



**RUIMTE GEVEN  
AAN TRANSITIE.  
MAKE IT HAPPEN.**



# Inhoudsopgave

<b>TER INLEIDING</b>	<b>2</b>
Voorwoord Algemene directie	3
In het kort	6
Mijlpalen 2022	7
<b>HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM</b>	<b>9</b>
Missie, visie, kerntaken en strategie	10
Hoe wij waarde creëren	12
Onze rol in de keten	21
<b>BELEID EN RESULTATEN</b>	<b>26</b>
Veiligheid	27
Verbinding stad en haven	35
Internationale havensamenwerking	37
Energietransitie biedt volop duurzame kansen	39
Gezonde leefomgeving	46
Slimme partner voor onze klanten	50
Efficiënte logistiek en duurzame bereikbaarheid	53
Toekomstbestendige organisatie	56
Overslag en toekomstbestendig portfolio	58
<b>CORPORATE GOVERNANCE</b>	<b>64</b>
Corporate governance	65
Taskforce on Climate-related Financial Disclosures (TCFD)	71
<b>OVERIGE INFORMATIE</b>	<b>73</b>
Materialiteitsmatrix	74
Colofon	76



## **TER INLEIDING**

---



## Voorwoord Algemene directie

### Ruimte geven aan transitie

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

### Sustainable Development Goals vormen de kern van ons handelen

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

## Aandacht voor veiligheid

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

## Resultaten blijven op peil

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

## We investeren in de toekomst

Met de financiële resultaten over 2022 kunnen wij onze bijzondere rol als investeerder in de ontwikkeling van de haven voluit blijven uitvoeren. In 2022 investeerden we 257,0 miljoen euro (2021: 226,3 miljoen euro). Daarbij richten we ons niet alleen op de infrastructuur, maar ook op het stimuleren van het gebruik van duurzame energiebronnen, zoals waterstof, CO<sub>2</sub>-reductie, schonere lucht, werkgelegenheid, veiligheid, gezondheid en welzijn. Daarmee geven we direct invulling aan onze belangrijke maatschappelijke rol en creëren we ruimte voor de transitie van een in alle opzichten duurzame haven.

## We willen het verschil maken

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

## Versneller van duurzaamheid in de haven

In september 2022 valideerde het Science Based Targets initiative (SBTi) onze doelstellingen om uitstoot van broeikasgassen in 2030 te verminderen. We werken samen met partners aan concrete projecten waarmee we de industrie en het goederentransport verduurzamen. De effecten van energietransitieprojecten binnen het haven- en industriecomplex dragen bij aan een reductie op de nationale klimaatdoelstellingen van bijna 20% in 2030. Als we ook kijken naar de effecten buiten het haven- en industriecomplex, zal dit percentage verder oplopen. Dit bereiken we onder meer door vergevorderde projecten, zoals het afvangen en opslaan van CO<sub>2</sub> met Porthos, de import, productie en distributie van groene waterstof en het verduurzamen van

de sloop- en binnenvaart. Onze initiatieven staan volop in de aandacht en leiden steeds vaker tot op duurzaamheid gerichte (inter)nationale allianties. De initiatieven om de langste groene corridor ter wereld met Singapore te creëren, is een goed voorbeeld en baanbrekend in de wereld. We hebben ook te maken met tegenwind, bijvoorbeeld op het gebied van stikstofruimte. Dat belemmert de energietransitie, terwijl de betreffende projecten vaak niet alleen tot minder CO<sub>2</sub>-uitstoot leiden, maar ook tot minder uitstoot van stikstof en andere emissies.

### **Slimme partner in logistieke ketens**

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

### **Ondernemende en slagvaardige organisatie**

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

De Algemene directie

Allard Castelein, Vivienne de Leeuw, Boudewijn Siemons

# In het kort

## 2022 in cijfers

### Veiligheid

1



#### major incident (2021: 0)

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

### Energietransitie

23,5 Mton



#### CO<sub>2</sub>-uitstoot (2020: 22,4 mton)

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

### Werkgelegenheid

183.004



#### banen (2020: 174.057)

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

### Toegevoegde waarde

2,8%



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

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

### Goederenoverslag

467,4



#### miljoen ton (2021: 468,7 ton)

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

### Omzet

825,7



#### miljoen euro (2021: 772,7)

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

### Bruto investeringen

257,0



#### miljoen euro (2021: 226,3)

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

### Ondernemende en slagvaardige organisatie

24



#### employee Net Promotor Score (eNPS)

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

# Mijlpalen 2022



## **Aansluiting Charter Diversiteit in Bedrijf**

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



## **Shell start bouw Europa's grootste groene waterstoffabriek**

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



## **Neste investeert in bioraffinaderij**

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



## **Walstroom steeds belangrijker**

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





#### Lancering langste Groene en Digitale Corridor ter wereld

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



#### Gezamenlijke ontwikkeling containerterminal

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



#### Tussenuitspraak Raad van State leidt tot vertraging van het Porthos-project

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



#### Wild Port of Europe

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



## HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM

---

# Missie, visie, kerntaken en strategie

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



## Missie

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

## Visie

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

## Kernactiviteiten

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

## Ondernemingsstrategie

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

### ***Slimme partner in logistieke ketens***

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

### ***Versneller van duurzaamheid in de haven***

Als versneller van duurzaamheid in de haven werken we mee aan de Nederlandse CO<sub>2</sub>-reductiedoelstelling van 55% in 2030 ten opzichte van 1990. Met een breed portfolio aan energietransitie-projecten zijn we op weg naar CO<sub>2</sub>-neutraliteit in 2050, trekken we toekomstbestendige ladingstromen en activiteiten aan en investeren we in verduurzaming.

### ***Ondernemende en slagvaardige organisatie***

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

# Hoe wij waarde creëren

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

## Waardecreatiemodel

In onderstaande paragrafen worden beschrijvingen gegeven rondom de impact van onze processen op zowel de korte als de lange termijn.

Onze middelen



ONZE MENSEN



FINANCIËN



INFRASTRUCTUUR



DIALOOG MET STAKEHOLDERS

Wat is onze rol en welke keuzes maken we?

MISSIE



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

STRATEGIE



Wat zijn de resultaten?

VEILIGHEID

Major incidents: 1  
Nautische safety index: 6,39  
Geen incidenten op vitale systemen: 0  
Lost time injury frequency rate (LTIFR): 0,43

EFFICIËNTE SCHEEPVAART-AFHANDELING

Safety & environmental index: 7,33

KWALITEIT HAVENINFRASTRUCTUUR

Kwaliteit haveninfrastructuur 8,8

VERSNELLER ENERGIETRANSITIE

CO<sub>2</sub>-uitstoot HIC 23,5 Mton (2021)

TOEKOMSBESTENDIG PORTFOLIO

EBITDA: € 543,5 mln  
Investeringen: € 257,0 mln

SLIMME PARTNER IN LOGISTIEKE KETENS

Informatiebeschikbaarheid in de logistieke ketens: 24%

BEREIKBAARHEID

Aantal bestemmingen waarop spoordiensten vanuit Rotterdam worden aangeboden: 63  
Reistijdverschil tussen Rotterdam en Antwerpen van en naar Noord-Brabant: 11 min 30 sec

Wat zijn de maatschappelijke effecten op de lange termijn en aan welke SDG dragen we bij?

VEILIGE EN GEZONDE OMGEVING



Nul major incidents in de haven

KLIMAAT & ENERGIE



CO<sub>2</sub>-uitstoot HIC is afgenomen met 55% in 2030

Logistieke efficiëntie neemt toe (30% in 2024)

MENS & WERK



Bijdrage aan werkgelegenheid in NL

Ontwikkeling van onze mensen

Economische toegevoegde waarde

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

### **Onze middelen**

Vier kapitalen dienen als input voor onze waardecreatie: onze medewerkers (menselijk kapitaal), ons vermogen (financieel kapitaal), onze infrastructuur inclusief ruimte (geproduceerd kapitaal) en de continue dialoog met stakeholders (sociaal en relaties).

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

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

### **Onze mensen**

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

### **Financiën**

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

### **Infrastructuur**

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



Kademuur Amaliahaven

### **Dialogoog met stakeholders**

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

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

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

### **Wat is onze rol?**

Onze missie zegt het: 'Samen met klanten en stakeholders willen wij economische en maatschappelijke waarde creëren om zo duurzame groei te realiseren in onze haven'. We omarmen de 17 Sustainable Development Goals (SDG's), maar we leveren de grootste bijdrage aan SDG's 3, 7, 8, 9 en 13. Daarmee maken we ons sterk voor een veilige, gezonde en aantrekkelijke haven en omgeving. We willen klimaatverandering tegengaan en er tegelijkertijd voor zorgen dat het havengebied een grote bijdrage blijft leveren aan de Nederlandse welvaart en werkgelegenheid.



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

#### **Klimaat en energie:**

- Energietransitie/walstroom internationale havens: We zijn initiatiefnemer van WPCAP (World Ports Climate Action Program) om samen met andere havenautoriteiten gezamenlijk te werken aan het terugbrengen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van scheepvaart en havenactiviteiten en daarmee ook aan verbetering van luchtkwaliteit. Zo werken we actief mee aan de realisatie van het klimaatverdrag van Parijs.
- Samen met Deltalinqs hebben we Data Safe House opgericht. Door de uitwisseling van data via dit platform kunnen bedrijven actuele en betrouwbare data delen met netbeheerders, met als doel het verduurzamen van hun activiteiten.
- Samen met vele publieke en private partijen binnen het Nationaal Waterstof Programma, heeft het Havenbedrijf Rotterdam [de Routekaart Waterstof](#) aan minister Jetten van Klimaat en Energie aangeboden. In de routekaart staat hoe Nederland vooruitgang kan boeken bij de ontwikkeling van de waterstofmarkt. De Routekaart stelt doelen voor hernieuwbare waterstof in 2030 en beschrijft welke acties nodig zijn om die doelen te behalen.
- Het Havenbedrijf Rotterdam en de Maritime and Port Authority of Singapore ondertekenden in 2022 een memorandum van overeenstemming (MoU) voor de langste Groene en Digitale Corridor ter wereld. Doel is in 2027 de eerste duurzame scheepvaart op deze route te realiseren. Voor beide organisaties was dit een mijlpaal. Met het havenbedrijf van Göteborg tekenden we ook een overeenkomst om duurzame scheepvaart tussen de beide havens te ondersteunen.

#### **Veilige en gezonde omgeving:**

- Het Havenbedrijf Rotterdam stimuleert geluidsmeting bij afgemeerde schepen. Onder de naam ESI Noise gaan we de scheepvaart een financiële korting geven als inzichtelijk is gemaakt hoeveel geluid het schip produceert op het moment dat het afgemeerd ligt. Naast deze stimuleringsregeling starten we samen met de gemeente Rotterdam, provincie Zuid-Holland en DCMR Milieudienst Rijnmond een regionaal meetprogramma naar het geluid van afgemeerde schepen.
- Het Havenbedrijf Rotterdam, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, gemeente Den Haag, gemeente Rotterdam en ProRail bundelen de krachten om samen aan de bereikbaarheid van Zuid-Holland te werken in Zuid-Holland Bereikbaar.
- De gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam ontwikkelen het gebied Merwe-Vierhavens (M4H) tot een innovatief woon-werkgebied. Optimaal ingericht voor de innovatieve maakindustrie en met een mix van werken wonen, cultuur, horeca, sport en onderwijs.
- Het recreatiegebied Oostvoornse Meer is een aantrekkelijk gebied voor ontspanning. Het gebied ging open in 2022. De Kwaliteitsimpuls Oostvoornse Meer is mede mogelijk gemaakt door financiële bijdragen van de provincie Zuid-Holland en het Havenbedrijf Rotterdam. Tijdens de kwaliteitsimpuls is samengewerkt met diverse partijen zoals natuur- en beheerorganisaties, ondernemers en vrijwilligers.
- Het Port Cyber Resilience Programma FERM is een zelfstandige organisatie. Doel van de organisatie is het stimuleren van samenwerking tussen bedrijven in de Rotterdamse haven en het verhogen van het bewustzijn met betrekking tot cyberrisico's om zo de best digitaal beveiligde haven van de wereld te worden. Het Havenbedrijf Rotterdam is een van de oprichters van FERM.

- Ondernijning is in toenemende mate een probleem voor de Rotterdamse haven. We werken samen met autoriteiten om deze smokkel en bijbehorende bedreigingen en logistieke verstoring tegen te gaan. Dat is onze maatschappelijke verantwoordelijkheid en het is in het belang van de integriteit.

#### **Mens en werk:**

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

#### **Onze maatschappelijke impact**

Onze maatschappelijke impact en maatschappelijke waarde zijn vastgelegd in het Corporate Social Responsibility-statement (CSR-statement). Wij willen samen met klanten en stakeholders duurzame groei realiseren en met ons werk dragen we bij aan de Sustainable Development Goals, de duurzame ontwikkelingsdoelstellingen van de Verenigde Naties. Hiermee streven we naar duurzame langetermijn waardecreatie en houden we rekening met de effecten op klimaat & energie, een gezonde & veilige leefomgeving en mens & werk, zoals ook de herziene Corporate Governance code van ons verwacht. De Rotterdamse haven is als logistiek knooppunt en industrieel cluster van strategisch en economisch belang voor de regionale, nationale en Europese economie. De manier waarop we verantwoordelijkheid nemen voor onze maatschappelijke impact is in het CSR-statement samengevat. Hierbij wordt aangegeven aan welke Sustainable Development Goals dit bijdraagt. Wij leveren de grootste bijdrage aan:



### **Positieve impact** **Klimaat en energie**

Energie- en CO<sub>2</sub>-infrastructuur is een onmisbaar instrument om de Rotterdamse haven versneld te verduurzamen en de toekomstige relevantie van het haven- en industriecomplex te borgen. Wij zijn vastberaden om onze bijdrage aan de verduurzaming te leveren en streven naar een vermindering van de uitstoot van de haven van tenminste 55% in 2030 ten opzichte van 1990. Het Havenbedrijf Rotterdam treedt op als initiator voor de ontwikkeling van de uitbreiding van energie-infrastructuur voor waterstof, warmte en CO<sub>2</sub>. Wij verbinden partners, zorgen voor vestigingsruimte en nemen waar nodig het initiatief om te investeren. Daarnaast werken we samen met partners aan het uitbouwen van onze positie als productielocatie in de waardeketen van toekomstbestendige, duurzame activiteiten.

Het Havenbedrijf Rotterdam zet zich in om CO<sub>2</sub>-uitstoot te reduceren in het haven- en industriecomplex. We versnellen dit door te investeren in duurzame oplossingen in de haven, zoals bijvoorbeeld Porthos en waterstofprojecten en door het faciliteren van de dialoog met en tussen stakeholders. Zo ontwikkelden we samen met Zuid-Hollandse partners de regionale waterstofstrategie en voeren we de stakeholderdialoog rond Cluster Energie Strategie. Bij het Havenbedrijf Rotterdam werken mensen die betrokken en gedreven zijn om de verduurzaming van de haven en de energietransitie te realiseren.

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

### **Mens en werk**

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

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

### **Veilige en gezonde omgeving**

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



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

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

### **Negatieve impact**

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

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

We werken volop om het haven- en industriecomplex te verduurzamen. Ondanks de vele initiatieven, gaat dit nog niet zo snel als we graag zouden willen. We zien dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot daalt, maar nog niet voldoende. In 2021 (cijfer loopt een jaar achter) was de CO<sub>2</sub>-uitstoot 23,5 Mton in het haven- en industriecomplex, de doelstelling was 22,8 Mton.

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

# Onze rol in de keten

Onze bedrijfscode vormt samen met ons Corporate Social Responsibility (CSR)- statement de leidraad voor ons handelen. In onze bedrijfscode staat beschreven hoe wij ons gedragen ten opzichte van onze omgeving en verbinden wij ons aan de 'Ten Principles' van United Nations Global Compact (UNGC) op het gebied van mensenrechten en arbeidsomstandigheden, milieu en anticorruptie. De bedrijfscode is van toepassing op iedereen die werkt bij het Havenbedrijf Rotterdam, dus ook voor bijvoorbeeld uitzendkrachten en stagiaires. In de bedrijfscode is in detail toegelicht hoe de implementatie en monitoring van resultaten is geborgd en hoe het Havenbedrijf Rotterdam omgaat met stakeholders; inclusief de wijze van informeren over genomen maatregelen en resultaten. Tenslotte geeft de bedrijfscode inzicht in hoe het Havenbedrijf Rotterdam bijdraagt aan herstelprocedures wanneer sprake is van misstanden.

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



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

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

De Rotterdamse haven is een belangrijke spil in wereldwijde logistieke transportketens. Onze klanten - gevestigde bedrijven en zeevaart - maken deel uit van deze logistieke transportketens. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft als havenbeheerder in beperkte mate invloed op de ladingstromen. De in- en doorvoer van grondstoffen en het toepassen ervan in productieprocessen verloopt in de haven veilig, efficiënt en met steeds schonere milieutechnieken. In win- of productiegebieden van grondstoffen elders, of in de transportketens van en naar de haven, kunnen omstandigheden voor mens, milieu en natuur van mindere kwaliteit zijn. Het Havenbedrijf Rotterdam wordt daar in toenemende mate op aangesproken. We kijken kritisch naar onze interne regelgeving en zetten praktische stappen die aansluiten bij de 'Ten Principles' van United Nations Global Compact (UNGC).

## Mensenrechten en arbeidsomstandigheden

Wij ondersteunen en respecteren mensenrechten en wij willen er zeker van zijn dat we geen aandeel hebben in het schaden van mensenrechten. In onze bedrijfscode onderschrijven wij de 'International Bill of Human Rights' ('Universele Verklaring van de Rechten van de Mens', 'Internationaal Verdrag inzake Economische, Sociale en Culturele rechten' en 'Internationaal Verdrag inzake Burgerrechten en Politieke rechten'), de 'ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work', de 'OECD Guidelines on Multinational Enterprises' en de 'UN Guiding Principles for Business and Human Rights'. Wij hebben sinds afgelopen jaar een [mensenrechtenbeleid](#). Hierin zijn onze opvallende mensenrechtenrisico's ('salient issues') uiteengezet en beschrijven wij de governance, acties en remedies.

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

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

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

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

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

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

Verschillende processen in onze organisatie borgen arbeidsrechten. In onze [cao](#) staan zaken over de arbeidsrechten van onze medewerkers op het gebied van werkomstandigheden, eerlijke beloning, rechtvaardige levensstandaarden, gelijkheid, collectieve onderhandeling en voorzieningen bij arbeidsongeschiktheid. Daarnaast hebben wij een [arbeidsveiligheidsbeleid](#) en [diversiteits- en inclusiviteitsbeleid](#). Bij selectie van aannemers verwachten wij eenzelfde houding ten opzichte van arbeidsrechten en vragen wij naar een VCA (Veiligheid, Gezondheid en Milieu Checklist Aannemers). Wij behouden ons het recht voor op controle bij onze leveranciers. Dit doen wij bijvoorbeeld door het uitvoeren van safety walks.



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



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

## Milieu

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

Met het omarmen van de Green Deal Duurzaam GWW (Grond-, Weg- en Waterbouw) zoeken we als opdrachtgever in de voorbereiding en uitvoering van projecten actief naar kansen voor duurzaamheidsaspecten zoals CO<sub>2</sub>-reductie, circulariteit en verbetering van luchtkwaliteit. Deze worden door de aannemer meegenomen in de uitvoering. In onze samenwerking met onze aanbestedingspartners vragen wij om de volgende zaken:

- Milieukostenindicator (MKI) en CO<sub>2</sub>-waarde van het project;
- Plan van aanpak voor een duurzame bouwplaats;
- ISO 14001 (milieuzorg).

De CO<sub>2</sub>-uitstoot als gevolg onze investeringsprojecten in openbare- en klantgebonden infrastructuur vallen vanaf 2022 binnen Scope 3 van de CO<sub>2</sub>-footprint van het Havenbedrijf Rotterdam. Voor het gebruik van brandstoffen is onze emissiereductiedoelstelling -45% in 2030 (ten opzichte van 2019) en voor materialen -25%.

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

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

- Met klanten hebben wij langjarige contracten. Uiteraard respecteren wij deze contracten. Bij verlenging bespreken wij met de klant hoe verduurzaming onderdeel kan zijn van de afspraken.
- Wij bieden korting op havengeld aan schepen die meer dan een bepaald aantal punten scoren op de Environmental Ship Index of voor tankers die beschikken over een Green Award.
- Wij verzorgen walstroominfrastructuur voor afgemeerde binnenvaartschepen aan de kade, waarbij uitstoot van stikstof, fijnstof en CO<sub>2</sub> en geluidsoverlast wordt geminimaliseerd.
- Wij stimuleren de 'Modal Shift': het verplaatsen van containertransport van de weg naar het water en spoor.
- We werken samen met carbon footprinting expert en platformbouwer BigMile aan het ontwikkelen van het Haven Emissie Service Platform (HESP). Hierdoor kunnen we bijvoorbeeld onze klanten helpen bij hun CO<sub>2</sub>-reductieopgave.

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

## Anticorruptie

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

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

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



## BELEID EN RESULTATEN

---

# Veiligheid

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

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

## Nautische veiligheid

### Ongevallen

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

## Ondermijnende criminaliteit

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



Wij ondersteunen het bedrijfsleven, brancheorganisaties, de gemeente Rotterdam en opsporingsautoriteiten, zoals politie, douane en FIOD in het tegengaan van ondermijnende criminaliteit. Zo toetsen we het klantontwerp van nog in te richten bedrijfsterreinen op fysieke veiligheid en pakken we ongewenste aanwezigheid aan met behulp van slimme technologie. Door een intelligente laag op camerawaarnemingen toe te passen, kunnen we illegale patronen vroegtijdig herkennen en de centralist in de meldkamer optimaal ondersteunen. Binnen het project 'Ken je Klant' werken we nauw samen met de Zeehavenpolitie en de gemeente Rotterdam om de integriteit van nieuwe en/of potentiële klanten beter te beoordelen en/of te monitoren.

## Arbeidsveiligheid

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

### Gezond en veilig naar huis

In februari 2022 startte de afdeling Safety. De afdeling heeft als doelstelling om de ambitie van het Havenbedrijf Rotterdam '*iedereen gezond en veilig naar huis*', te vertalen in concrete veiligheidsprogramma's en één visie op het gebied van arbeidsveiligheid (beleid en strategie). De Arbobeleidsverklaring is in 2022 herzien door de directie. Het beleid is van toepassing op alle werkzaamheden en activiteiten die wij zelf doen, of in opdracht of uit naam van het Havenbedrijf Rotterdam worden uitgevoerd.

De veiligheidsinitiatieven in 2022 waren gericht op:

- Vormgeven van een centraal veiligheidsmanagementsysteem, waarin we instructies en procedures uit verschillende afdelingen samenbrengen en borgen.

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

## Gezondheid en welzijn

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

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

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

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

## Veilig werken van onze medewerkers op projecten

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

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

- Veiligheid in ontwerp;
- Veiligheid in uitvoering.

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

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

### **Medewerkersparticipatie**

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

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

### **Veiligheidsbewustzijn**

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

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

### **Veiligheidsprestatie**

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

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

### **Veiligheid op projecten**

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

## Veiligheid in ontwerp

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

## Veiligheid op de bouwplaats

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

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

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





## Klimaatadaptatie en waterveiligheid

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

Klimaatverandering brengt verschillende risico's met zich mee, te groeperen in fysieke risico's en transitierisico's. In onze rollen als havenautoriteit en havenbeheerder nemen wij beide typen risico's mee in onze activiteiten. Fysieke risico's van klimaatverandering hebben gevolgen voor onze haveninfrastructuur en assets, maar ook voor die van onze klanten. Deze nemen we mee in de bedrijfsvoering om de kwaliteit van haveninfrastructuur en bereikbaarheid te waarborgen. Ook kunnen fysieke risico's de leefomgeving van (beschermde) dier- en plantsoorten in de haven bedreigen. Daarnaast kunnen fysieke risico's de ladingstromen en de bereikbaarheid van de haven beïnvloeden.

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

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

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

### Waterveiligheid

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

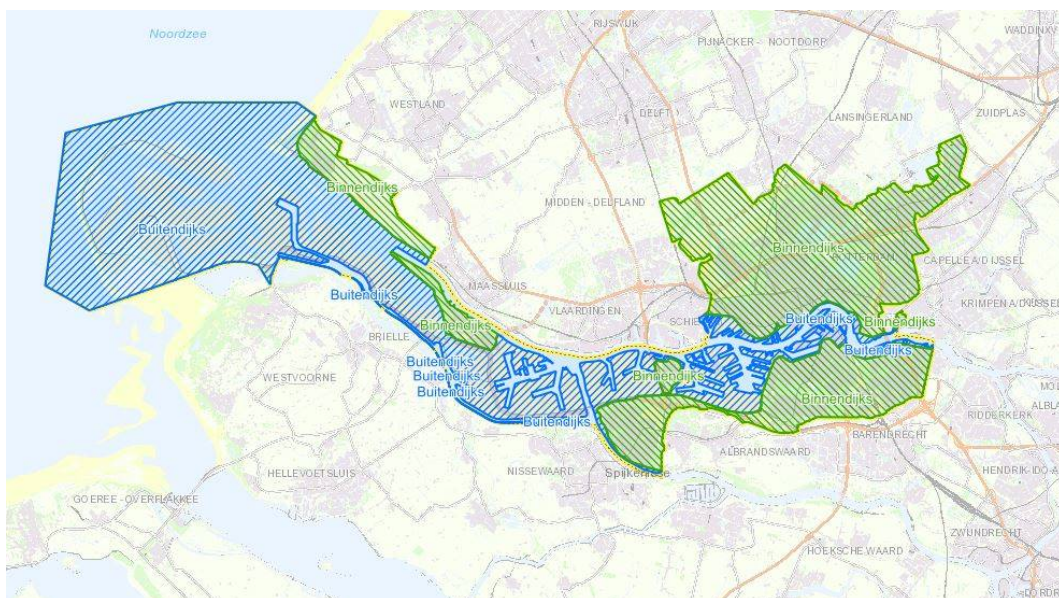
Uniek aan de Rotterdamse haven is dat het buitendijks ligt en meerdere open verbindingen heeft met de zee. Haventerreinen, zoals Maasvlakte 2, zijn relatief hoog boven zeeniveau aangelegd en worden deels beschermd door stormvloedkeringen. Alleen bij uiterst extreme weersomstandigheden zal een aantal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

Het Havenbedrijf Rotterdam is als ontwikkelaar en beheerder van de haven verantwoordelijk voor voldoende waterveiligheid in het openbare gebied en de bereikbaarheid van de haven in hoogwatersituaties. Door de buitendijkse ligging van de Rotterdamse haven dragen bedrijven en asset-eigenaren zelf de risico's van mogelijke waterschade. Ze zijn ook zelf verantwoordelijk voor het treffen van maatregelen om deze schade te beperken. Daarvoor is het belangrijk dat bedrijven in de haven voldoende informatie krijgen. In 2022 hebben we bedrijven bewust gemaakt van deze risico's en hun eigen verantwoordelijkheid hierin en in gezamenlijkheid een palet van adaptatiestrategieën ontwikkeld.

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

Voor alle havengebieden stelden we adaptatiestrategieën op. Het is bekend wanneer een risico kan optreden en wat de voorkeursmaatregelen zijn. Dit vertaalden we naar een uitvoeringsprogramma voor onze klanten en onszelf. De ontwikkelde strategieën zijn intern beschikbaar voor onze medewerkers en worden gepresenteerd in ons online kaartensysteem 'PortMaps'. Hier is ook inzichtelijk in welke mate zeespiegelstijging effect heeft op een gebied, wanneer dit optreedt en welke maatregel het meest effectief is. Voor externen maakten we in 2022 een [informatieproduct](#) en zijn op de [website](#) van het Havenbedrijf Rotterdam alle adaptatiestrategieën voor de specifieke gebieden te vinden, inclusief de overstromingskansen. De site bevat ook een overzicht van ongeveer 50 maatregelen die bedrijven en asset-eigenaren kunnen nemen om de waterveiligheidssituatie te verbeteren. Wij hanteren drie maatregelen die ervoor zorgen dat we meegroeien met klimaatverandering: preventieve maatregelen, ruimtelijke adaptatie en crisisbeheersing.

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



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

### Andere acties op fysieke klimaatrisico's

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

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

Het Havenbedrijf Rotterdam monitort klimaatgerelateerde risico's rondom de kwaliteit van de haveninfrastructuur en eventuele risicovergroting van land- of waterincidenten.

### Cybersecurity in het haven- en industriecomplex

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

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

# Verbinding stad en haven

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

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

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

## Een optimaal vestigingsklimaat met ruimte voor transitie

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

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

Veranderingen in de markt, de noodzakelijke energietransitie en de woningbouwopgaven in de stad en regio vragen om een goede dialoog. Het aanbod van voldoende en goed opgeleid personeel blijft een belangrijke voorwaarde voor nieuwe bedrijven die zich in onze regio willen vestigen. Dat vraagt om een breed aanbod van (beroeps)opleidingen, maar ook om een aantrekkelijk woon- en leefklimaat. Woongebieden dicht bij het havengebied beïnvloeden de ontwikkelruimte van de haven, terwijl de haven ook het woon- en leefklimaat in deze woongebieden beïnvloedt. Met de gemeente Rotterdam (her)ontwikkelen we samen Merwe-Vierhavens (M4H). Een bijzondere stadshaven in transitie naar een nieuw makersdistrict waar innovatieve bedrijven in circulair, energietransitie en slimme mobiliteit bijdragen aan werkgelegenheid en hand in hand gaan met nieuwe woningen.

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

# Internationale havensamenwerking

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

## Sohar Port and Freezone, Oman

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

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

Naast uitbreiding van het havencomplex zijn energietransitie en digitalisering essentiële speerpunten voor toekomstige ontwikkeling. Sohar Port and Freezone heeft actief bijgedragen aan de planontwikkeling voor de energietransitie in Oman, met als nationale ambitie Net Zero in 2050. De ambities van Oman bieden kansen voor Sohar voor de verduurzaming van de bestaande industrie en uitbreiding van de haven met nieuwe activiteiten, gerelateerd aan de energietransitie. Een goed voorbeeld is de samenwerking met Jindal Shadeed en Hydrogen Rise voor de ontwikkeling van Groen Staal productie in Sohar, zoals aangekondigd in 2022. Sohar werkt daarnaast aan verdere digitalisering van havenactiviteiten en de logistieke sector. Zo is in 2022 de Rotterdamse digital applicatie Routescanner in Sohar geïmplementeerd. Routescanner geeft klanten inzicht in de meest efficiënte shippingroutes van en naar Sohar.



Sohar Port and Freezone

## Pecém, Brazilië

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

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

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

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



Port of Pecém

# Energietransitie biedt volop duurzame kansen

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

Onze inspanningen op weg naar een klimaatneutrale haven richten zich op de eigen footprint, het terugbrengen van de uitstoot in het haven- en industriecomplex, reductie van CO<sub>2</sub>-emissies van de transportsector, het leveren van een bijdrage aan de nationale reductiedoelstellingen en onze wereldwijde voorbeeldrol als plek waar de energietransitie plaatsvindt.



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

Bij onze rol van voortrekkers in de energietransitie en versneller van duurzaamheid in de haven hoort dat wij zelf zo snel mogelijk klimaatneutraal willen worden. Dit betekent dat onze activiteiten niet bijdragen aan toename van de hoeveelheid broeikasgassen in de atmosfeer. Onze CO<sub>2</sub>-footprint is in de periode 2019-2022 met 47% verlaagd. Dit is vooral bereikt door opschaling van gebruik van biobrandstof bij onze vaartuigen, incentives voor gebruik van openbaar vervoer en de fiets voor woon-werkverkeer en een nieuw mobiliteitsbeleid. Ten opzichte van 2021 is de footprint gestegen. Door COVID-19 werd er in dat jaar minder elektriciteit gebruikt in het Cruise Port Terminal en werden minder reisbewegingen gemaakt (vliegtuig, auto en openbaar vervoer) door onze medewerkers.



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

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

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

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

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

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

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

## Science based targeting

Om het ambitieniveau van onze reductiedoelen voor broeikasgassen voor de komende jaren objectief vast te kunnen stellen, gebruiken we de science based targeting methodiek, de internationale standaard voor klimaatdoelen van bedrijven. Science based targets zijn op wetenschap gebaseerde doelen die voor een grondige analyse van uitstoot en reductieplannen zorgen. Vanuit de science based targeting richtlijnen wordt onze CO<sub>2</sub>-footprint voor de komende jaren verbreed. Er zijn nu namelijk ook reductiedoelen geformuleerd voor zogenoemde upstream scope 3 emissies van onze GWW-opdrachten (Grond, Weg en Waterbouw) en voor zogenoemde downstream scope 3 emissies van scheepvaart. De nieuwe reductiedoelen zijn als volgt geformuleerd:

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

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

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

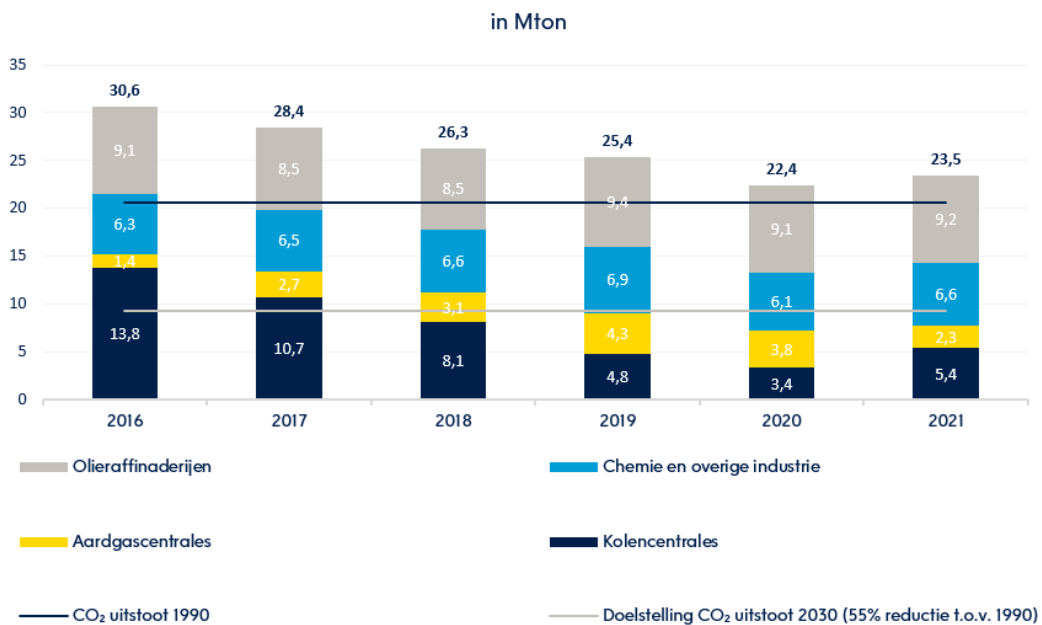
## Emissiereductie haven- en industriecomplex

In het Europese klimaatwetgevingspakket 'Fit for 55' en in het regeerakkoord van het kabinet-Rutte IV zijn de internationale en nationale klimaatdoelen aangescherpt. Het doel is tenminste 55% CO<sub>2</sub>-reductie in 2030 (ten opzichte van 1990), waarbij het beleid zich richt op 60% reductie. We willen vaart maken en het haven- en industriecomplex van Rotterdam in lijn brengen met deze klimaatdoelen en klimaatneutraliteit in 2050.

Als indicator voor duurzaam ondernemen in de haven monitoren we de CO<sub>2</sub>-uitstoot in het haven- en industriecomplex. De uitstoot van de haven is een optelsom van die van de industrie (raffinerijen en chemiebedrijven), de elektriciteitscentrales (gas- en kolencentrales), terminals, afvalverbranding, utilities en overige industrie. We meten de jaarlijkse CO<sub>2</sub>-uitstoot en vergelijken deze met de doelstelling van het desbetreffende jaar. Onze doelstelling voor 2030 is een afname van de uitstoot van CO<sub>2</sub> van 55% in het haven- en industriecomplex, wat gelijk staat aan een reductie van 11,3 Mton ten opzichte van 1990. Dit is op basis van het Nederlandse klimaatakkoord, namelijk 55% reductie in 2030.

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

We verwachten dat de toename van de uitstoot ook de komende jaren voortduurt. De geopolitieke ontwikkelingen spelen hierin een belangrijke rol. In juni 2022 besloot het kabinet-Rutte IV om het productieplafond van 35% (tijdelijk) buiten werking te stellen. De kolencentrales besloten om tot 2024 harder te draaien. Dit om de optredende gascrisis het hoofd te bieden. De verwachting is dat er zeker tot 2024 geen daling zal zijn in de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Onderstaande grafiek geeft het verloop weer van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in de afgelopen jaren in de haven van Rotterdam ten opzichte van 1990.



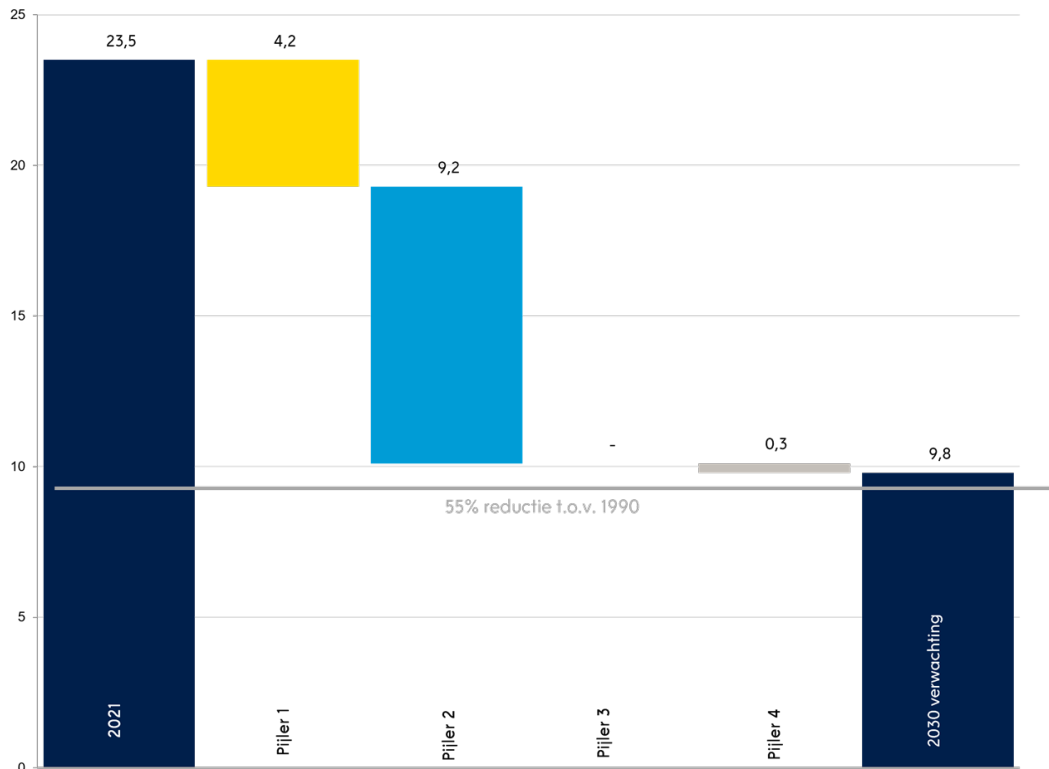
De Rotterdamse haven heeft een ambitieus CO<sub>2</sub>-reductieprogramma. Lopende projecten op het gebied van onder andere CO<sub>2</sub>-afvang en -opslag, elektrificatie, waterstof en de productie van schone brandstoffen kunnen samen voor een CO<sub>2</sub>-reductie van in totaal 13,7 Mton CO<sub>2</sub> in de haven zorgen. Dat is bijna 20% van de totale Nederlandse doelstelling voor 2030. Als we ook kijken naar de effecten buiten het haven- en industriecomplex, zal dit percentage verder oplopen. Hier werken we hard aan.

## Strategie op weg naar duurzame haven rust op vier pijlers

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

Onderstaande grafiek geeft een doorkijk van 2021 naar 2030 over de te verwachten CO<sub>2</sub>-reductie in ons haven- en industriecomplex.

Hieronder beschrijven we welke projecten belangrijk zijn om de CO<sub>2</sub>-reductie te bewerkstelligen.



### Pijler 1 - Efficiency en infrastructuur

De eerste pijler heeft betrekking op het nemen van efficiency-maatregelen en de aanleg van infrastructuur. Restwarmte wordt gebruikt om woningen, bedrijfsgebouwen en kassen te verwarmen. CO<sub>2</sub> wordt afgevangen en opgeslagen onder de Noordzee. Deze ontwikkelingen vragen veel extra infrastructuur, zoals pijpleidingen en kabels. Het Havenbedrijf Rotterdam ontwikkelt samen met anderen projecten.

Een voorbeeld is Porthos:

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

In november 2022 deed de Raad van State een tussenuitspraak over het gebruik van de wettelijke bouwvrijstelling door Porthos. Deze tussenuitspraak luidt dat de bouwvrijstelling niet mag worden gebruikt wat nu leidt tot een vertraging van het project. Ondanks de vertraging bij de vergunningverlening wordt er ook belangrijke vooruitgang geboekt. De partners in het Porthos-project besloten in 2022 voorinvesteringen te doen in long lead items. Dat zijn materialen die op tijd besteld moeten worden om de vertraging van het project te minimaliseren.

## **Pijler 2 - Een nieuw energiesysteem**

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

Een voorbeeld is waterstof:

De waterstofvisie van het Havenbedrijf Rotterdam is gebaseerd op een reeks internationale studies. Uitgangspunt is import via Rotterdam van ongeveer 18 miljoen ton waterstof in 2050 en 2 miljoen ton lokale productie. Een groot deel van deze waterstof komt via zeeschepen in Rotterdam. Hier vindt verdere verwerking plaats, net als doorvoer naar andere landen. Het is van belang dat Rotterdam naast import ook over substantiële lokale productiefaciliteiten beschikt, vooral om leveringszekerheid te creëren. Rotterdam wordt daarmee een internationaal knooppunt voor de productie, import, toepassing en doorvoer van waterstof richting andere landen in Noordwest-Europa. Dit leidt er toe dat Rotterdam ook in de toekomst een belangrijke energiehaven voor Noordwest-Europa blijft. Om die reden ontwikkelen we samen met diverse partners het waterstofconversiepark op de Maasvlakte voor de productie van groene waterstof. Hier is plaats voor vier waterstoffabrieken met in totaal ca 1 GW elektrolysecapaciteit. Daarnaast creëren we ruimte voor nog meer waterstoffabrieken. Deze conversieparken zijn belangrijk voor de energietransitie van de haven en een mooi succes na de inspanningen van veel collega's binnen het Havenbedrijf Rotterdam.

## **Pijler 3 - Een nieuw grondstoffen- en brandstoffensysteem**

Bij deze pijler gaat het om vervanging van fossiele brandstoffen en grondstoffen. Dit kan door gebruik van biomassa, gerecyclede materialen, groene waterstof en CO<sub>2</sub>. Het Havenbedrijf Rotterdam zoekt actief naar bedrijven die bijdragen aan een circulaire economie. Rotterdam kan als grootste haven van Europa en grondstoffencluster van Nederland een grote bijdrage leveren aan de grondstoffentransitie. We werken succesvol samen met vele regio- en ketenpartners aan de ontwikkeling van nieuwe, circulaire waardeketens.

Een voorbeeld is de bioraffinaderij van Neste:

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

## **Pijler 4 - Verduurzamen logistieke ketens**

Als belangrijke logistieke hub van Europa neemt het Havenbedrijf Rotterdam samen met ketenpartijen het voortouw in de verduurzaming van transport op basis van efficiëntie, nieuwe duurzame brandstoffen en internationale samenwerkingen voor CO<sub>2</sub>-neutraal transport.

Een voorbeeld is een groene corridor voor duurzame en efficiënte scheepvaart:

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

# Gezonde leefomgeving

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

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

## Lokale luchtkwaliteit

DCMR Milieudienst Rijnmond rapporteert jaarlijks over de luchtkwaliteit. We beschouwen de jaargemiddelde stikstofconcentratie (NO<sub>2</sub>) als indicator, waarmee we in beeld brengen hoe het met de luchtkwaliteit in de directe woonomgeving van het haven- en industriecomplex is gesteld. Uit het rapport 'Lucht in cijfers 2021' (cijfers lopen één jaar achter) van DCMR blijkt dat deze concentratie in 2021 jaargemiddeld 23,1 µg/m<sup>3</sup> (2020: 22,9 µg/m<sup>3</sup>) bedroeg. De trend is de laatste twee jaar flink beïnvloed door de COVID-19-crisis.

## Geluidmanagement haven

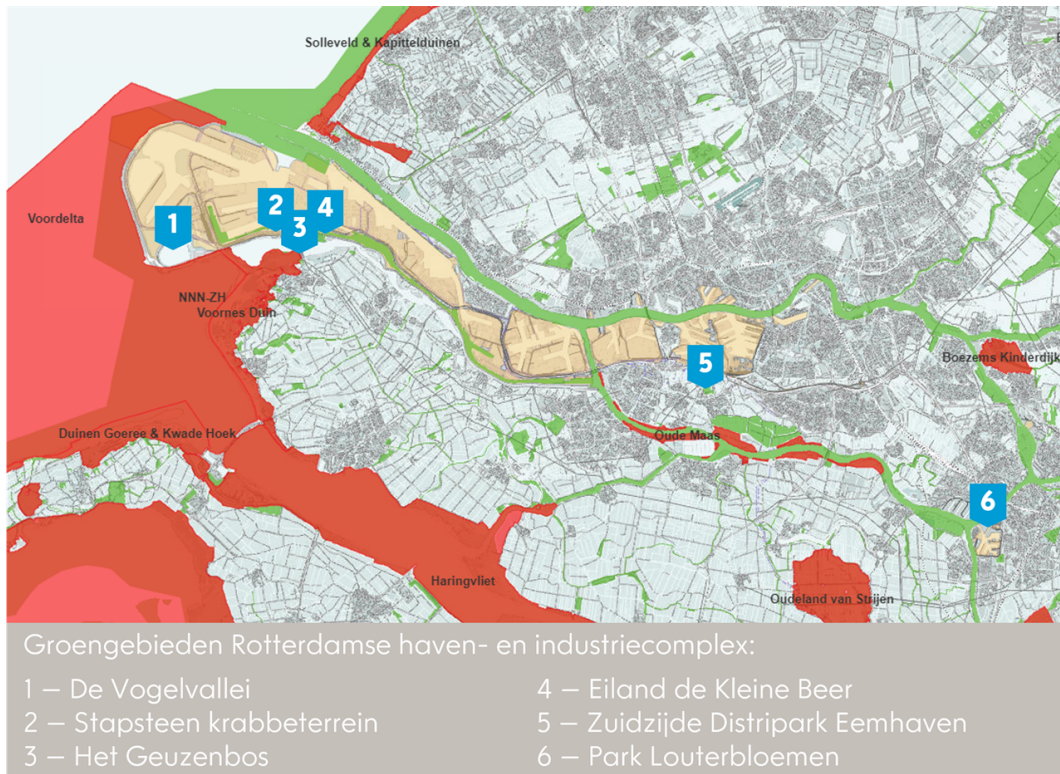
De geluidruimte voor industrielawaai is schaars en zorgvuldig beheer van deze geluidruimte is van belang. Het Havenbedrijf Rotterdam is verantwoordelijk voor het beheer van het geluidbudget en de verdeling aan klanten. DCMR legt namens de provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam het geluidbudget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

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

## Natuur in de haven

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

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



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

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

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

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



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

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

### **Natuurbehoud in 2022**

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

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



In 2022 is de doelstelling geformuleerd om biodiversiteit in de haven in 5 jaar te verhogen met 5%. Dit wordt gemeten door middel van een representatieve steekproef die inzicht geeft in de soortensamenstelling, verspreiding en ontwikkeling van aantallen dagvlinders, sprinkhanen, bijen en planten op grazige vegetaties in de buitenruimte en op leidingstroken.

### **Natuurcompensatie Voordelta**

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

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

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

### **Stikstofproblematiek**

De stikstofproblematiek zorgt landelijk, maar ook in de Rotterdamse haven nog steeds voor veel onzekerheid. Projecten die in potentie bijdragen aan de landelijke klimaatopgave en energieleveringszekerheid dreigen te worden uitgesteld. Dat belemmert de energietransitie, terwijl de betreffende projecten vaak niet alleen tot minder CO<sub>2</sub>-uitstoot leiden, maar ook tot minder uitstoot van stikstof en andere emissies. Samen met het Rijk, de provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam en Deltalinqs blijven we actief zoeken naar oplossingen. Daarnaast willen we een nieuwe gebiedsaanpak ontwikkelen om de gewenste transitie van het Rotterdamse haven- en industriegebied mogelijk te maken, met behoud van de beschermde natuur.

# Slimme partner voor onze klanten

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

## Digitale toepassingen

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

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

Routescanner is de routefunctie voor wereldwijd containertransport. Routescanner biedt ladingeigenaren een wereldwijd en daarmee completer inzicht in deur-tot-deur-verbindingen voor containers via zeehavens, binnenhavens, spoor- en wegverbindingen. Gebruikers vinden het in toenemende mate belangrijk om de vervoerskeuze mede op basis van emissies te kunnen maken. Als aanjager van duurzaamheid voldoen we daar graag aan. Daarom is in 2022 een belangrijke functie toegevoegd, waarmee de CO<sub>2</sub>-uitstoot op containerniveau voor zeevaart voor de verschillende verbindingen en voor rail, weg en binnenvaart kan worden berekend.



## **Digitalisering belangrijk bij de divisie Havenmeester**

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

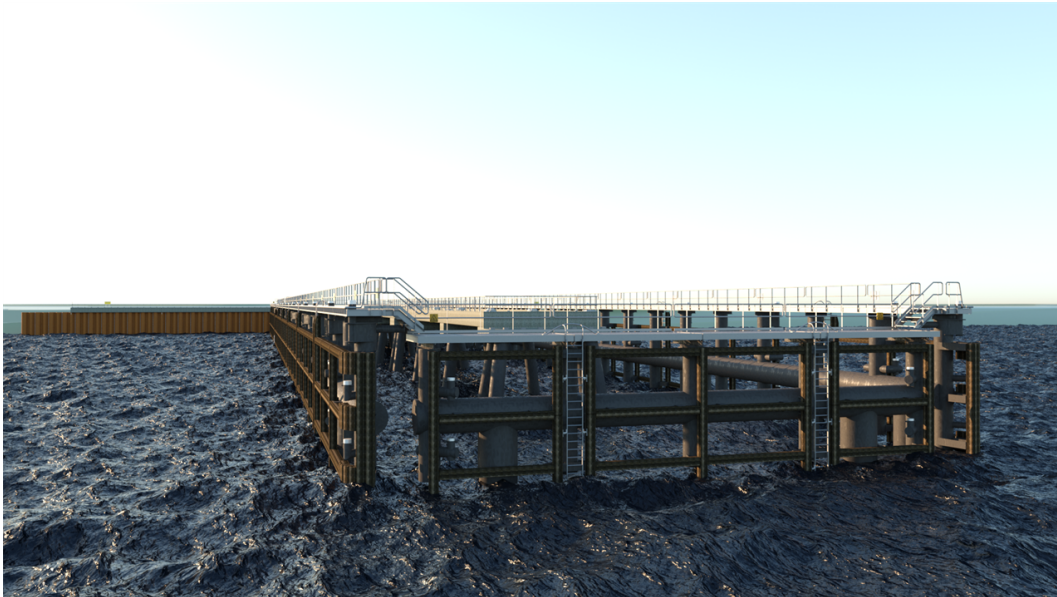
Samen met collega's en partners, zoals de loodsen, overheden en de bedrijven in de haven keek de Havenmeester naar de eigen rol in de nabije toekomst en hoe deze rol het beste kan worden uitgevoerd. Er is een duidelijke lijn van verbreding van het begrip veiligheid naar (cyber)security, duurzaamheid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

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

## **Digitalisering van havenontwikkeling en -beheer**

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

en lagere emissies. Hiervan profiteren onze klanten. Een voorbeeld is Bouwwerk Informatie Management (BIM). BIM is gericht op digitaal samenwerken in de bebouwde omgeving. We maken gebruik van een 2D-/3D-model waaraan we data en asset-gerelateerde documenten kunnen koppelen. Daarmee creëren we samen met onze ketenpartners een centrale werkomgeving met alle beschikbare brondata.



# Efficiënte logistiek en duurzame bereikbaarheid

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

We richten ons op het beter benutten van de bestaande infrastructuur (capaciteitsmanagement) en investeren samen met andere partijen in bestaande en nieuwe infrastructuur. De inzet van slimme informatiesystemen en de uitwisseling van data tussen verschillende ketenpartijen helpen bij een betere bereikbaarheid en het verduurzamen van vervoer via de diverse modaliteiten.

Het delen van data tussen (private) partijen in de logistieke keten is van cruciaal belang. Daarom is in 2022 het programma DIL (Digitalisering Infrastructuur Logistiek) opgezet. De DIL-aanpak heeft als doel de logistieke ketens in Nederland transparant, robuust en efficiënter te maken door middel van een decentrale openbaar beschikbare en veilige digitale infrastructuur. Portbase en het Havenbedrijf Rotterdam werken in dit project samen met overheden, brancheorganisaties, het Havenbedrijf Amsterdam en het havenbedrijfsleven.

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). We benoemen per modaliteit een belangrijke ontwikkeling.

## Water

Een haven is zo goed als zijn achterlandverbindingen. Rotterdam is via een uitgebreid vaarwegennetwerk verbonden met bestemmingen in Nederland en omliggende landen. Het vervoer per binnenvaart zal, net als de andere modaliteiten, in de toekomst 'zero emissie' moeten worden. Dat vergt forse investeringen voor zowel schepen als laadinfrastructuur langs de vaarwegcorridors. Het Havenbedrijf Rotterdam zet zich daar op allerlei manieren voor in, onder andere als medeoprichter van het bedrijf ZES (Zero Emission Services).

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

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

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

## Weg

Digitalisering en innovatie zijn essentieel om het wegverkeer efficiënter, veiliger en duurzamer te maken. Met Transport en Logistiek Nederland (TLN) en Portbase werken we onder de noemer 'Data Fuel' samen om stapsgewijs verdere efficiencyverbeteringen door te voeren in de containerlogistiek. Dit gebeurt op meerdere plekken in de keten. Samen met de gemeente Rotterdam en een aantal bedrijven begonnen we in 2022 een pilot waarbij vrachtwagens prioriteit krijgen bij slimme verkeerslichten. Naast vermindering van uitstoot en besparing op brandstof, levert dit tijdwinst en meer comfort op voor de chauffeur.

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

Na de introductie van HyTrucks in het voorjaar van 2020, hebben steeds meer partijen te kennen gegeven aan te willen sluiten bij dit initiatief en samen te willen werken aan vrachtvervoer op basis van waterstof. De ambitie is om in 2025 minimaal 1.000 vrachtwagens in Nederland, België en Duitsland op waterstof te laten rijden.



## Spoor

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

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

## **Kabels en pipleidingen**

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

Door de energietransitie komen er de komende decennia veel kabels en leidingen bij. Samen met partners ontwikkelt het Havenbedrijf Rotterdam een nieuwe leidinginfrastructuur voor warmte, CO<sub>2</sub> en waterstof. We inventariseren de gevraagde en mogelijke capaciteit.



# Toekomstbestendige organisatie

We streven naar een betrokken, gezonde en diverse werkomgeving. Dat is de basis om snel en wendbaar in te kunnen spelen op actuele thema's en vragen van onze klanten. We investeren in de groei van onze medewerkers met diverse opleidingstrajecten en in onze Port Academy. Daarnaast werken we aan een omgeving waarin een veilige, open cultuur en efficiënte processen de basis vormen en besteden we aandacht aan duurzame inzetbaarheid en diversiteit & inclusiviteit. Tot slot zetten we ons in op het gebied van maatschappelijk verantwoord werkgeverschap. Daarmee helpen we onze 1.298 medewerkers (aantal per 31 december 2022) maximaal toegevoegde waarde te leveren aan onze klanten en stakeholders en aan de kwaliteit van de Rotterdamse haven.

## **Betere afspiegeling personeelsbestand**

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

## **Diversiteit en inclusiviteit**

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

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

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

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

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



### **Vrouwen in managementposities**

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

### **Werk bieden aan mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt**

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

# Overslag en toekomstbestendig portfolio

## Het havengebied

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



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

## Ontwikkelingen goederenoverslag

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

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

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

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

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

### **Droog massagoed**

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

### **Nat massagoed**

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

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

### **Containers**

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

### **Marktaandeel containers**

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

### **Breakbulk**

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

## **Financiële resultaten**

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

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

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

### Ratio's voldoen aan de normwaarden

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

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

## Balans

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

## Winst-en-verliesrekening

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

## Kerncijfers

Kerncijfers	Eenheid	2022	2021	2020
Toegevoegde waarde	Mld €	-	24,4	23,8
Werkgelegenheid	Banen	-	183.004	174.057
Overslag totaal	Mln ton	467,4	468,7	436,8
Overslag containers	Mln TEU	14,5	15,3	14,3
Scheepsbezoeken (zeescheepvaart)	Aantal	29.029	28.876	28.170
Scheepsbewegingen	Aantal	76.769	77.869	75.679
Zeer ernstige nautische ongevallen	Aantal	1	0	0
Nautische Safety Index	Score	6,39	7,46	7,99
Reputatie haven onder omwonenden	Score	-	83,2	-
CO <sub>2</sub> -emissies HIC	Mton	23,5	22,4	25,3
CO <sub>2</sub> -footprint HIC	Kton	3,2	2,8	4
Aandeel vrouwen (totaal)	%	28,5	27,2	28
Aandeel vrouwen (management)	%	31,8	29,4	31,4





# CORPORATE GOVERNANCE

---

# Corporate governance

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

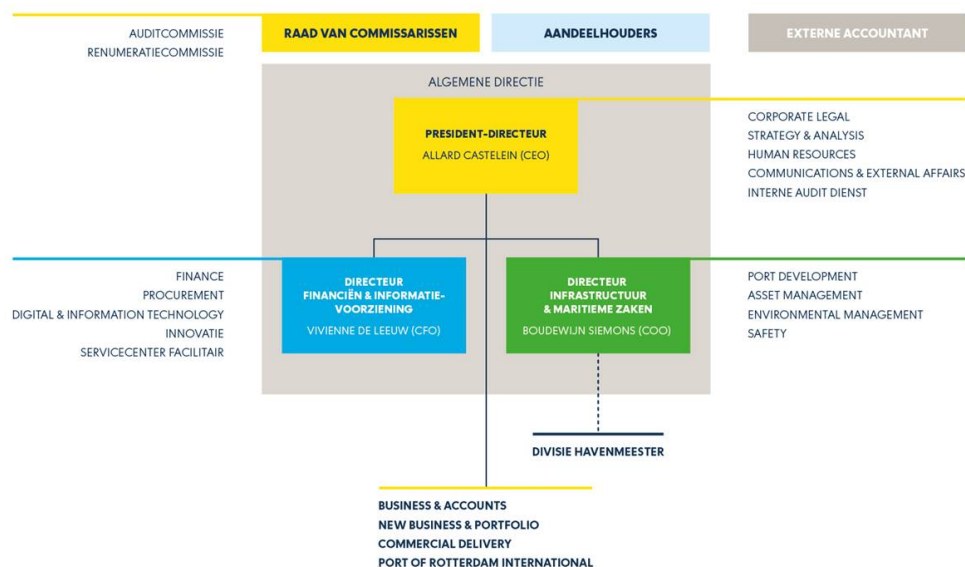
Door hun belang in het Havenbedrijf Rotterdam N.V. borgen de aandeelhouders de volgende publieke belangen:

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

De bevoegdheden van de Raad van Commissarissen en de Algemene Vergadering van Aandeelhouders zijn onder meer vastgelegd in de wet en de statuten (zie [hier](#)). De aandeelhouders hebben gezamenlijke zeggenschap over belangrijke beslissingen. Zo vergen investeringen boven de 50 miljoen euro en een wijziging van de lange termijn strategie van de onderneming instemming van beide aandeelhouders.

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

## Structuur



### Algemene directie

#### Taken en verantwoordelijkheden

De Algemene directie van het Havenbedrijf Rotterdam bestaat uit drie leden: een President Directeur en Chief Executive Officer (CEO), een Chief Financial Officer (CFO) en een Chief Operational Officer (COO). De leden van de Algemene directie zijn collectief verantwoordelijk voor het bestuur van de vennootschap, de algemene gang van zaken van de onderneming en de gang van zaken binnen de met de vennootschap verbonden groepsvennootschappen. De Algemene directie richt zich bij de vervulling van zijn taak naar het belang van de vennootschap en de met haar verbonden onderneming. De Algemene directie weegt daartoe de in aanmerking komende belangen van de bij de vennootschap betrokken stakeholders zorgvuldig af. Tot de taak van de Algemene directie wordt volgens de reglementen (zie [hier](#)) onder meer gerekend de voor de vennootschap relevante maatschappelijke aspecten van ondernemen, de realisatie van de vennootschappelijke en publieke doelstellingen van de onderneming en het bepalen van de strategie en beleid die leiden tot realisatie van die doelstellingen. Verder is de Algemene directie verantwoordelijk voor de naleving van alle relevante wet- en regelgeving, inventarisatie en beheersing van de risico's en financiering van de onderneming.

De Algemene directie legt over de vervulling van zijn taak verantwoording af aan de Raad van Commissarissen en aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van de vennootschap.

#### Belangenverstrengeling

De regels rondom belangenverstrengeling zijn vastgelegd in het reglement Algemene directie. In 2022 zijn er geen meldingen van tegenstrijdige belangen geweest.

### Raad van Commissarissen

#### Taken en verantwoordelijkheden

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

- Realisatie van de doelstellingen van het Havenbedrijf Rotterdam;
- Strategie en risico's verbonden aan de ondernemingsactiviteiten;

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

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

### **Commissies binnen de Raad van Commissarissen**

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

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

De remuneratiecommissie bereidt de besluitvorming van de Raad van Commissarissen voor, onder meer ten aanzien van selectiecriteria en benoemingsprocedures en functioneren van de leden van de Algemene directie en de Raad van Commissarissen. Ook bereidt de remuneratiecommissie het beloningsbeleid voor de Algemene directie en het remuneratierapport voor.

### **Benoeming en ontslag**

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

Het Havenbedrijf Rotterdam streeft naar een samenstelling van de Algemene directie en de Raad van Commissarissen die een afspiegeling is van de brede samenleving. De Raad van Commissarissen heeft daartoe in 2022 een geactualiseerd diversiteitsbeleid voor de samenstelling van de Algemene directie en Raad van Commissarissen vastgesteld. Op basis van dat beleid wordt gestreefd naar een man-vrouwverhouding van:

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

Deze streefcijfers worden passend en ambitieus geacht, gezien het aantal leden van de Algemene directie (drie leden) en Raad van Commissarissen (wenselijke samenstelling van zes leden). Met de huidige samenstelling van de Algemene directie en de Raad van Commissarissen wordt aan de gestelde diversiteitsdoelstellingen voldaan: de Algemene directie bestaat uit één vrouw en twee mannen, de Raad van Commissarissen bestaat uit twee vrouwen en twee mannen. Bij (her)benoeringen in de Algemene directie en de Raad van Commissarissen worden de diversiteitsdoelstellingen actief betrokken in de profielschets, werving en selectie van kandidaten.

De Ondernemingsraad heeft adviesrecht bij de benoeming van leden van de Algemene directie. Voor de benoeming van een derde van het aantal leden van de Raad van Commissarissen heeft de Ondernemingsraad voorts een versterkt aanbevelingsrecht.

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

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

## Zeggenschap

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

## Personalia Algemene directie

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



**Huidige functie:** President-Directeur (CEO). Allard Castelein is verantwoordelijk voor de commerciële afdelingen en een aantal stafafdelingen. Zijn benoemingstermijn liep tot 31-12-2021. Per 01-01-2022 is hij herbenoemd tot 15-07-2023.

**Nevenfuncties:** Lid Dagelijks Bestuur VNO-NCW; Lid Dagelijks Bestuur Economic Board Zuid-Holland; Lid RvC Renewi plc.; Lid RvC Heijmans N.V. (per 12-07-2022); Lid RvC Associated British Ports (per 23-06-2022); Lid Raad van Toezicht Internationale Architectuur Biennale Rotterdam (IABR); Lid Raad van Toezicht Rotterdam Partners; Voorzitter RvB Ronald McDonald Huis Sophia Rotterdam.

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



**Huidige functie:** directeur Financiën & Informatievoorziening (CFO). Vivienne de Leeuw is verantwoordelijk voor financiën, financieringen, inkoop, facilities, innovatie en informatievoorziening. Haar termijn loopt van 01-07-2019 tot 30-06-2023.

**Nevenfuncties:** Voorzitter Stichtingsbestuur PortXL; Voorzitter RvC Portbase; Voorzitter Bestuur Smartport; Voorzitter Raad van Toezicht Rotterdam Festivals (per 07-07-2022).

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



**Huidige functie:** directeur Infrastructuur & Maritieme Zaken (COO). Boudewijn Siemons is verantwoordelijk voor uitbreiding en onderhoud van het haven- en industriecomplex en de divisie Havenmeester. Zijn termijn loopt van 01-10-2020 tot 30-09-2024.

**Nevenfuncties:** Lid Bestuur Next Generation Infrastructures (NGinfra); Lid Bestuur Nederland Maritiem Land (NML); Lid Raad van Advies Deltaport Donatiefonds; Lid Bestuur Nederland Distributieland (NDL); Lid Bestuur Topsector Logistiek; Lid van de Raad van Toezicht Maritiem Museum Rotterdam (per 01-07-2022).

# Taskforce on Climate-related Financial Disclosures (TCFD)

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

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

## Governance

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

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

## Strategie

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

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



## Risicomanagement

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

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

## Indicatoren en doelstellingen

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

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



## OVERIGE INFORMATIE

---

# Materialiteitsmatrix

## Selectie van onderwerpen

Het Havenbedrijf Rotterdam werkt samen met verschillende stakeholdergroepen en is betrokken bij een veelvoud aan maatschappelijke onderwerpen. Om zo goed mogelijk tegemoet te komen aan de informatiebehoefte van onze stakeholders en om focus aan te brengen in onze verslaglegging, selecteren we de belangrijkste maatschappelijke onderwerpen. Dit doen we middels de materialiteitsanalyse, die resulteert in een materialiteitsmatrix.

## Materialiteitsmatrix

Voor de materialiteitsanalyse identificeerden we alle potentiële, materiële maatschappelijke onderwerpen van het Havenbedrijf Rotterdam. Het beoordelen van de materiële thema's staat aan de basis van de inhoud van ons geïntegreerde jaarverslag en vindt plaats in het tweede kwartaal van het verslagjaar.

## Nieuwe thema's 2022

We hebben twee materiële thema's toegevoegd, namelijk ondermijning en stikstof. Ondermijning voegden we toe vanwege de grote negatieve impact op mens en maatschappij. Daarnaast beïnvloedt de problematiek rondom ondermijning de publieke opinie negatief over het draagvlak rond het vestigingsklimaat van de haven. Stikstof voegden we toe omdat het zorgt voor een ongunstig vestigingsklimaat en het daardoor een negatieve financiële impact heeft. Daarnaast heeft het thema een negatieve impact op het milieu, wat leidt tot een hogere score vanuit de impactlens. Tenslotte laten we door het apart te benoemen, duidelijker zien dat het hoge urgentie heeft voor het Havenbedrijf Rotterdam.

## Het proces

Als leidraad voor het uitvoeren van de materialiteitsanalyse volgen we de Global Reporting Initiative (GRI)-richtlijnen. In 2021 is een update gepubliceerd. De geüpdatete GRI-richtlijnen hebben meer aandacht voor impact van organisaties op mens, milieu en maatschappij. Om onderwerpen te beoordelen worden onder andere de concepten van schaal, reikwijdte en onomkeerbaarheid gehanteerd:

- Schaal verwijst naar de heftigheid van de negatieve impact;
- Reikwijdte gaat over het bereik, bijvoorbeeld het aantal mensen dat wordt getroffen;
- Onomkeerbaarheid verwijst naar de mogelijkheid om de situatie al dan niet te herstellen.

We hebben de volgende stappen doorlopen:

- **Stap 1:** Startpunt was de lijst van bestaande thema's inclusief de 2021-score. Deze aanpak is gelijk aan voorgaande jaren.
- **Stap 2:** We hebben een review uitgevoerd om te bepalen in hoeverre de thema's relevant zijn vanuit strategie en de Havenvisie. Ook hebben we per thema geanalyseerd wat de mogelijke impact is en de mogelijke effecten van de impact ingeschat. Als laatste is er een review uitgevoerd of de definities van de thema's herijkt moeten worden. De uitkomst van deze analyse is dat alle thema's van 2021 nog steeds relevant zijn en een materiële impact op mens, milieu en omgeving hebben. We hebben wel twee thema's toegevoegd aan de lijst, namelijk ondermijning en stikstof.

- **Stap 3:** Voor de analyse om te komen tot de conceptmatrix gebruikten we documenten, zoals: Directieteam agenda's, de Havenvisie, Ondernemingsstrategie 2020-2024, risicomangement Update, medewerkersonderzoek, klantonderzoek 2022, reputatieonderzoek 2021, media analyse over de eerste maanden van 2022, waakvlamprogramma en lobbymonitor. De uitkomst van de analyse hebben we besproken met experts binnen de organisatie, zij hebben dagelijks contact met stakeholders, om te zien of de uitkomsten van de analyse conform de verwachtingen zijn van de stakeholders. Het hoofdstuk [stakeholderdialoog](#) geeft meer toelichting over hoe het Havenbedrijf Rotterdam omgaat met de verwachtingen en belangen van externe stakeholders
- **Stap 4:** De matrix is voorgelegd en vastgesteld in het Directieteam. De matrix die uit de validatie voortkomt, geeft de onderwerpen weer die voor onze stakeholders en voor het vermogen van het Havenbedrijf Rotterdam het meest van belang zijn. De sturing en beheersing van alle onderwerpen in de matrix zijn belegd onder de leden van het Directieteam. Meer inzicht hierin geeft het hoofdstuk [corporate governance](#).

IMPACT OP STAKEHOLDERS ▲	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Aantrekkelijke en gezonde omgeving (S)</li> <li>▶ Aansluiting arbeidsmarkt (S)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bereikbaarheid (G)</li> <li>▶ Efficiënte scheepvaartafwikkeling (G)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Energietransitie (E)</li> <li>▶ Veiligheid (S)</li> <li>▶ Digitalisering (G)</li> <li>▶ Kwaliteit haveninfrastructuur (G)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Gelijkwaardig speelveld (G)</li> <li>▶ Ondernijende criminaliteit (S)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Kennis en innovatie (G)</li> <li>▶ Klantwaardering (S)</li> <li>▶ Strategische samenwerking (G)</li> <li>▶ Stikstof (E)</li> <li>▶ Toekomstbestendige organisatie (S)</li> <li>▶ Ruimte voor transitie (G)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Toekomstbestendig portfolio (G)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ (Inter)nationale havensamenwerking (G)</li> <li>▶ Verbinding stad en haven (S)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Financiële robuustheid</li> </ul>

BELANG VOOR WAARDECREATIE DOOR HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM ▶

Onder het belang voor waardecreatie door het Havenbedrijf Rotterdam, wordt de impact van het Havenbedrijf Rotterdam op economische, milieutechnische en sociale impact bedoeld.

### Vertaling matrix naar het verslag

In ons verslag gebruikten we de uitkomsten van de matrix om focus aan te brengen. We hebben gekozen voor een matrix om de continuïteit met vorige jaarverslagen te waarborgen. Wij rapporteren het meest uitgebreid op de thema's in categorie 1 (donkerblauw). Voor deze thema's rapporteren wij de managementaanpak en tenminste één indicator. Hoe deze informatie in ons verslag is verwerkt, kunt u vinden in de GRI Content Index. Over de thema's in categorie 2 en 3 (donkergrijs en lichtgrijs) rapporteren wij ook, maar minder uitgebreid. De onderwerpen zijn geprioriteerd op basis van de impact.

# Colofon

## **Uitgave**

Havenbedrijf Rotterdam N.V.

## **Contact**

### **Bezoekadres**

Havenbedrijf Rotterdam N.V.

World Port Center (WPC)

Wilhelminakade 909

3072 AP Rotterdam

Havennummer 1247

### **Postadres**

Postbus 6622

3002 AP Rotterdam

T: 010-2521010

W: [www.portofrotterdam.com](http://www.portofrotterdam.com)