de havens van Sohar en Pecém een samenwerkingsovereenkomst. Naast samenwerking op het gebied van energietransitie en groene waterstof, zullen beide havens elkaar versterken via business development, kennisontwikkeling en het delen van best practices.

Pecém, Brazilië

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

Het jaar 2021 is de boeken ingegaan als een recordjaar. Er werd 22,4 miljoen ton overgeslagen. Dat is een stijging van bijna 41% ten opzichte van dezelfde periode in 2020 toen 15,9 miljoen ton werd overgeslagen. Ook ten opzichte van het vorige recordjaar 2019, toen 18,1 miljoen ton werd overgeslagen, werd een forse winst geboekt.

In 2021 is goede voortgang geboekt in de ambitie om een waterstofcluster in het haven- en industriecomplex te ontwikkelen. De aanwezigheid van zon en wind maken dat het noordoosten van Brazilië goede mogelijkheden biedt voor de productie van groene elektriciteit en waterstof. Er zijn veel contacten gelegd met potentiële investeerders in een dergelijk cluster. Ook is de uitbreiding van de exportzone gereed gekomen.

Het jaar 2021 heeft niet alleen maar successen gebracht. Begin 2021 trok de winnaar van de tender voor de tankterminal zich terug. Er wordt nu bezien op welke wijze alsnog een tankterminal kan worden gerealiseerd.

Overslag en toekomstbestendig portfolio

De haven van Rotterdam is door de geografische ligging de toegang tot het Europese achterland en een belangrijk knooppunt in de internationale goederenstromen. Onze haven is de grootste van Europa. We streven ernaar om onze positie als marktleider te behouden en te versterken. Ons marktaandeel in de Hamburg – Le Havre range in 2021 (tot en met het derde kwartaal) is 37,4%. Een stijging ten opzichte van 2021 (36,6% - tot en met het derde kwartaal).

Ontwikkelingen goederenoverslag

Droog massagoed

De overslag van droog massagoed bedroeg 78,7 miljoen ton, een groei van 23,4% ten opzichte van 2020. Op agribulk na nam de overslag van alle goederensoorten binnen droog massagoed toe. Agribulk daalde doordat de aanvoer van graan en mais afnam door de aanwezigheid van bestaande voorraden. IJzererts steeg omdat de productie van staal toenam. De toename in de overslag van kolen kwam onder andere door de strenge winter van begin 2021, de sterk gestegen gasprijs en de daling van de windproductie. Ook de kolenoverslag nam toe door een onverwachte samenloop van omstandigheden: sterk gestegen gasprijs, relatief weinig stoomproductie met wind en een grote vraag vanuit de Duitse staalindustrie naar cokeskolen.

Nat massagoed

In 2021 is er 204,6 miljoen ton nat massagoed overgeslagen. Een toename van 6,6% ten opzichte van 2020. De overslag van ruwe olie nam toe doordat de raffinagevolumes hoger zijn en de totale vraag naar olieproducten steeg. De overslag van olieproducten groeide door meer aanvoer van stookolie uit Rusland. Raffinaderijen in Rotterdam kochten stookolie in vanwege de gunstige prijs en lagere beschikbaarheid van zware en zwavelrijke ruwe olie. Meer vraag vanuit de chemische industrie leidde tot een stijgende import van nafta. Bij de overslag van gasolie/diesel was er sprake van minder import en meer export. Zo is er meer naar de Verenigde Staten getransporteerd, onder andere vanwege de extreme kou daar. De overslag van kerosine daalde flink door de lage vraag.

De overslag van LNG (vloeibaar aardgas) nam toe met 12,4% ten opzichte van 2020. Deze toename komt doordat de hoge gasprijs meer spotladingen naar Europa en dus ook Rotterdam trokken. Een goede ontwikkeling is dat Hapag Lloyd één van haar grote containerschepen heeft omgebouwd om te gaan varen op LNG.

Containers

In december bereikte we het recordaantal van 15 miljoen TEU containeroverslag in de Rotterdamse haven. Het is de eerste keer dat een Europese haven door deze magische grens breekt.

De overslag van containers kende door de uitbraak van COVID-19 een dip, maar herstelde snel in Rotterdam. De overslag van containers (in tonnen) nam in 2021 toe met 2,3%. De economie herstelde van de COVID-19-dip, mede als gevolg van hogere bestedingen van consumenten. De toegenomen vraag naar consumentengoederen, in combinatie met verstoringen in de logistieke ketens (onder andere door stremming Suezkanaal, COVID-19-uitbraak en lockdown in enkele Chinese havens) zorgde mondiaal voor vertragingen en hoge vrachttarieven. Ook Rotterdam had te maken met deze logistieke uitdagingen.

Gemeten in de standaardmaat TEU nam de containeroverslag toe met 6,6%. De extra groei in TEU ten opzichte van tonnen komt door het dalende gewicht van volle containers. Reden hiervoor is dat rederijen met de huidige bezettingsgraad van schepen liever geen heel zware containers vervoeren, omdat er werd ingezet op maximale benutting van de schepen. Hierdoor zagen we ook een toename van overslag van lege containers.

Suez-stremming

Bij veel mensen staat het nog helder op het netvlies. De 'Ever Given', een van de grootste containerschepen ter wereld, kwam dwars vast te liggen in het Suezkanaal. Het zorgde bijna een week voor een blokkade, met grote filevorming tot gevolg. Van de grote hoeveelheid schepen die moesten wachten, hadden er 64 Rotterdam als bestemming, waaronder de Ever Given. Het Havenbedrijf Rotterdam startte direct proactief overleg met alle betrokken partijen (rederijen, containerterminals, binnenlandse terminals, achterland vervoerders) om te bekijken hoe de – na het lostrekken van de Ever Given - aanzwellende stroom van schepen zo soepel mogelijk kon worden afgehandeld.

Marktaandeel containers

Met een marktaandeel van 32,0% (tot en met het derde kwartaal, op basis van TEU) zijn we marktleider in de Hamburg–Le Havre range. In vergelijking met 2020 (tot en met het derde kwartaal: 32,1%) nam ons marktaandeel licht af. In vergelijking met onze grootste concurrenten blijven wij het goed doen.

Breakbulk

De totale breakbulkoverslag in 2021 is 30,9 miljoen ton. Een toename van 3,2% ten opzichte van 2020. De roll-on-roll-off overslag lag boven het niveau van vorig jaar doordat de vraag vanuit het Verenigd Koninkrijk weer hersteld is tot pre-Brexit niveau. De overslag van het overig stukgoed nam toe met 15,2%. De hoge energiekosten voor smelterijen leidden tot meer import van non-ferro metalen, zoals aluminium. Ook werd meer staal geïmporteerd omdat Europese fabrieken de vraag niet konden bijhouden.

Financiële resultaten

De financiële resultaten van het Havenbedrijf Rotterdam waren goed in 2021. Onze omzet groeide met 2,6% naar 772,7 miljoen euro (2020: 753,3 miljoen euro). De contractopbrengsten uit terreinverhuur stegen vooral door het in lijn brengen van enkele bestaande contracten met de huidige marktprijs. De zeehavengeldopbrengsten namen toe als gevolg van een hoger overslagvolume.

Onze operationele lasten waren 5,5% lager in vergelijking met vorig jaar, voornamelijk door lagere uitgaven tijdens de COVID-19-pandemie en een hoge mate van kostenbewustzijn. Ons resultaat voor belasting bedroeg 273,6 miljoen euro en nam daarmee toe met 1,1% ten opzichte van 2020. Het resultaat na belastingen kwam uit op 247,2 miljoen euro.

In 2021 bedroegen onze totale bruto investeringen 226,3 miljoen euro. De realisatie kwam onder ons investeringsniveau van 2020 (265,8 miljoen euro) uit.

Ratio's voldoen aan de normwaarden

Het Havenbedrijf Rotterdam stuurt op een financiële positie passend bij tenminste een A-rating om de investeringsambities waar te maken en bij onverwachte tegenwind bedrijfsactiviteiten te kunnen blijven uitvoeren. Wij vullen onze financiering in met een mix van leningen en kapitaalmarktproducten. De belangrijkste financiële ratio's die wij volgen zijn: nettoschuld ten opzichte van de EBITDA, de solvabiliteit en de interest coverage ratio. Alle ratio's voldoen ruim aan de normwaarden, zoals opgenomen in de financieringscontracten.

Balans

	Ref.	31 december 2021	31 december 2020
Activa			
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	1	79.269	72.596
Materiële vaste activa	2	3.915.969	3.938.420
Financiële vaste activa	3	1.700.617	1.377.751
		5.695.855	5.388.767
Vlottende activa			
Vorraden		779	628
Vorderingen	4	232.822	181.321
Liquide middelen	5	291.179	206.836
		524.780	388.785
Totaal activa		6.220.635	5.777.552
Passiva			
Eigen vermogen			
Gepaatst aandelenkapitaal	6	900.000	900.000
Agio	6	391.200	391.200
Wettelijke reserve	6	105.006	102.056
Overige reserves	6	2.670.445	2.435.722
Te bestemmen resultaat	6	247.231	351.718
		4.313.882	4.180.696
Voorzieningen	7	53.181	57.018
Langlopende schulden	8	1.629.445	1.353.694
Kortlopende schulden	9	224.127	186.144
Totaal passiva		6.220.635	5.777.552

(Voor resultaatbestemming, bedragen x € 1.000)

Winst-en-verliesrekening

	Ref.	2021	2020
Netto-omzet	12	730.038	714.959
Overige bedrijfsopbrengsten	12	42.685	38.296
Som der bedrijfsopbrengsten		772.723	753.255
Lonen, salarissen en sociale lasten	13	-117.634	-116.219
Afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen van vaste activa	1	-189.947	-161.428
Overige bedrijfslasten	14	-142.855	-159.504
Som der bedrijfslasten		-450.436	-437.151
Bedrijfsresultaat		322.287	316.104
Financiële baten en lasten	16	-48.673	-45.343
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen		273.614	270.761
Belastingen	17	-33.131	79.147
Resultaat deelnemingen	18	6.748	1.810
Resultaat na belastingen		247.231	351.718

(Bedragen x € 1.000)

Kerncijfers

	Eenheid	2021	2020
Toegevoegde waarde	Mld €	-	23,8
Werkgelegenheid	Banen	-	174.057
Overslag totaal	Mln ton	468,7	436,8
Overslag containers	Mln TEU	15,3	14,3
Scheepsbezoeken (zeescheepvaart)	Aantal	28.876	28.170
Scheepsbewegingen	Aantal	77.869	75.679
Zeer ernstige nautische ongevallen	Aantal	0	0
Nautische Safety Index	Score	7,46	7,99
Reputatie haven onder omwonenden	Score	83,2	-
CO ₂ -emissies HIC	Mton	22,4	25,3
CO ₂ -footprint HbR	Kton	2,9	4,0
Aandeel vrouwen (totaal)	%	27,2%	28,0%
Aandeel vrouwen (management)	%	29,4%	31,4%