



Port of
Rotterdam

MVO Jaarverslag 2008





Directieverklaring

Samen werken aan wereldklasse

Samenwerken aan een haven van wereldklasse, is ook samen werken aan een duurzame haven. Duurzaamheid – één van de prioritaire doelen van het huidige bedrijfsplan – is één van de drie pijlers van het Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO). De andere twee zijn Betrokken en Transparant. Over onze inspanningen op dit vlak rapporteren wij in ons MVO-jaarverslag 2008, de tweede in zijn soort. Wij willen de Rotterdamse haven in balans ontwikkelen. Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) is naar onze overtuiging een cruciale randvoorwaarde voor een gezonde ontwikkeling van de haven: Groeien in harmonie met de omgeving.

Wij zien het waarborgen van hoogwaardige kwaliteit als sleutel voor een succesvolle toekomst. Investeren in duurzaamheid, betrokkenheid en transparantie is daarbij noodzakelijk, want de toekomst van de haven is groen en schoon. Om meer goederen over water en spoor te vervoeren en minder over de weg hebben wij hierover in onze uitgiftecontracten voor Maasvlakte 2 afspraken gemaakt met onze klanten. Belangrijke duurzaamheidsprojecten betroffen ook onze initiatieven voor de World Ports Climate Conference, het Rotterdam Climate Initiative, de duurzaamheidsindex en onze CO₂-footprint.

We spannen ons maximaal in om, ter behoud en versterking van de Rotterdamse concurrentiepositie, samen met onze partners te blijven werken aan een haven van wereldklasse. 'Samen werken' is in de huidige barre economische tijd, die ook bij onze klanten het uiterste vergt ter wille van een efficiënte bedrijfsvoering, harder nodig dan ooit.

Onze betrokkenheid komt regionaal goed tot uitdrukking in de herinrichting van het RDM-terrein. Het terrein van de voormalige Rotterdamse Droogdok Maatschappij maakt een doorstart als locatie voor Research, Design & Manufacturing waar onderwijs en (havengerelateerd) bedrijfsleven elkaar vinden. En ook het project waarbij medewerkers de kans krijgen om twee weken te helpen bij de ontwikkeling van een Westafrikaanse haven geeft invulling aan deze pijler.

Transparantie willen we onder meer geven met dit uitgebreide MVO-verslag op internet, dat dit jaar ook een externe verificatie krijgt.

We horen het graag als u opmerkingen, vragen of adviezen heeft over dit verslag.

Algemene directie Havenbedrijf Rotterdam N.V.
Thessa Menssen, Hans Smits, André Toet



Samenvatting

Organisatie

Onze eigen medewerkers

Voor onze medewerkers willen wij een aantrekkelijk bedrijf zijn om voor te werken. Op vele manieren geven we hier invulling aan. In 2008 hielden we voor de tweede keer een medewerkertevredenheids-onderzoek. Evenals de eerste keer beoordeelden de medewerkers het Havenbedrijf met een 7,2. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek werken wij de komende tijd een aantal bedrijfsbrede thema's uit voor het verder verhogen van de medewerkertevredenheid en het versterken van onze positie als interessante werkgever. Als Havenbedrijf willen we boeien en binden: werk van wereldklasse, voor mensen van wereldklasse, met wereldvoorwaarden en -omstandigheden.

Klant

Rotterdam Energiehaven

Onze ambitie is Rotterdam het meest energie-efficiënte energie- en industriecluster ter wereld te maken en tot CO₂-hub van Noordwest-Europa te ontwikkelen. Als Rotterdam Energiehaven richten wij ons naast fossiele energie steeds meer op nieuwe CO₂-armere energiestromen en -producten: in vloeibare vorm per schip aangevoerd aardgas (LNG = liquefied natural gas) en biobrandstoffen voor bijmenging in benzine en diesel. Deze nieuwe stromen zijn niet alleen schoner, maar borgen ook de voorzieningszekerheid van energie voor de toekomst.

Aanleg en inrichting Maasvlakte 2

Op 1 september 2008 zijn wij gestart met de aanleg van Maasvlakte 2. Deze landaanwinning in de Noordzee moet één van de meest duurzame havengebieden ter wereld worden. Met dat doel zetten we hiervoor een nieuwe standaard neer. Bij Maasvlakte 2 is gekozen voor de meest compacte vorm, moet het aandeel van de binnenvaart en het spoor in het transport van containers tot 2033 flink groeien, gaan chemische bedrijven elkaars restwarmte gebruiken, worden vuile vrachtwagens geweerd en worden binnenvaartschepen voorzien van schonere motoren. De integratie van duurzaamheid in de aanleg en het gebruik van Maasvlakte 2 is mede geborgd door een omvangrijk monitoringprogramma. Hiermee meten wij onder andere de effecten van de aanleg van Maasvlakte 2 op beschermde natuur.

Duurzaam groeien in bestaand Rotterdams havengebied

De ruimte in het bestaand Rotterdams havengebied is voor ongeveer 95 procent uitgegeven. Desondanks hebben wij in 2008 een groeidoelstelling gedefinieerd voor de overslag die hier plaatsvindt. Meer overslag is bijvoorbeeld mogelijk door het dempen van ongebruikte havenbekkens, het stimuleren van dubbel grondgebruik, co-siting, vergroten van de productiviteit van terminals en het uit de huur nemen van stille reserves van bedrijven. Tot en met 2008 is het gelukt het gebruik van het bestaande havengebied met 191,7 hectare te intensiveren. Daarnaast zoeken wij voor bedrijven ook ruimte buiten Rotterdam.

In oudere havengebieden is de uitstraling van panden niet altijd meer in lijn met de door ons gewenste beeldkwaliteit. Door strategische aankopen in de Waal-/Eemhaven, Maas-/Rijnhaven en Vierhavens-/Merwehaven krijgen we directe invloed op het gebruik van dergelijke vastgoedobjecten en kunnen we actief en vervroegd overgaan tot herontwikkeling. Ook omliggend vastgoed profiteert hiervan.



Samenvatting

MVO

Onze visie en ambitie

Als Havenbedrijf Rotterdam zijn wij beheerder, exploitant en ontwikkelaar van het Rotterdamse haven- en industriegebied. In partnerschap ontwikkelen wij dé Europese haven van wereldklasse. Rotterdam moet zich in onze visie onderscheiden als kwaliteitshaven.

Maatschappelijk verantwoord ondernemen is daarom een wezenlijk onderdeel van onze bedrijfsprocessen en bedrijfscultuur. We willen de haven helpen groeien in balans. Ons streven is dat al onze activiteiten duurzaam, betrokken en transparant zijn. Duurzaamheid is dan ook een prioriteit in ons aangescherpte Bedrijfsplan 2006 - 2010. Onze ambitie is om zowel onze eigen duurzaamheidsprestaties als die van de haven te verbeteren. Voor het versterken van duurzaamheid in onze eigen operationele activiteiten is voor de periode 2008 - 2010 een aantal MVO-focusprojecten benoemd:

CO₂-reductie in samenwerking met andere havens

In juli 2008 hebben wij de internationale samenwerking met andere havens een extra impuls gegeven door de organisatie van de World Ports Climate Conference. In deze conferentie is gesproken over de mogelijke inspanningen van havens en bedrijven voor de vermindering van luchtverontreiniging en de uitstoot van CO₂. De voornemens zijn verwoord in een declaratie die is gesteund door alle 55 tijdens de conferentie aanwezige havensteden. Uit de conferentie zijn vijf projecten ter verbetering van de luchtkwaliteit en vermindering van de CO₂-uitstoot voortgekomen. Zelf trekken wij daarbij het project voor de nadere uitwerking van een Environmental Ship Index.

CO₂-reductie van onze eigen bedrijfsvoering

In 2008 leverden wij voor het eerst een CO₂-footprint op. Dat hebben we gedaan voor onze eigen activiteiten in 2007. In onze CO₂-footprint komen meerdere duurzaamheidsaspecten samen: mobiliteit, bouwen en energie. Dit maakt de footprint een goed meetinstrument. Onze ambitie is dat de eigen activiteiten in 2012 klimaatneutraal zijn. Op weg daar naar toe is in 2008 een aantal stappen gezet:

- Onder het motto 'het nieuwe varen, slimmer omgaan met brandstof' wil onze eigen vloot zoveel mogelijk brandstof besparen. In 2008 was dit ruim 81.000 liter.
- Ons directievaartuig de Nieuwe Maze is door een renovatie nu het schoonste schip in zijn soort.
- 70 procent van ons personenwagenvoertuigpark heeft inmiddels een groen energielabel A, B of C of rijdt op biobrandstoffen. Ook van onze bedrijfswagens voldoet 88 procent aan de door het Rotterdamse college van B&W gehanteerde criteria voor een schoon wagenpark.
- Per 1 januari 2009 is de verlichting en verwarming van al onze objecten 100 procent duurzaam.

CO₂-reductie industrie conform Rotterdam Climate Initiative

Het Rotterdam Climate Initiative is een samenwerkingsverband met de gemeente Rotterdam, DCMR Milieudienst Rijnmond en Deltalinqs. Ons gezamenlijk doel is de CO₂-uitstoot in de regio in 2025 ten opzichte van 1990 met 50 procent te verminderen. In het kader van het Rotterdam Climate Initiative werken wij (samen met onder meer DCMR) aan de totstandkoming van een infrastructuur voor de afvang, het transport en de opslag van CO₂. Een in de zomer van 2008 gepresenteerde *businesscase* wordt nu uitgewerkt tot businessplan. De *businesscase* concludeert dat Rotterdam in 2015 kan beginnen met het afvangen, transporteren en ondergronds opslaan van vijf miljoen ton CO₂ per jaar. De basisinfrastructuur voor doorgroei naar de afvang en opslag van twintig miljoen ton in 2025 is daarmee klaar.



Samenvatting

Ontwikkelen Duurzaamheidsindex

In 2008 is gestart met de ontwikkeling van een duurzaamheidsindex voor de eigen activiteiten die te maken hebben met de P van Planet (milieu). In 2009 breiden wij de index vervolgens uit naar de P van People en de P van Profit. In de eerste fase van de duurzaamheidsindex komen de eigen CO₂-footprint, duurzame inkoop, duurzaam bouwen en duurzame uitgifte aan bod.

RDM Campus

In 2008 startte we met de herontwikkeling van het voormalige terrein van de Rotterdamse Droogdok Maatschappij (RDM). De voormalige scheepswerf wordt een knooppunt tussen haven en stad. Samen met de onderwijsinstellingen Albeda College en Hogeschool Rotterdam realiseren wij op het RDM-terrein de RDM Campus. Inmiddels zijn in de helft van een voormalige machinefabriek circa 800 studenten begonnen met uiteenlopende technische opleidingen. In de andere helft van deze fabriek biedt RDM Innovation Dock vanaf de tweede helft van 2009 ruimte aan pionierende en innovatieve bedrijven.

Samenwerking buitenlandse havens

Wij vinden het een goede zaak om de kennis en kunde van onze medewerkers beschikbaar te stellen aan havens in minder ontwikkelde landen. Met een project in het West-Afrikaanse Senegal zetten wij daarvoor een nieuwe stap in maatschappelijk verantwoord ondernemen. In 2009 krijgen acht collega's de kans een steentje bij te dragen aan de ontwikkeling van de haven van St. Louis.

Transparantie door MVO Jaarverslag

Via een MVO-jaarverslag leggen wij in- en extern transparant verantwoording af en gaan wij in dialoog met onze stakeholders. Op 5 juni 2008 was ons eerste MVO-jaarverslag online.

Bereikbaar

Meer over water en spoor, minder over de weg

Samen met de markt werken wij aan een optimaal duurzaam bereikbare haven. Daarvoor investeren we in overleg met alle partijen fors in de uitbreiding van infrastructuur en in innovatieve vervoersconcepten. Zowel voor de binnenvaart als het spoor ondernemen wij een veelheid aan activiteiten die het gebruik van beide modaliteiten aantrekkelijker maken. Daarnaast is ons streven om via onder meer de Verkeersonderneming het wegverkeer zo goed mogelijk te laten doorstromen. Ook pijpleidingen zijn voor Rotterdam een volwaardige duurzame modaliteit. De Verkeersonderneming is een kleine slagvaardige regieorganisatie die het verkeer in de spits op de A15 in de haven met twintig procent wil reduceren. Dat gebeurt zowel via *quick wins* (zoals een snellere afhandeling van ongevallen, intensievere snelheidscontroles en een aangepast hoogtedetectiesysteem in tunnels) als via projecten voor de beïnvloeding van de vraag naar mobiliteit (spitsmijden, organisatie collectief bedrijfsvervoer, openbaar vervoer over water, nachtrijden, reistijdvoorspellingen).

In 2008 hebben wij ook belangrijke stappen gezet op weg naar de realisatie van het Container Transferium. In dit concept worden containerstromen gebundeld en per binnenvaartschip vervoerd tussen de zeeterminals op de Maasvlakte en een locatie in het directe achterland van Rotterdam. Doel is het verbeteren van de bereikbaarheid van de containerterminals op de Maasvlakte en het ontlasten van de A15 in het havengebied (vermindering congestie en verbetering luchtkwaliteit).



Samenvatting

Omgeving

Onderwijs

Met het MBO-convenant 2008 - 2011 willen wij de aansluiting van het middelbaar beroepsonderwijs op de vraag naar nieuw personeel in de haven verbeteren en tevens de kwantitatieve tekorten wegwerken. Met de gemeente Rotterdam is in 2008 afgesproken om samen de havenstagemakelaar te financieren. Inmiddels heeft deze havenstagemakelaar ruim 400 stageplekken bemiddeld bij bedrijven in het haven- en industriegebied. In samenwerking met de Hogeschool Rotterdam hebben wij het lectoraat Ideale Haven opgericht. Doel van het lectoraat is HBO-studenten te enthousiasmeren voor haven en industrie. In negen van de elf studierichtingen is de haven nu onderdeel van het studieprogramma.

Ruimte

Luchtkwaliteit en klimaat

De luchtkwaliteit in de regio Rijnmond is de afgelopen jaren verbeterd. Industrie en verkeer zijn schoner geworden. Dat is echter geen reden om achterover te leunen. (Toekomstige) wetgeving en projecten als Maasvlakte 2 maken het noodzakelijk ons actief en blijvend in te zetten voor een verdere verbetering van de luchtkwaliteit. Eind 2008 heeft dit geleid tot een intentieverklaring met de ferryterminal van Stena Line in Hoek van Holland voor het realiseren van walstroom op hun terminal. Het toepassen van walstroom hier is een goede maatregel ter verbetering van de lokale luchtkwaliteit (en) in de nabijgelegen natuurgebieden en geeft aan hoe het afwegingskader in de praktijk wordt gebruikt. Daarnaast hebben wij in 2008 hard gewerkt aan de toepassing van walstroom bij openbare ligplaatsen van binnenvaartschepen. In de Maashaven zijn 132 walstroomaansluitingen gerealiseerd, in 2009 volgen nog eens 125 aansluitingen elders in de stad.

Ruimte voor groen

Als Havenbedrijf zijn wij ons bewust van de beschermde en vaak unieke natuurwaarden in het havengebied. Het betreft echter een haven- en industriegebied. Zowel onze eigen bedrijfsvoering als die van de gevestigde bedrijven moet zijn gewaarborgd. In sommige gevallen kunnen bij de vestiging van een bedrijf of de aanleg van infrastructuur bepaalde plant- en diersoorten niet op de betreffende locatie blijven. Voor de rugstreep hebben we daarom poelen aangelegd waar het beestje zich ongestoord kan blijven ontwikkelen. Voor een ongestoorde ontwikkeling van de zeldzame groenknolorchis is een aantal plekken gereserveerd op de leidingstroken. Samen met Rijkswaterstaat is in het baggerdepot de Slufter een drijvend vogeleiland gerealiseerd. Het Slufterterrein vormt door de ligging aan zee een uniek broedgebied voor kustvogels. Voor onze overige activiteiten in het havengebied waarbij natuurwaarden in het geding kunnen komen, zoals beheer en onderhoud, hebben wij onze zorgplicht vastgelegd in een gedragscode.

Parallel aan de aanlegbesluiten voor Maasvlakte 2 zijn ook de besluiten genomen over natuurcompensatie. Twee compensatieprojecten zijn inmiddels gestart: de instelling van een bodembeschermingsgebied, inclusief rustgebieden van 25.000 hectare in de Voordelta en de aanleg van 35 hectare nieuw duingebied voor de kust van Delfland. Binnen het leefbaarheidprogramma Bestaand Rotterdams Gebied werken wij aan de projecten Kwaliteitsimpuls Oostvoornse Meer en Landtong Rozenburg.

PLEZIER HEBBEN IN JE WERK OM GOED TE KUNNEN PRESENTEREN



Case 1

Vanuit die overtuiging werkt Wendy Aendekerk aan de ontwikkeling van mensen en van de organisatie.

“Onze medewerkers leveren vanuit hun eigen expertise een belangrijke bijdrage aan het ontwikkelen van een haven van wereldklasse. We verwachten van hen dat zij resultaatgericht werken en op een natuurlijke manier verantwoordelijkheid nemen. Andersom verwachten zij van het Havenbedrijf dat ze ruimte krijgen voor ontwikkeling. Mijn afdeling HR Ontwikkeling probeert dit op verschillende manieren mogelijk te maken. Zo bieden we via AanZ (een advies- en ontwikkelcentrum) opleidingen, trainingen, cursussen, coaching en mentoring aan geïnteresseerde collega's. Het aantal gesprekken en vervolgacties van AanZ groeit gestaag. En ook voor het verder ontwikkelen van leiderschapskwaliteiten bij managers hebben we een programma, waaraan een 360 graden beoordelingssysteem ten grondslag ligt. Op deze manier hebben we ontwikkelpunten en -resultaten inzichtelijk gemaakt. En we zien dat we vooruitgang boeken: de score in het tweejaarlijkse onderzoek naar tevredenheid van medewerkers voor 'persoonlijke ontwikkeling' steeg van 5,5 naar 6. In mijn ogen nog belangrijker is de omslag in het denken over persoonlijke ontwikkeling die we zien. Het is bespreekbaar geworden, het is niet raar om een coach te hebben en een bezoek aan AanZ is volledig geaccepteerd. Het is mooi om te zien hoe mensen in beweging komen en zelf verrast zijn door hun eigen kunnen.”

Organisatie

In partnerschap ontwikkelen wij dé Europese haven van wereldklasse.

Het Havenbedrijf Rotterdam is beheerder, exploitant en ontwikkelaar van het Rotterdamse haven- en industriegebied. In partnerschap ontwikkelen wij dé Europese haven van wereldklasse. Rotterdam moet zich in onze visie onderscheiden als kwaliteitshaven. Onze eigen kernwaarden zijn betrouwbaar, ondernemend, klantgericht, duurzaam en zorgvuldig. De organisatie is hier zo goed mogelijk op ingericht. Voor onze medewerkers willen wij een aantrekkelijk bedrijf zijn om voor te werken. Op vele manieren geeft ons HR-beleid hier invulling aan.

Profiel van de organisatie

Ons bedrijf

Het Havenbedrijf Rotterdam is beheerder, exploitant en ontwikkelaar van het Rotterdamse haven- en industriegebied. Als naamloze vennootschap (N.V.) hebben wij twee aandeelhouders: de gemeente Rotterdam en de Staat. Zoals blijkt uit onze statutaire doelen werken wij op twee domeinen: scheepvaart en het havengebied.

Statutaire doelen:

- 1 Het bevorderen van een effectieve, veilige en efficiënte scheepvaart-afwikkeling in de Rotterdamse haven en het aanloopgebied voor de kust;
- 2 De ontwikkeling, aanleg, het beheer en de exploitatie van het havengebied.

Onze rol, missie, hoofdpunten, visie, strategie en kernwaarden zijn te lezen op onze website.

Prioriteiten 2008 - 2010

Onze prioriteiten

In 2007 heeft de 'mid term review' van ons Bedrijfsplan 2006 - 2010 plaatsgevonden. De voortgang is goed, een aantal doelstellingen hebben we daarom naar boven bijgesteld. Daarnaast zijn zes prioriteiten voor de periode van 2008 - 2010 benoemd:

- *Ketenefficiency*
Als Havenbedrijf willen wij actiever bijdragen aan de efficiëntie van transport- en productieketens, onder meer door het uitbouwen van het port community system.
- *Locatie op maat*
Bedrijven willen wij locaties op maat bieden. Naast de aanleg van Maasvlakte 2 betekent dit ook investeren in intensiever ruimtegebruik in het bestaande havengebied en zoeken naar extra ruimte daarbuiten.
- *Landzijdig transport*
De kwaliteit van het landzijdige transport staat onder druk, vooral door congestie op de achterland-corridors. Wij willen daarom bijdragen aan een betere benutting van de achterlandinfrastructuur.

- *Duurzaamheid*
Wij zetten in op een duurzame bedrijfsvoering en een duurzame ontwikkeling van de haven.
- *Investeringsruimte*
De komende investeringen in Maasvlakte 2 leggen een zwaar beslag op onze financiële middelen. Tegelijkertijd bestaat er de komende jaren een grote investeringsbehoefte. Het creëren van investeringsruimte is dus noodzakelijk.
- *Organisatie-efficiency*
Het vergroten van de efficiency van onze eigen organisatie is noodzakelijk voor het goed invullen van onze rol als professionele businesspartner.

Bedrijfsresultaat

Bedrijfsresultaat

Het resultaat over 2008 bedraagt 151 miljoen. Wel was de kasstroom 70 miljoen euro negatief. Er werd voor € 190 miljoen geïnvesteerd (inclusief Maasvlakte 2). In de komende jaren zal door hoge investeringen in zowel bestaand havengebied als ook in de Tweede Maasvlakte onze uitgaande investeringskasstroom toenemen. De kengetallen van 2008 staan bij '2008 een goed jaar'. De gevolgen van de kredietcrisis komen aan bod in 'Vooruitzichten 2009'.

2008 een goed jaar

We kunnen zeggen dat de Rotterdamse haven, ondanks een slecht laatste kwartaal door de eerste tekenen van de mondiale kredietcrisis, een goed jaar achter de rug heeft. De goederenoverslag in de Rotterdamse haven is in 2008 toegenomen tot het recordniveau van 421 miljoen ton, 2,9% meer dan in 2007. De investeringen in bestaand havengebied bedroegen ca 135 miljoen Euro. In september werd gestart met de aanleg van de Tweede Maasvlakte, een historisch landaanwinningproject (in 2008 ca. € 55 miljoen).

Ons bedrijfsresultaat is in 2008 wederom toegenomen. Het netto resultaat is € 151 miljoen. Wel was de kasstroom € 70 miljoen negatief. Er werd voor € 190 miljoen geïnvesteerd (inclusief Maasvlakte 2). In de komende jaren zal door hoge investeringen in zowel bestaand havengebied als ook in de Tweede Maasvlakte onze uitgaande investeringskasstroom toenemen.

De stormachtige economische ontwikkelingen in de laatste maanden van 2008 hebben een stevige stempel gedrukt op de resultaten van de Rotterdamse haven. Sinds oktober krimpen de overslagvolumes in hoog tempo. Hierdoor dalen ook de inkomsten uit zeehavengeld. De cijfers tonen duidelijk aan hoezeer de Rotterdamse haven meebeweegt met de wereld economie. Rotterdam is één van de belangrijke draaipunten van de wereldhandel. Neemt die af, dan gaan wij mee en andersom. Over het hele jaar was nog steeds sprake van groei maar deze was aanzienlijk minder dan de 5,5 procent die de haven de afgelopen vijf jaar gemiddeld realiseerde.

Voor een nadere financiële toelichting verwijzen wij naar het financiële Jaarverslag 2008 op onze website.

Kengetallen

Informatie over het financieel-economisch beleid van het Havenbedrijf en onze resultaten over 2008.

Kengetallen

BEDRAGEN X € 1 MILJOEN

	2008	2007
Resultaten		
Som der bedrijfsopbrengsten	525	488
Bedrijfsresultaat (EBIT)	208	181
Netto resultaat	151	114
Balansgegevens		
Groepsvermogen	1.080	1.033
Langlopende schulden	1.102	1.139
Geïnvesteed vermogen	2.183	2.172
Totaal vermogen	2.678	2.548
Ratio's		
Rendement werkzaam vermogen* (IN %)	9,2	8,2
Solvabiliteit (IN (%), INCL. ACHTERGESTELDE LENINGEN)	59,0	64,0
Total debt/EBITDA **	3,2	3,7
Rentedekking ***	3,7	3,2
Netto resultaat IN % VAN DE BEDRIJFSOPBRENGSTEN	28,7	23,4
Operationele gegevens		
Investeringen (X € 1 MILJOEN)	190	235
Goederenoverslag (X 1 MILJOEN TON)****	421	407
Aantal bezoeken zeeschepen	36.415	37.097
Marktaandeel Hamburg – Le Havre Range		
Totaal (IN %)	35,1	34,9
Nat massagoed (IN %)	47,8	47,8
Droog massagoed (IN %)	34,5	33,8
Containers (IN %)	26,1	26,4
Stukgoed (IN %)	23,1	23,8
Personeel		
Aantal medewerkers ultimo (EXCL. DEELNEMINGEN)	1.207	1.181

* Bedrijfsresultaat/gemiddeld balanstotaal minus kortlopende schulden

** Rentedragend vermogen/winst voor rente en afschrijving

*** Exploitatieresultaat/saldo rentebaten en -lasten

**** In 2008 heeft de Groep (HbR) een stelselwijziging doorgevoerd. Tot en met 2007 zijn de overslagcijfers gebaseerd op datum van aankomst van schepen in de betreffende verslagperiode. Per 1 januari 2008 is dit gewijzigd naar datum van vertrek van de schepen. Het resultaatteffect is marginaal.

Vooruitzicht 2009

In 2009 zal duidelijk worden hoe groot de gevolgen van de ongekend hevige kredietcrisis zijn voor de Rotterdamse haven en zijn ondernemers. Efficiency en kostenbesparing zijn meer dan ooit cruciaal. De zwaarte en impact van onorthodoxe maatregelen van diverse regeringen wereldwijd zijn op dit moment nog ongewis. In enkele sectoren moeten nu al alle zeilen worden bijgezet om de continuïteit in de bedrijfsvoering zeker te stellen. Wij verwachten, voor het eerst na zeven jaren groei, een afname van de overslag van tussen 5% en 10%. Naar verwachting zal een afname zich in de meeste sectoren voordoen.

Voor de middenlange termijn verwachten wij weer een toename van de overslag, hoewel het tijdelijk gebrek aan ruimte de mogelijkheden beperkt. In 2010 wordt verwacht een start te maken met de realisatie van het container transferium. Maasvlakte 2 zorgt ervoor dat vanaf 2013 weer ruim voldoende overslagcapaciteit aan diep water voorhanden is.

Wij hebben eind 2008 besloten de tarieven zeehavengeld, kadegeld en binnenhavengeld in de Rotterdamse haven voor 2009 te verhogen met 1%. De verhoging ligt onder het referentieniveau van de inflatie. De aanpassing is tot stand gekomen na consultatie van marktpartijen. De stagnerende economische groei als gevolg van de kredietcrisis heeft een belangrijke rol gespeeld bij de bepaling van dit gematigde stijgingspercentage. De grondprijzen worden veelal aangepast aan de inflatie. De contractopbrengsten zullen derhalve toenemen.

De bedrijfslasten zullen in 2009 naar verwachting slechts licht toenemen. Tegenover inflatoire kostenontwikkeling en groei van de loonsom op basis van CAO-afspraken staan een restrictief aannamebeleid en focus op kostenbeheersing.

Per saldo biedt deze ontwikkeling voldoende ruimte voor voortzetting van het investeringsprogramma. Het tempo waarin wij dit zullen uitvoeren wordt mede bepaald door de ontwikkelingen bij onze klanten. Grote investeringen worden met name gedaan in de sectoren containers (infraplus voor de Euromax terminal en het Delta schiereiland, barge-feeder kademuur APMT), neobulk (brammenterminal, Broekman), energie (Gate, Abengoa) en vastgoed. Grote niet-klantgebonden projecten zijn het verkeersbegeleidend systeem voor de scheepvaart, onderhoud van kademuren en de aanleg van wachtplaatsen voor de binnenvaart. Daar bovenop komt de investering in het landaanwinningproject Maasvlakte 2, dat in 2008 is gestart. Via de *joint venture* in Oman wordt geïnvesteerd in de realisatie van onder meer een steiger voor Vale. De beschikbare kredietfaciliteiten en de operationele kasstroom zijn voldoende om in de bijbehorende financieringsbehoefte te voorzien. Het resultaat over 2009 zal naar verwachting op een duidelijk lager niveau liggen dan dat van 2008.

Corporate governance

De besturing

Het Havenbedrijf Rotterdam functioneert als een zelfstandige vennootschap met een statutaire directie en een bedrijfsmatig ingestelde Raad van Commissarissen zoals omschreven in de Nederlandse Corporate Governance Code (Tabaksblat). De aandeelhouders oefenen hun invloed binnen het Havenbedrijf uit door middel van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders. De bevoegdheden van dit orgaan zijn vastgelegd in de wet en de statuten.

De Corporate Governance Code is van toepassing op beursgenoteerde ondernemingen. Wij hebben besloten deze toe te passen. Taken, verantwoordelijkheden en samenstelling van de Directie en Raad van Commissarissen zijn te lezen op onze website. Hieronder bevindt zich tevens het organogram van het Havenbedrijf.

Risicobeheersing

Onze organisatie streeft ernaar om door de combinatie van strategisch, operationeel en project-risico-management een redelijke mate van zekerheid te krijgen dat de belangrijkste risico's worden beheerst. Het beleid is om risico's in de langjarige ontwikkeling van rente en grondstoffen in belangrijke mate af te dekken, voorzover tegen aanvaardbare kosten realiseerbaar. Dit beleid is na te lezen in het financiële jaarverslag 2008 op onze website.

Deelnemingen

Deelnemingen

Wij nemen ter ondersteuning van ons primaire proces een aandelenbelang in een beperkt aantal vennootschappen. Deze vennootschappen voeren activiteiten die ondersteunend zijn aan de bedrijfsdoelstellingen van het Havenbedrijf en de investering in het eigen vermogen van deze deelnemingen voldoet aan de interne rendementsdoelstelling. In de vennootschappen waarin het Havenbedrijf Rotterdam een belang houdt, kan invloed op het beleid worden uitgeoefend. De deelnemingen vertegenwoordigen samen een totale waarde (financiële vaste activa) ter grootte van € 12 miljoen (geconsolideerd). Voor onze activiteiten in 2008 verwijzen wij naar het reguliere jaarverslag 2008. Een volledige lijst van groepsmaatschappijen en deelnemingen staat tevens in het reguliere jaarverslag 2008 op onze website.

Medewerkers

Human resources

Na de reorganisatie van 2007 zijn wij verder gegaan met het stimuleren van een resultaatgerichte organisatie, waarin medewerkers hun eigen verantwoordelijkheid nemen. Ons Human Resources-beleid sluit hier op aan.

Loopbaanontwikkeling

Via het in 2007 gestarte 'AanZ' stimuleren wij de ontwikkeling van medewerkers binnen hun functie en loopbaan. AanZ biedt opleidingen, trainingen, cursussen, coaching en mentoring. In 2008 zijn 242 individuele opleidingen gevolgd tegen 190 in 2007. Het in 2008 ontwikkelde beleid voor coaching zetten wij in als instrument bij de begeleiding van leidinggevend en/of medewerkers die een verandering in hun werk ondergaan, een dergelijke verandering moeten begeleiden en/of begeleid willen worden in een specifieke persoonlijke ontwikkelingsvraag. In 2009 zullen wij het coachingsbeleid verder implementeren. Via ons management development beleid willen wij een continue kwalitatieve en kwantitatieve bezetting van sleutelfuncties (MD-functies) realiseren. Ons MD-programma is in 2008 uitgevoerd onder de naam KOMPAS. Centraal hierin staat het verder ontwikkelen van leiderschapskwaliteiten van medewerkers in functieschaal 13 en hoger. In 2008 hebben 85 managers hieraan deelgenomen.

Medewerkertevredenheidsonderzoek

In 2008 hebben we voor de tweede keer een medewerkertevredenheidsonderzoek gehouden. De medewerkers beoordeelden het Havenbedrijf evenals in het eerste onderzoek en in de Nationale Tevredenheids Index met een 7,2. De medewerkers zijn en blijven trots op hun bedrijf. In het jaarlijkse onderzoek van het weekblad Intermediair naar beste werkgevers staan wij in 2008 op een 40ste plaats voor het onderdeel 'beste arbeidsvoorwaarden'. Ons doel is om tot de top twintig van beste werkgevers te behoren.

Op basis van de uitkomsten van het medewerkertevredenheidsonderzoek werken wij de komende twee jaar een aantal bedrijfsbrede thema's uit voor het verder verhogen van de medewerkertevredenheid en het versterken van onze positie als interessante werkgever. Als Havenbedrijf willen wij boeien en binden: werk van wereldklasse, voor mensen van wereldklasse, met wereldvoorwaarden en -omstandigheden.

Werkgever – werknemer

In 2008 is een nieuwe CAO afgesloten voor de periode 2008 - 2009. De belangrijkste afspraken zijn een salarisverhoging van drie procent per 1 januari 2008 en per 1 januari 2009 en het verhogen van de eindejaarsuitkering naar 5,7 procent. Ook is de vergoeding voor wacht- en waakdiensten verhoogd. De werkweek wordt flexibeler. Verder zijn afspraken gemaakt in het kader van levensfasebewust personeelsbeleid.

Arbo-beleid

Ons Arbo-beleid richt zich op het optimaliseren van arbeidsomstandigheden. In 2008 zijn negen arbeidsongevallen gemeld. Daarbij was geen sprake van enig juridisch vervolg. De Arbo-coördinator en de bedrijfsarts handelen dergelijke gevallen af en indien nodig schakelen zij de Arbeidsinspectie in. Als Havenbedrijf hebben wij één externe en drie interne vertrouwenspersonen. In 2008 hebben wij een nieuw Arbo-contract gesloten met de Arbo Unie. Uitgangspunt is dat de leidinggevende medeverantwoordelijk is voor de re-integratie van de zieke medewerker. Omdat voorkomen beter is dan genezen hebben al onze medewerkers de mogelijkheid een medische check-up te laten doen. Hiervan hebben sinds de start in september 2008 201 medewerkers gebruikgemaakt. Daarnaast hebben alle medewerkers de mogelijkheid gekregen om tegen gereduceerd tarief te fitnessen.

Verloop en ziekteverzuim

Verloop en ziekteverzuim Havenbedrijf

	2008	2007	2006	2005	2004
Verloop aantal medewerkers	+26	-64	-23	-48	+12
Ontwikkeling ziekteverzuim	5,0%	5,3%	4,8%	4,8%	5,3%

Het ziekteverzuim in 2008 is ten opzichte van het jaar ervoor gedaald, maar nog steeds boven de streefwaarde van 4,8 procent. Binnen ons bedrijf is eens in de zes weken een Sociaal Medisch Overleg. Manager, HR-adviseur, bedrijfsarts en bedrijfsmaatschappelijk werker bespreken hier het ziekteverzuim en stellen gezamenlijk vervolgacties vast.

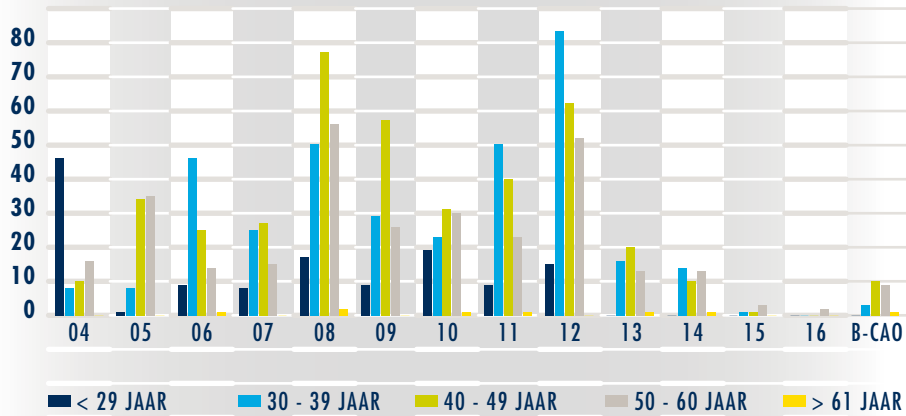
Verhouding man-vrouw

In totaal is 20 % van het personeelsbestand vrouw. De Algemene directie kent drie statutaire directeuren, waarvan één vrouw (CFO). In de tweede managementlaag, de zogenaamde direct reports, werken 4 vrouwen op een totaal van 22 personen.

Leeftijdsopbouw

De gemiddelde leeftijd binnen het ons bedrijf is 44 jaar.

Leeftijdsopbouw per functieklasse



Inkoop

Vergaande professionalisering inkoop

Onze corporate inkoopafdeling gaat de inkoop centraal aansturen. Dat gebeurt in drie fases, waarvan de eerste – de algemene inkoop – in 2008 is gestart. Fase 2 (de inkoop van onderhoud) en fase 3 (de inkoop van infrastructurele projecten) volgen in respectievelijk 2009 en 2010. De centralisatie leidt tot een betere ondersteuning van onze bedrijfsprocessen en draagt optimaal bij aan de financiële ruimte die wij als Havenbedrijf nodig hebben om te kunnen blijven investeren. Fase 1 heeft geleid tot een leveranciersreductie en een inkoopbesparing van dertien procent op de nieuw afgesloten contracten.

Duurzaam inkopen

In 2008 zijn bij twaalf van de in totaal vijftien door onze inkoopafdeling begeleide aanbestedingen in meer of mindere mate duurzaamheidscriteria gehanteerd. In 2009 bepalen we onze nadere ambitie voor duurzame inkoop. Naast het opstarten van het toepassen van duurzaamheidscriteria per productgroep zijn wij bezig onze aanbestedingsprocedure duurzamer te maken. Door alle aanbestedingen aan te kondigen en te publiceren via de website aanbestedingskalender worden papier- en advertentiekosten bespaard. Verder bestellen we steeds meer via internet en kunnen leveranciers bij aanbestedingen vragen digitaal indienen. In 2009 wordt het aanbestedingstraject verder gedigitaliseerd.

Sponsoring

Gerichte sponsoring en donaties

Wij zijn continu bezig met de duurzame ontwikkeling van de haven van wereldklasse. Dat betekent groei, maar wel in balans. We streven er naar de negatieve effecten van de haven op de omgeving zoveel mogelijk te beperken. En de positieve effecten op economie en werkgelegenheid te stimuleren. Ons nieuwe sponsor- en donatiebeleid sluit daarbij aan. Bij sponsoring en donaties kiezen we ervoor zoveel mogelijk zelf het initiatief te nemen. Ook brengen we meer focus aan in onze sponsoractiviteiten. We zoeken activiteiten die aansluiten bij de begrippen: leiderschap, werken aan wereldklasse en hart voor de omgeving. Voor voorbeelden kunt u kijken op onze website.

Verder ondersteunen wij enkele organisaties met een (maritieme) maatschappelijke doelstelling. In 2008 kreeg de stichting Paradijsvogel de oude rivierradar van de Nieuwe Maze, en de stichting Scouting Nautilus kreeg de oude generatorsets van één van onze patrouillevaartuigen. Ook richten wij samen met Deltalinqs, de ondernemersorganisatie voor haven en industrie in Mainport, de Stichting DeltaPORT Donatiefonds op. Voor meer informatie over ons sponsorbeleid en het DeltaPORT Donatiefonds verwijzen we naar onze website.

ZEGGEN WAT JE DOET EN DOEN WAT JE ZEGT



Case 2

Anita van der Laan coördineerde onderzoek naar tevredenheid van klanten en ging aan de slag met de uitkomsten.

Lees haar verhaal over klanttevredenheidsonderzoek als katalysator voor professionalisering.

"In 2005 startte het Havenbedrijf met het meten van de tevredenheid van klanten, op een schaal van 1 tot 5 scoorden we toen een 3,5. Eind 2007 werd het onderzoek herhaald en dat leverde een 3,6 op. De stelling: 'Onbekend maakt onbemind' werd weer eens bevestigd: klanten vinden dat we beter moeten uitleggen welke inspanningen we leveren. Daarbij scoorden vooral onze rol als business partner en onze klantenservice beduidend lager dan we willen. Werk aan de winkel dus! Samen met de hoofden van onze commerciële afdelingen heb ik geprobeerd de prioriteiten vast te stellen. Dat was een interessante klus, want niet alle onderwerpen die onze klanten van groot belang vinden, kunnen wij als Havenbedrijf zelf beïnvloeden. Voorbeeld daarvan is de kwaliteit van achterlandverbindingen, klanten gaven daar een onvoldoende voor, maar hebben maar marginaal invloed op deze modaliteiten. Wat we wel prioriteit hebben gegeven is verantwoordelijkheden lager in de organisatie leggen. Klanten gaven aan dat zij wel tevreden zijn over hun accountmanager maar niet over het mandaat dat hij vervolgens heeft om voortvarend in actie te komen. Je merkt dat het besef dat afrekenbaar zijn en goed scoren op klanttevredenheid belangrijk is intern groeit. In mijn ogen zijn we transparanter en beter bereikbaar geworden en hoop dat dit in de meting in 2009 terug te zien is!"

Klant

Op vele manieren werken wij samen met onze klanten aan duurzaamheid.

Onze doelstelling is het versterken van de positie van Rotterdam als duurzame kwaliteitshaven. Wij faciliteren hierbij het bedrijfsleven en stimuleren verduurzaming in de ketens. Ook innovatie krijgt veel aandacht. Als Rotterdam Energiehaven richten we ons naast fossiele energie steeds meer op nieuwe CO₂-armere energiestromen en -producten, inclusief een infrastructuur voor de afvang en opslag van CO₂. Onze ambitie is Rotterdam het meest energie-efficiënte energie- en industriecluster ter wereld te maken en tot CO₂-hub van Noordwest-Europa te ontwikkelen. De haven moet bovendien duurzaam groeien. Dat geldt zowel de aanleg van Maasvlakte 2 als de activiteiten in het bestaand Rotterdams gebied. Duurzaamheid speelt bovendien een belangrijke rol in onze activiteiten in buitenlandse havens.

Kwaliteitshaven

Kwaliteitshaven voor de klanten

Het Rotterdamse havengebied is voor Nederland een economische factor van betekenis, enerzijds door de doorvoer van grondstoffen en producten van en naar Nederland en Europa, anderzijds door de verwerking van grondstoffen en producten in het haven- en industriecomplex zelf. Wij faciliteren hierbij en stimuleren verduurzaming in de ketens.

Onze kernactiviteiten zijn het aantrekken van nieuwe klanten en het bijdragen aan de prestaties van de gevestigde bedrijven. Hierbij zoeken wij naar klanten die passen in een duurzame toekomstvisie en die elkaar hierbij optimaal kunnen faciliteren. Onze doelstelling is het versterken van de positie van Rotterdam als duurzame kwaliteitshaven.

Dialog met klanten

Weten wat speelt in de markt en bij onze klanten is voor ons van vitaal belang. Na een klanttevredenheidsonderzoek in 2007 (dat we in 2009 zullen herhalen) zijn we in acht bijeenkomsten letterlijk met onze klanten in dialoog gegaan. Primair doel was het vergroten van wederzijdse inzichten en het maken van concrete afspraken.

Concurrentiepositie in Noordwest-Europa

Rotterdam positioneert zich in alle marktsegmenten als kwaliteitshaven. Het haven- en industriegebied onderscheidt zich van de concurrentie door een optimale nautische toegankelijkheid, een veelheid aan achterlandverbindingen, een draaischijffunctie in het zeevervoer in Noordwest-Europa, de aanwezigheid van een omvangrijk en compleet petrochemisch en energiecluster en vele bunkeringfaciliteiten. Logistiek concurreert de haven met andere zeehavens in Noordwest-Europa, de zogeheten Hamburg-Le Havre range. Als productielocatie is de competitie mondiaal. Door de groei van de goederenstromen ontstaat in Rotterdam veel druk op terminals en achterlandverbindingen. Vergelijkbare problemen doen zich voor bij de andere havens in Noordwest-Europa.

Investerings

Met investeringen in Maasvlakte 2 en het bestaand Rotterdamse havengebied willen wij de positie van Rotterdam als Europese haven van wereldklasse versterken. Onze investeringen in met name bedrijfsgebonden infrastructuur hangen nauw samen met de investeringen in productie- en opslagcapaciteit door de bedrijven in de haven zelf.

In 2008 waren onze investeringen lager (190 miljoen euro) dan in 2007 (235 miljoen euro). De voornaamste oorzaak is vertraging in zowel nieuwe projecten (zoals Liongas, Neste en vastgoed D'Arcyweg) als in lopende projecten (zoals Abengoa en de Brammenterminal).

Investerings HbR*

IN MILJOENEN EURO'S _ *) INCLUSIEF MV2

	2004	2005	2006	2007	2008
Klantgebonden	72	98	168	173	154
Niet klantgebonden	43	37	63	62	36
Totaal	115	135	231	235	190

Niet-klantgebonden investeringen betreffen onder meer de creatie van wachtplaatsen voor de binnenvaart op de Maasvlakte, de aanleg van een glasvezelnetwerk, Vessel Traffic Management en herinrichting van de Hartelmond.

Duurzaamheid centraal in R&D

'Gezamenlijk maken wij Rotterdam de slimste haven van de wereld'. Dat is het credo van onze begin 2007 gepubliceerde R&D-agenda. Resultaat daarvan is een aantal samenwerkingsovereenkomsten waarin duurzaamheid en energietransitie centraal staan. Voorbeelden zijn de afspraken met APM Terminals (terminal van de toekomst), Technische Universiteit Delft (energie, ruimte en bereikbaarheid) en Wageningen Universiteit en Researchcentrum ('biobased economy'). Ook zijn we ook partner in het consortium dat op de RDM Campus het Innovation Lab voor duurzame innovatie en ondernemerschap ontwikkelt. Het Academic Centre TransPORT is eind 2008 succesvol afgerond.

Het netwerk en de leerervaringen zijn beschikbaar gesteld aan de Commissie van Laarhoven voor de ontwikkeling van het Topinstituut Supply Chain Management. Intern zijn medewerkers intensief betrokken bij innovatie door de ideeënwedstrijd Port Idea. Dit leverde 130 ideeën op. Een aantal hiervan wordt concreet uitgewerkt, zoals 'duurzame grondwaterreiniging' en 'slimmer plannen wacht- en ligplaatsen binnenvaart'.

In de haven is innovatie in 2008 op tal van plaatsen zichtbaarder en tastbaarder geworden. Voorbeelden zijn de start van de Verkeersonderneming, de inbouw van roetfilters en een NOx-katalysator op ons directievaartuig de Nieuwe Maze, het met behulp van radarreflecties in beeld brengen van de oppervlaktestroming in de Maasmond, het ontwikkelen van ecologische stapstenen, een tweede Masterclass Haveninnovatie met 'leader firms' en de start van de realisatie van de eerste walstroomfaciliteit in Nederland voor ferries (in samenwerking met Stena Line).

Energie en klimaat

Rotterdam Energiehaven

Rotterdam Energiehaven is van grote economische en maatschappelijke betekenis voor de ongestoorde en betrouwbare voorziening van schone en betaalbare energie voor de haven, de regio, Nederland en Noordwest-Europa. Al jaren worden omvangrijke energiestromen (olie, kolen) in Rotterdam aangevoerd en in haven en achterland verwerkt tot energieproducten (brandstoffen, elektriciteit). Deze fossiele energiestromen en -producten zorgen voor voorzieningszekerheid, maar hebben ook veel CO₂-uitstoot tot gevolg. Wij richten ons daarom ook op nieuwe CO₂-armere energiestromen en -producten: in vloeibare vorm per schip aangevoerd aardgas (LNG = liquefied natural gas) en biobrandstoffen voor bijmenging in benzine en diesel. Deze nieuwe stromen zijn niet alleen schoner, maar borgen ook de voorzieningszekerheid van energie voor de toekomst. Onze ambitie is Rotterdam het meest energie-efficiënte energie- en industriecluster ter wereld – vergelijkbaar met bijvoorbeeld Singapore – te maken en tot CO₂-hub van Noordwest-Europa te ontwikkelen.

2008 stond voor Rotterdam Energiehaven in het teken van de start van de bouw en ingebruikname van nieuwe fabrieken en terminals. Zo startte E.ON de bouw van een nieuwe kolen/biomassacentrale op de Maasvlakte en installeerde het een proeffabriek voor afvang van CO₂ uit de rookgassen. Gasunie en Vopak begonnen met de bouw van hun LNG Gate Terminal. Dit gebeurt direct naast Maasvlakte Olie Terminal, waar eind 2008 een nieuwe steiger voor de grootste olietankers in gebruik werd genomen. Abengoa en Neste begonnen met de bouw van hun nieuwe 'world scale' biobrandstoffabrieken. Op het terrein van Shell Pernis kwam PerGen, de warmtekrachtcentrale van Air Liquide in bedrijf. InterGen nam een aanvang met de bouw van de nieuwe Maasstroom-centrale. Met een speciale installatie voor verwijdering van NOx wordt dit de schoonste gasgestookte elektriciteitscentrale van Nederland.

In 2008 zijn ook belangrijke stappen gezet in het bereiken van de Rotterdamse klimaatdoelstelling: het in 2025 realiseren van 50 procent CO₂-reductie ten opzichte van 1990. Het merendeel van deze reductie moet worden gerealiseerd bij de grote bedrijven in het havengebied. Daartoe zijn maximale inspanningen nodig op het gebied van energie-efficiency en duurzame energie. Tweederde van de reductie is voorzien door de afvang en opslag van CO₂.

In het voorjaar van 2008 leverden wij samen met onze partners OCAP (een joint venture van Linde Gas en Volker Wessels), Wintershall en DCMR Milieudienst Rijnmond een *businesscase* voor CO₂-infrastructuur. Deze geeft een gedetailleerd beeld van de noodzakelijke investeringen in de eerste fase van een pijpleidinginfrastructuur voor het transport van twee tot vijf miljoen ton CO₂ per jaar naar de glastuinbouw (hergebruik) en lege gasvelden (opslag). De *businesscase* bouwt voort op het bestaande OCAP-netwerk. Via dit leidingennet wordt nu al bij Shell Pernis afgevangen CO₂ naar de glastuinbouw getransporteerd. De tuinders gebruiken deze CO₂ vervolgens om hun planten sneller te laten groeien en dus hun oogst te vergroten. Dankzij de levering uit de haven hoeven de tuinders niet zelf het hele jaar gas te verstoken om CO₂ te verkrijgen.

De resultaten van de *businesscase* zijn meegenomen in het rapport 'CO₂-afvang, -transport en -opslag in Rijnmond' dat in juli 2008 is uitgebracht door het Rotterdam Climate Initiative – een gezamenlijk initiatief van de gemeente Rotterdam, DCMR, Deltalinqs en onszelf. De hoofdconclusie van het rapport is dat Rotterdam kan beginnen met het afvangen, transporteren en ondergronds opslaan van vijf miljoen ton CO₂ per jaar. Wanneer op korte termijn wordt gestart met de voorbereidingen, is dit in 2015 haalbaar. De basisinfrastructuur voor doorgroei naar de afvang en opslag van twintig miljoen ton in 2025 is daarmee klaar.

De kosten voor de afvang en opslag van CO₂ zijn in Rotterdam gunstig ten opzichte van vergelijkbare industriële complexen elders in Europa, zoals Antwerpen en Le Havre. Rotterdam combineert namelijk een hoge concentratie van bedrijven die CO₂ uitstoten met een hoge concentratie van nabij gelegen lege gasvelden voor opslag.

Het voortvarend ontwikkelen van een infrastructuur voor de afvang en opslag van CO₂ kan een positieve vestigingsfactor worden voor de industrie in het havengebied. De nationale overheid en de Europese Unie hebben zich in 2008 ook nadrukkelijker gecommitteerd aan CO₂-opslag. Het wordt nu erkend als reducerende maatregel binnen het Europese emissiehandelssysteem. Aan het demonstratieproject voor CO₂-opslag in Barendrecht is door het ministerie van VROM bovendien subsidie toegekend. Sinds het najaar van 2008 werken wij samen met het bedrijfsleven, DCMR, de ministeries van VROM en Economische Zaken, de Europese Investeringsbank en de Clinton Foundation de *businesscase* voor CO₂-infrastructuur verder uit tot een businessplan voor een CO₂-infraonderneming.

In 2008 hebben wij verder belangrijke stappen gezet op het gebied van energie-efficiency. Samen met onze partners Stedin en Visser & Smit Hanab is een businesscase voor een Stoompijp Botlek uitgewerkt. Met behulp van een common carrier transportleiding voor stoom kunnen bedrijven onderling stoom uitwisselen en daarmee aanzienlijk besparen op hun energiegebruik. Acht potentiële 'launching customers' hebben met een intentieverklaring hun commitment aan het project onderstreept. In 2009 staat de daadwerkelijke contractering van klanten en de oprichting van de Stoompijp B.V. op het programma.

Ruimte voor Groei

Duurzaam groeien

De haven kan alleen groeien door gelijktijdig te investeren in duurzaamheid. Dit 'groeien in balans' brengen wij in praktijk bij de aanleg van Maasvlakte 2, het intensiveren en duurzaam uitgeven van terreinen in het bestaande Rotterdams havengebied en het herontwikkelen van (verouderde) kavels en objecten (vastgoed).

Maasvlakte 2

Direct ten westen van de huidige Maasvlakte zijn wij op 1 september 2008 gestart met de aanleg van Maasvlakte 2. Na bijna twee decennia van voorbereiding zal dit landaanwinningproject de haven met twintig procent vergroten (2000 hectare waarvan 1000 hectare verhuurbaar terrein). In 2008 zijn conform planning voor Maasvlakte 2 enkele grote mijlpalen behaald, vooral op het gebied van procedures, vergunningen, aanbesteding van werk en financiering. In 2013 moet op Maasvlakte 2 de eerste container worden overgeslagen.

Maasvlakte 2 moet één van de meest duurzame havengebieden ter wereld worden. Met dat doel zetten we een nieuwe standaard neer. Bij het ontwerp is gekozen voor de meest compacte vorm, moet het aandeel van de binnenvaart en het spoor in het transport van containers tot 2033 flink groeien, gaan chemische bedrijven elkaars restwarmte gebruiken, worden vuile vrachtwagens geweerd en worden binnenvaartschepen voorzien van schonere motoren.

Bestaand Rotterdams havengebied

De ruimte in het bestaand Rotterdams havengebied is voor ongeveer 95 procent uitgegeven. Desondanks hebben wij in 2008 een groeidoelstelling gedefinieerd voor de overslag die hier plaatsvindt. Het intensiever gebruiken van de terreinen en voorzieningen staat centraal bij de exploitatie. Dit vergt creativiteit en flexibiliteit van alle betrokken partijen. Meer overslag is bijvoorbeeld mogelijk door het dempen van ongebruikte havenbekkens, het stimuleren van dubbel grondgebruik, co-siting, vergroten van de producti-

viteit van terminals en het uit de huur nemen van stille reserves van bedrijven. In het programma Bestaand Rotterdams Gebied zijn wij er tot en met 2008 in geslaagd het gebruik van het bestaande havengebied met 191,7 hectare te intensiveren. Daarnaast zoeken wij voor bedrijven ook ruimte buiten Rotterdam. Hiervoor zijn in 2008 gesprekken gevoerd met het Havenschap Moerdijk, de gemeente Dordrecht en Zeeland Seaports.

In ons uitgiftebeleid hebben wij een afwegingskader opgenomen met onze duurzaamheidsambities op het gebied van luchtkwaliteit en klimaat, bereikbaarheid en ruimtegebruik. Het betreft criteria waaraan klanten minimaal moeten voldoen (het zogenaamde 'plus'-beleid bovenop het wettelijke minimum). Van dit beleid wijken we niet af, tenzij hiervoor dwingende redenen zijn. Momenteel worden de duurzaamheidscriteria getest in twee pilotprojecten. Doel voor 2009 is dat we bij 60 procent van de terreinuitgiften duurzaamheid meenemen in de voorwaarden. Meting gebeurt via onze eigen duurzaamheidsindex. Sowieso nemen wij duurzaamheid in 2009 mee in alle nieuwe inrichtingsplannen.

Herontwikkelen kavels & objecten

In 2008 is ons vastgoedbeleid herijkt en opnieuw vastgesteld. Vastgoedontwikkeling is voor het Havenbedrijf een instrument om de operationele en esthetische kwaliteit van een gebied en de vastgoedobjecten hierbinnen te verbeteren voor zowel bestaande als nieuwe gebruikers. Door deze bemoeienis krijgen wij meer grip op de kwaliteit en het gebruik van het haven- en industriecomplex. Daarbij geldt als randvoorwaarde dat we pas actief worden op het moment dat de markt de gewenste ontwikkelingen niet zelf oppakt. Vastgoed is nadrukkelijk geen middel om onze winstgevendheid te vergroten. Wij beseffen dat we door herontwikkeling mogelijk lagere dan marktconforme rendementen zullen behalen.

In oudere havengebieden zoals de Waal-/Eemhaven, Maas-/Rijnhaven en Vierhavens/Merwehaven sluiten veel van de huidige vastgoedobjecten niet of onvoldoende aan op de eisen en wensen van onze klanten. De uitstraling van de panden is ook niet meer in lijn met de door ons gewenste beeldkwaliteit. Door strategisch aankoopbeleid krijgen wij directe invloed op het gebruik van dergelijke vastgoedobjecten en kunnen wij actief en vervroegd overgaan tot herontwikkeling. Ook omliggend vastgoed profiteert hiervan.

Aankopen in de Waal- en Eemhaven

In 2008 is in het Waal-/Eemhavengebied circa 22.000 m² vastgoed aangekocht. Van diverse van deze verouderde objecten is de herontwikkeling al gestart. Zo is een oude RET-garage gesloopt, waarna op deze locatie een modern bedrijfspand voor Deutz Powersystems is gebouwd. De locatie van een voormalige drukkerij wordt in de toekomst herontwikkeld tot een modern logistiek centrum. Dergelijke herontwikkelingen geven het hele gebied een kwaliteitsimpuls. Nieuwe havengebonden klanten kunnen we moderne locaties en vastgoed aanbieden. De directe rendementen van deze herontwikkelingsprojecten variëren van marktconform tot net daaronder.

Duurzaam bouwen in Rotterdam – CO₂-reductie van 25%

Het Rotterdam Climate Initiative (zie tevens kopje 'Ruimte') heeft in 2008 met een groot aantal ontwikkelaars en bouwers een samenwerkingsovereenkomst gesloten voor een duurzame ontwikkeling van gebouwen en omgeving. De ondertekenaars waaronder het Havenbedrijf verklaren zich vanaf 2009 in te zetten voor een CO₂-reductie van tenminste 25 procent ten opzichte van het vigerende Bouwbesluit. Dit moet de komende vijf jaar oplopen tot een reductie van 50 procent. De overeenkomst omvat de gehele bouwcyclus van bouw via exploitatie tot en met sloop. Ook wij hebben de samenwerkingsovereenkomst getekend.

Energetisch duurzaam: vloerverwarming in de RDM Campus

De oude machinefabriek op het RDM-terrein is vorig jaar omgebouwd tot RDM Campus met praktijkruimten en leslokalen voor het Albeda College. Verwarming gebeurt door een voor een dergelijke hal onconventioneel lage temperatuur-vloerverwarmingssysteem. Hierdoor is optimale en relatief goedkope verwarming mogelijk, waarbij bijvoorbeeld bronnen in de bodem of rivierwater wordt gebruikt.

Koude-warmteopslag in Port City

Het Port City-project aan de Waalhaven Zuidzijde omvat vier kantoorgebouwen, waarvan wij er zelf twee ontwikkelen voor de vestiging van havengebonden bedrijven. Binnen dit project hebben we gekozen voor een collectief energieconcept in de vorm van een koude- en warmte-opwekkingsinstallatie (KWO-installatie). Deze relatief nieuwe vorm van energieopwekking is inmiddels het experimentele stadium voorbij. KWO-installaties worden veelvuldig toegepast en door de markt erkend als betrouwbaar, duurzaam en milieuvriendelijk. De installaties gebruiken grondwater als transportmedium voor energie. Overtollige warmte of koude wordt daarmee tijdelijk in de grond opgeslagen. Bij warmte- of koudevraag wordt het water vervolgens weer uit de bodem onttrokken en door centrale warmtewisselaars afgestaan aan de gebouwen. Port City maakt daarnaast gebruik van het zogenaamde Waalhaven-systeem, waarbij oppervlaktewater wordt gebruikt als energiemedium.

KWO-installaties leveren ten opzichte van conventionele verwarming en koeling 60 procent CO₂-reductie op. Indien de KWO-installatie groene stroom gebruikt, is deze zelfs volledig CO₂-neutraal. De terugverdiendtijd van een KWO-installatie is zes tot acht jaar.

Internationale versterking

Haven van Sohar

In 2002 hebben wij in een joint venture met het Sultanaat van Oman de Sohar Industrial Port Company (SIPC) in Oman opgericht. In vijf jaar tijd is in Sohar vervolgens een 2000 hectare groot haven- en industriecomplex uit de grond gestampt. De expansie is enorm. Een nieuwe grote uitbreiding staat op stapel. Met het snel stijgende aantal industriële vestigingen hebben wij in mei 2008 een overeenkomst gesloten met het Omaanse Ministerie van Milieu en Klimaatzaken voor de ontwikkeling van een duurzame omgeving. De overeenkomst houdt in dat Oman onder begeleiding van DCMR een milieubeleid en -standaarden gaat opstellen.

De haven van Sohar is in 2008 ook lid geworden van de 'Green Award Foundation'. De Green Award is een keurmerk voor schepen die extra geïnvesteerd hebben in de kwaliteit van schip, bemanning en bedrijfsvoering. Idee is dat havens en havenbedrijven de schepen met een Green Award-vlag korting geven. Met het lidmaatschap van Green Award onderschrijft de haven van Sohar het milieubeleid van de Omaanse regering en laat men zien zich bewust te zijn van de omgeving.

India, Brazilië en Maleisië

Na het succes van Sohar zijn wij ook aan de westkust van India, de noordoostkust van Brazilië en op het Maleisische deel van Borneo actief om havendeelnemingen tot stand te brengen. De projecten bevinden zich in verschillende stadia. Gemeenschappelijk is dat in alle gevallen met lokale overheden en/of private partijen een overeenkomst is gesloten voor onderzoek naar een duurzame havenontwikkeling.

DUURZAAMHEIDSINDEX LAAT SAMENHANG BETER ZIEN



Case 3

Rob Houben werkte met collega's én het Havenbedrijf Oslo aan een universele systematiek om de hoeveelheid CO₂-emissies voor een organisatie te bepalen.

In een paar maanden tijd moest er een berg aan informatie bij elkaar gezocht worden.

"Ik was aangenaam verrast door de snelheid waarmee collega's gegevens boven water wisten te krijgen, hun enthousiasme werkte aanstekelijk. Het resultaat was een CD met daarop zowel de toegepaste methodiek alsook het concrete Carbon Footprint" resultaat van de haven van Rotterdam en Oslo. De CD werd uitgereikt aan alle deelnemers van de World Ports Climate Conference in juli 2008 in Rotterdam. Deze CD is de eerste stap op weg naar de reductiestrategie voor onze eigen emissies. Eind 2011 wil het Havenbedrijf CO₂ neutraal zijn, door reductie van de eigen emissies (met minimaal 35%) en door compensatie. Onze vloot, het baggeren dat nodig is voor het op diepte houden van de haven en onze bouwactiviteiten vormen samen meer dan 50% van het totaal aan CO₂-uitstoot. Door bijvoorbeeld duurzaamheidscriteria mee te nemen in aanbestedingen kun je dat percentage naar beneden brengen. En ook het schoner maken van je vloot en wagenpark draagt positief bij. Maar de Carbon Footprint staat niet op zich, het is een tussenstap. Een van de volgende zaken is het systematisch in kaart brengen van onze bedrijfsprocessen voor o.a. inkoop, uitgifte van grond en bouwprojecten.

Als we dat begin 2010 helder hebben, kan de CO₂-Footprint deel uitmaken van de duurzaamheidsindex van het Havenbedrijf. Het is een aansprekend thema om mee bezig te zijn, het maakt abstracte onderwerpen tastbaar en dat geeft voldoening. Ook externen hebben interesse voor onze vorderingen en dat maakt het extra leuk!"

MVO

MVO is een wezenlijk onderdeel van onze bedrijfsprocessen en bedrijfscultuur.

Maatschappelijk verantwoord ondernemen is een wezenlijk onderdeel van onze bedrijfsprocessen en bedrijfscultuur. Wij willen de haven helpen groeien in balans. Ons streven is dat al onze activiteiten duurzaam, betrokken en transparant zijn. Duurzaamheid is dan ook een prioriteit in ons aangescherpte Bedrijfsplan 2006 - 2010. Voor het versterken van duurzaamheid in onze operationele activiteiten hebben we voor de periode 2008 - 2010 bovendien een aantal MVO-focusprojecten benoemd.

MVO: visie en ambitie

MVO-visie

Maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) is een wezenlijk onderdeel van onze bedrijfsprocessen en bedrijfscultuur. Het 'Bedrijfsplan 2006 - 2010, Klant in beeld, land in zicht' noemt kwaliteit de sleutel voor een succesvolle toekomst. Wij willen de haven helpen groeien in balans, dus Maasvlakte 2 én ruimte voor natuur, de Betuweroute én meer binnenvaart.

MVO-beleid en -ambitie

Maatschappelijk verantwoord ondernemen is voor ons geen vrijblijvend instrument dat in gezet wordt als het ons uitkomt. MVO is sinds 2006 expliciet onderdeel van ons beleid. Het uitvoeren van MVO-activiteiten doen we vanzelfsprekend al veel langer. Met het opstellen van een MVO-beleid en -ambitie en het uitbrengen van een officiële MVO-verklaring (MVO-brochure december 2006) gaan we de uitdaging aan om duurzaam en betrokken ondernemen in de genen van alle medewerkers te krijgen. Gekozen is om van onderaf een stevig fundament voor de toekomst te creëren. We willen ons niet beperken tot korte termijn scores of 'window dressing'. De verantwoordelijkheid voor ons MVO-beleid en programma ligt bij de Algemene directie. Eind 2007 is ons Bedrijfsplan 2006 - 2010 verder aangescherpt. Duurzaamheid is hierbij benoemd tot prioriteit. Het is onze overtuiging dat wij ons meer moeten inzetten om zowel de haven in stand als de omgeving leefbaar te houden. Dit betekent extra managementaandacht en mogelijk meer middelen. De toenemende aandacht voor duurzaamheid bij burgers, maatschappelijke organisaties (NGO's), kapitaalverschaffers en havengebruikers sterkt ons hierin. Zij vragen van ons meer inspanningen om onze eigen duurzaamheidsprestaties en die van het haven- en industriecomplex te verbeteren.

Europese context

De Europese Commissie heeft in zijn 'Mededeling inzake Europees havenbeleid' de havens in Europa geconfronteerd met een aantal uitdagingen:

- Het internationale vervoer zal door de lage kosten harder groeien dan de economie in zijn geheel;
- De verdere ontwikkeling van het containervervoer en het doeltreffender, sneller, veiliger en schoner exploiteren van havens leidt tot grote technologische wijzigingen;
- De ambitie om de huidige problemen met de luchtkwaliteit op te lossen, toekomstige problemen te voorkomen en de broeikasgasemissies te verlagen, vereisen een beperking van de schadelijke uitstoot en schadelijke gevolgen van transport;
- Tussen de belanghebbenden in de stad en regio van een haven is periodiek overleg nodig over de prestaties en de ontwikkeling van de haven;
- Havens moeten transparant zijn over hun ontwikkeling, beheer en de gehanteerde regels in het algemeen.

De Europese Commissie onderstreept hiermee onze aanpak. Voor het behoud van onze 'license to grow' en het goed omgaan met de door de Europese Commissie genoemde uitdagingen moeten we meer doen dan het voldoen aan wet- en regelgeving. Toekomstige economische en ruimtelijke ontwikkelingen vereisen draagvlak in de omgeving. Dat geldt zowel uit het oogpunt van milieu als voor het verkrijgen van voldoende goed geschoold personeel. Daarnaast bieden de uitdagingen die de Europese Commissie opsomt ook kansen voor innovatie en economische vernieuwingen. Een duurzame ontwikkeling is kortweg een voorwaarde voor het behoud van de continuïteit van de haven en het Havenbedrijf.

Duurzaam, betrokken, transparant

Inhoud geven aan MVO

MVO geven wij als Havenbedrijf inhoud door te zorgen dat al onze activiteiten duurzaam, betrokken en transparant zijn.

Duurzaam

Duurzaam betekent voor ons zowel het verbeteren van de eigen prestaties als het stimuleren van duurzaam ondernemen in het haven- en industriecomplex. Verduurzaming hiervan heeft invloed op productieketens en transport in de hele wereld. Investeren in duurzaamheid is in onze ogen noodzakelijk om draagvlak voor havenactiviteiten te behouden en om te kunnen groeien.

Duurzaamheid is de balans van people, planet en profit. Daarbij geven wij de komende jaren prioriteit aan de aspecten:

- *Luchtkwaliteit en klimaat:* bijdragen aan het verbeteren van het leefklimaat van omwonenden, milieuruimte creëren voor economische groei en werken aan de reductie van CO₂-uitstoot;
- *Optimaal ruimtegebruik:* bestaande ruimte in het haven- en industriegebied binnen randvoorwaarden intensief gebruiken. Dit kan door de versterking van clusters en verdergaande samenwerking tussen bedrijven. Verder is het zaak kansen te benutten voor nieuwe duurzame vormen van industrie en energiedragers;
- *Duurzame bereikbaarheid:* meer vervoer per trein en binnenvaart, minder per truck.

Betrokken

In de directe nabijheid van het haven- en industriecomplex wonen en werken miljoenen mensen. Voor een grote zeehaven is dit een zeldzame situatie, die vraagt om wederzijds begrip. Wij moeten werken aan onze 'license to operate' en 'license to grow'. Draagvlak creëren voor onze activiteiten is cruciaal. Betrokken ondernemen betekent daarbij ook de enorme bron van havenwerkgelegenheid zo goed mogelijk draaiende houden. Zowel werken in als leven rond de haven moet aantrekkelijk zijn. Voor ons is het daarom belangrijk te investeren in de directe omgeving. Daarnaast vinden wij het een goede zaak om de kennis en kunde van onze medewerkers beschikbaar te stellen aan havens in minder ontwikkelde landen, om ook hier meer economische ontwikkeling mogelijk te maken.

Transparant

Onze ambitie is om zowel onze eigen duurzaamheidprestaties als die van de haven te verbeteren. Om dat te bereiken vinden we het belangrijk om transparant verantwoording af te leggen en in dialoog te gaan met onze stakeholders.

Voortgang MVO-focusprojecten

MVO-focusprojecten 2008-2010

Voor het versterken van duurzaamheid in onze operationele activiteiten hebben we voor de periode 2008 - 2010 een aantal MVO-focusprojecten benoemd.

World Ports Climate Conference

In juli 2008 gaven we de internationale samenwerking met andere havens een extra impuls door de organisatie van de World Ports Climate Conference. In deze conferentie is gesproken over de mogelijke inspanningen van havens en bedrijven voor de vermindering van luchtverontreiniging en de uitstoot van CO₂. Een verdere toelichting is te lezen in dit verslag onder de kop 'Ruimte'.

CO₂-reductie

CO₂-reductie eigen bedrijfsvoering

Tijdens de World Ports Climate Conference is onze eigen CO₂-footprint over 2007 gepresenteerd. De volgende stap is onze CO₂-uitstoot te reduceren en/of te compenseren. Een verdere toelichting is te lezen in dit verslag onder de kop 'Ruimte'.

CO₂-reductie industrie conform RCI

Sinds de oprichting van het Rotterdam Climate Initiative (RCI) in 2007 is veel bereikt. Deltalinqs heeft zijn Deltalinqs Energy Forum opgericht. De aangesloten bedrijven streven naar een verbetering van hun energie-efficiency met twee procent per jaar. Samen met DCMR werken wij aan de totstandkoming van een infrastructuur voor afvang, transport en opslag van CO₂. Een in de zomer van 2008 gepresenteerde businesscase wordt nu uitgewerkt tot businessplan. Ook wordt gewerkt aan een biomassaprogramma voor elektriciteitsopwekking, transport (*biofuels*) en chemie (*biobased economy*), aan windenergie- en aan maritieme projecten. De gemeente Rotterdam streeft naar energie-efficiëntie in gebouwen, woningen en bij burgers in het algemeen. Het Rotterdam Climate Initiative is een samenwerkingsverband met de gemeente Rotterdam, DCMR Milieudienst Rijnmond en Deltalinqs. Onze gezamenlijke doelstelling is de CO₂-uitstoot in de regio in 2025 te halveren ten opzichte van 1990. Een verdere toelichting is te lezen in dit verslag onder de kop 'Klant'.

Duurzaamheidsindex

In 2008 startte de ontwikkeling van een duurzaamheidsindex voor de eigen activiteiten die te maken hebben met de P van Planet (milieu). In 2009 breiden we de index vervolgens uit naar de P van People (de menselijke kant) en de P van Profit (financiële aspecten). Ook in relatie tot de activiteiten van klanten en leveranciers kijken we naar voorwaarden op het gebied van duurzaamheid. Of en in welke mate duurzaamheidseisen opgenomen worden in de opdrachtverlening en klantcontracten gaat onderdeel uitmaken van de index. Een verdere toelichting is te lezen in dit verslag onder de kop 'Ruimte'.

RDM Campus

De herontwikkeling van het RDM-terrein is in volle gang. Het Havenbedrijf investeert hier in het opknappen van de gebouwen en de infrastructuur. Met de komst van de Aqualiner is de bereikbaarheid van het RDM-terrein en het dorp Heijplaat enorm verbeterd. Op 28 mei 2008 beleefde het lectoraal 'Ideale Haven' zijn kick-off op de RDM Campus. Dit stimuleringsprogramma voor vernieuwend denken over de toekomst van de haven door studenten en docenten ging hiermee van start. In september 2008 zijn circa 800 studenten op de RDM Campus begonnen met uiteenlopende technische opleidingen. Een verdere toelichting is te lezen in dit verslag onder de kop 'Omgeving'.

Buitenlandse havens

Met een project in het West-Afrikaanse Senegal zetten wij een nieuwe stap in maatschappelijk verantwoord ondernemen. In 2009 krijgen acht collega's de kans een steentje bij te dragen aan de ontwikkeling van de haven van St. Louis. Deze pioniers gaan twee weken lang hun specifieke deskundigheid inzetten om de kwaliteit van de lokale haven en de achterlandverbinding over de rivier de Senegal te verbeteren. We vinden het belangrijk om de kennis en kunde van onze medewerkers op deze manier beschikbaar te stellen aan havens in minder ontwikkelde landen. De helft van de uitzendperiode is daarom qua tijd voor rekening van de werkgever. Voor de andere helft leveren vrijwilligers verlofuren in. Natuurlijk worden wel alle reis- en verblijfskosten vergoed. Een verdere toelichting is te lezen in dit verslag onder de kop 'Omgeving'.

Transparantie

Op 5 juni 2008 was ons eerste MVO-jaarverslag online. Met dit verslag leggen wij in- en extern verantwoording af over onze duurzame en betrokken activiteiten in 2007 en gaan we in dialoog met onze aandeelhouders en stakeholders. Het MVO Jaarverslag 2007 is opgesteld conform de Transparantiebenchmark van het ministerie van Economische Zaken en vrijwillig aangeboden voor opname in deze Transparantieladder. Daarbij werd een score gehaald van 73 punten, goed voor de achttiende plaats op de ladder. Specifiek in de sector 'Transport' kwamen we op een derde plaats. Onze ambitie is om onze plaats in de top twintig te behouden.



MINDER MENSEN IN DE SPITS, DAT IS MIJN OPDRACHT

Case 4

Paulien van Noort werkt een groot deel van haar werkweek voor de Verkeersonderneming.

Lees hier hoe zij weggebruikers verleidt om niet tijdens de spits in de auto te stappen.

“Bij het Havenbedrijf werkte ik al aan projecten ter verbetering van bereikbaarheid dus de stap naar de Verkeersonderneming verliep heel natuurlijk. Dit samenwerkingsverband van het Havenbedrijf, Rijkswaterstaat, de gemeente en de stadsregio Rotterdam moet de filedruk op en rond de A15 verminderen. Die uitdaging krijgt een extra dimensie omdat vanaf medio 2010 de verbreding van de A15 tussen Maasvlakte en Vaanplein van start gaat. Tijdens de bouwperiode staat de bereikbaarheid via de A15 nog zwaarder onder druk. De Verkeersonderneming zet daarom in op twee sporen. Ten eerste gaan we maatregelen nemen die er voor zorgen dat de ruimte op de A15 optimaal wordt gebruikt (verkeersmanagement). Ten tweede willen we weggebruikers verleiden om niet tijdens de spits in de auto of de vrachtwagen te stappen, maar een andere keuze te maken (mobiliteitsmanagement). En aan dat tweede spoor lever ik een bijdrage met het project ‘spitsmijden’. Gedurende drie jaar moet 5% van het woon-werkverkeer tijdens de spits verdwijnen. Dit kleine percentage draagt al bij aan het bevorderen van de doorstroming. We gaan dat doen door mensen die de spits mijden te belonen want we denken dat een positieve financiële prikkel kan werken. Op dit moment werk ik hard aan de aanbesteding van dit project. Dat is spannend want we zijn in Nederland echt voorlopers. Over het beïnvloeden van gedrag bij persoonlijke mobiliteit is maar weinig bekend. Dit project levert dus een schat aan informatie op voor de toekomst!”

Bereikbaar

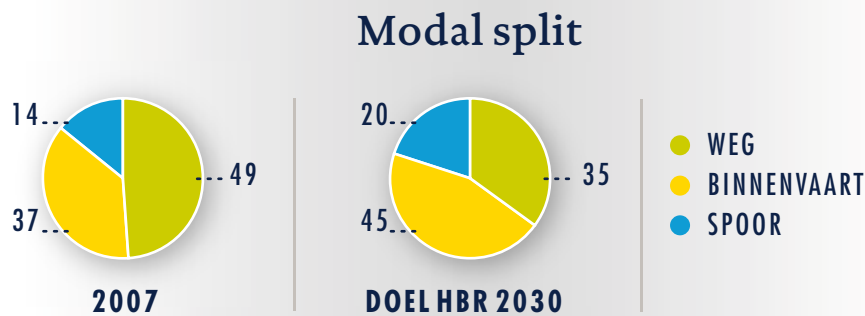
Samen met de markt werken wij aan een optimaal duurzaam bereikbare haven.

Het Havenbedrijf investeert in overleg met alle partijen fors in de uitbreiding van infrastructuur en in innovatieve vervoersconcepten. Voor Maasvlakte 2 bijvoorbeeld hebben we met onze klanten bindende afspraken gemaakt over meer goederenvervoer over water en spoor en minder over de weg. Zowel voor de binnenvaart als het spoor ondernemen wij een veelheid aan activiteiten die het gebruik van beide modaliteiten aantrekkelijker maken. Daarnaast streven wij er via onder meer de Verkeersonderneming naar het wegverkeer zo goed mogelijk te laten doorstromen. Ook pijpleidingen zijn voor Rotterdam een volwaardige duurzame modaliteit.

Modaliteitsbeleid

Meer over water en spoor, minder over de weg

Rotterdam kan de grootste zeeschepen accommoderen. In combinatie met de uitstekende toegang tot de Europese markt via binnenvaart, spoor, weg en pijpleiding maakt dat de haven een cruciale factor in vele logistieke ketens. Door de te verwachten groei van de overslag kan bij de huidige capaciteit van de infrastructuur in de toekomst echter ernstige congestie ontstaan. Daarom investeren wij in overleg met het bedrijfsleven fors in de uitbreiding van infrastructuur en in innovatieve vervoersconcepten. Doel: meer en efficiënter goederen vervoeren over water en spoor en minder over de weg (modal shift). In de uitgiftecontracten voor Maasvlakte 2 hebben we hiervoor bindende afspraken gemaakt met onze klanten (zie diagrammen).



Binnenvaart

Meer binnenvaart

De ligging van de haven aan de monding van de rivieren Rijn en Maas maakt het achterlandtransport vanuit Rotterdam uniek. De binnenvaart is bij uitstek geschikt voor het kosteneffectieve vervoer van grote volumes van en naar het Europese achterland. Op de rivieren is meer dan voldoende ruimte voor verdere groei. Wel ervaart de binnenvaart de laatste jaren in toenemende mate congestie bij met name containerterminals. Met het oog op onze *modal split* doelstelling voor 2030 moet het aandeel van de containerbinnenvaart toenemen van 37 procent nu naar 45 procent.

Meer capaciteit

In 2008 hebben wij in samenwerking met marktpartijen verdere stappen gezet ter bevordering van de binnenvaart. De opening van de Euomax Terminal en de Delta Barge Feeder Terminal op de Maasvlakte hebben voor de binnenvaart extra capaciteit gecreëerd. Voor een veilig, efficiënt en duurzaam vervoer van containers moet echter ook het logistieke proces rond de containerbinnenvaart verbeteren. In de logistieke keten ervaart men de noodzaak om hierover afspraken te maken. Dit is een belangrijke uitgangspunt voor ons Programma (Container)binnenvaart dat wij in 2008 hebben voorbereid en dat vanaf 2009 leidraad is in ons beleid.

In 2008 hebben we ook een pilot 'Secure Lane Container Binnenvaart' uitgevoerd. Samen met achterland-terminals, Douane en inlandoperators is vastgesteld welke knelpunten er zijn om tot een veilige keten te komen. Verder is gewerkt aan de opzet van een managementinformatiesysteem voor de containerbinnenvaart, gebruikmakend van GPS-systemen (MIS-CoBiVa). Dit is de voorloper voor een 'meerterminal afstemmingsysteem'. Ook hebben we in kaart gebracht welke wacht- en ligplaatsen in de toekomst in de haven nodig zijn voor het afmeren van schepen met een lengte van 135 meter. Een nieuwe ontwikkeling is het realiseren van locaties voor het afmeren van binnenvaartschepen die zijn uitgerust met 'spudpalen' (ankerpalen) op het voor- en achterschip. Een viertal locaties is inmiddels aangewezen. Tot slot zijn wij de voorbereiding gestart voor de installatie van 75 transponders op binnenvaartschepen. Deze schepen doen mee aan een AIS-pilot (Automatic Identification Services) voor een beter inzicht in de bezettingsgraad van wacht- en ligplaatsen in het havengebied. Uiteindelijk moet dit voor het gebruik van wacht- en ligplaatsen leiden tot een betere serviceverlening aan de binnenvaartsector, optimaal ruimtegebruik in het havengebied, bevordering van veiligheid en vermindering van emissies. Het idee hiervoor is in 2008 bekroond in onze interne innovatiewedstrijd Port Idea.

Tarieven havengeld

Om duurzaam transport over water nog aantrekkelijker te maken zijn onze tarieven voor binnenhavengeld in 2008 slechts met één procent verhoogd. Dat is ruim onder de inflatie. Ook voor 2009 beperkt de verhoging van het binnenhavengeld zich tot één procent.

Wegverkeer

Aanpakken bereikbaarheidsproblematiek

In 2008 hebben wij vol ingezet op een betere bereikbaarheid van de haven over de weg. Dit geldt met name voor de A15-corridor. Het aanpakken van de bereikbaarheidsproblematiek hier kan alleen door een intensieve samenwerking met alle betrokken partijen en het uitvoeren van een breed scala aan maatregelen. Onze doelstelling voor de periode 2008 - 2010 is de reistijd op de A15 tussen Maasvlakte en Vaanplein tijdens de spits op hetzelfde niveau te handhaven als in 2007. De cijfers over het eerste halfjaar van 2008 laten ten opzichte van 2007 nog een lichte toename van de gemiddelde reistijd zien met twee à drie procent.

Verkeersonderneming

Een belangrijke stap in het verbeteren van de bereikbaarheid is de in juli 2008 opgerichte Verkeersonderneming. In de Verkeersonderneming werken wij nauw samen met Rijkswaterstaat, de gemeente Rotterdam en de Stadsregio. Daarnaast heeft de Verkeersonderneming een Raad van Advies met daarin de koepelorganisaties Deltalinqs, Kamer van Koophandel, TLN en EVO, de gemeente Spijkenisse als vertegenwoordiger van de gemeenten op het eiland Voorne-Putten, de Provincie Zuid-Holland en de politie Rotterdam-Rijnmond. De Verkeersonderneming is een kleine slagvaardige regieorganisatie die tot doel heeft het verkeer in de spits op de A15 in de haven met twintig procent te reduceren. Dat is extra relevant omdat op deze snelweg in de periode 2010 - 2015 grootschalige verbredingswerkzaamheden

plaatsvinden. Het unieke en innovatieve van de Verkeersonderneming is dat in één organisatie partijen bijeenkomen die zowel invloed uitoefenen op aanbod (van infrastructuur, openbaar vervoer, verkeerslichten, etc.) als vraag (naar mobiliteit).

Om de beschikbare wegcapaciteit op de A15-corridor optimaal te benutten, is de Verkeersonderneming aan de slag gegaan met een aantal *quick wins*:

- Versnelde afhandeling van ongevallen door de wegininspecteurs van Rijkswaterstaat ook in te zetten op niet-rijkswegen in het havengebied.
- Vermijden van onrustig verkeersgedrag in de Botlektunnel door aanpassing van de markering. Hierdoor is circa zeven procent extra capaciteit beschikbaar gekomen.
- Intensievere snelheidscontroles van de politie om zo het aantal ongevallen in de Botlekkorridor te verminderen.
- Voorbereidingen in de Botlektunnel en de Thomassentunnel voor een aangepast hoogtedetectie-systeem om zo de overlast van te hoge voertuigen te verminderen.

Daarnaast richt de Verkeersonderneming zich in projecten op het beïnvloeden van de vraag naar mobiliteit:

- In 2008 is de aanbesteding gestart van het grootschalige project spitsmijden. Doel is door beloning minstens vijf procent van de weggebruikers op de A15 in de haven uit de spits te halen.
- In het kader van de landelijke Taskforce De Waal hebben werkgevers in haven en stad het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement Rotterdam getekend voor een structurele reductie van het woonwerk- en zakelijk verkeer met vijf procent. In het havengebied gaat hiervoor veel aandacht uit naar het verbeteren van het collectief vervoer van werknemers. Op dit moment maken circa 4000 mensen hiervan gebruik. Uit een door ons samen met Deltalinqs gehouden enquête blijkt dat 32 middelgrote bedrijven interesse hebben in het opzetten van collectief vervoer. De Verkeersonderneming heeft daarop een vervoersmakelaar aangesteld die de bedrijven hierbij gaat ondersteunen.
- Een kansrijke optie is ook de uitbreiding van openbaar vervoer over water. In de loop van 2008 is een verbinding gestart tussen Hoek van Holland en de Maasvlakte.

Verder heeft de Verkeersonderneming projecten voor het goederenvervoer in uitvoering:

- Pilots met vervoerders en verladere moeten het vrachtverkeer beter spreiden over dag en nacht ('nachtrijden').
- Met vrachtwagenchauffeurs en planners van transportbedrijven is een project gestart voor goede reistijdvoorspellingen. Doel is het verminderen van de overlast van congestie voor het vrachtverkeer.

Container Transferium

In 2008 hebben wij belangrijke stappen gezet op weg naar de realisatie van het Container Transferium. In dit concept worden containerstromen gebundeld en per binnenvaartschip vervoerd tussen de zee-terminals op de Maasvlakte en een locatie in het directe achterland van Rotterdam. Doel is het verbeteren van de bereikbaarheid van de containerterminals en het ontlasten van de A15 in het havengebied (vermindering congestie en verbetering luchtkwaliteit). Concrete ambitie is om 200.000 TEU (een eenheidsmaat voor containers) van de A15 te halen. In juli hebben we met twaalf belangrijke partijen in de containerlogistiek (zeeterminals, rederijen, binnenvaartterminals, verladere, etc.) een Letter of Intent getekend om te komen tot een gezamenlijke businesscase en exploitatiemodel voor het Container Transferium. De publieke kant van het Container Transferium maakt deel uit van het kabinetsprogramma Randstad Urgent. Het Container Transferium wordt in principe gevestigd aan de rivier De Noord in de regio Drechtsteden.

Spoorvervoer

Inspelen op groei

Ons streven is om het aandeel van het spoor in de *modal split* van het containervervoer van en naar Rotterdam te verhogen van veertien procent nu naar twintig procent in 2030. Een deel van deze groei is in de haven op te vangen door de aanleg van extra railinfrastructuur. De grootste winst moet echter komen uit efficiëntere processen in de railketen. Extra capaciteit is gecreëerd door de opening eind 2008 van de Euromax Terminal op de Maasvlakte. Deze containerterminal heeft een eigen railterminal met in eerste instantie zes sporen.

'Spoorhaven van wereldklasse'

Ons spoorprogramma 'Spoorhaven van wereldklasse' omvat een samenhangend geheel aan projecten en activiteiten voor de kwaliteitsverbetering van het spoorproduct van de Rotterdamse haven en het accommoderen van de toenemende railvolumes. Hierbij werken wij nauw samen met andere partijen. De projecten zijn onderverdeeld naar de speerpunten conditionering (o.a. juiste randvoorwaarden), infrastructuur en ruimte, logistiek en organisatie.

Conditionering: samenwerking met ProRail en Keyrail

In 2008 stelden we met ProRail een 'Terms of Reference' op. Onderwerpen daarin zijn onder meer de blijvende mogelijkheid voor het afwikkelen van goederenvervoer over het gemengde net in Nederland en de infrastructuurontwikkeling in het havengebied. Keyrail speelt een centrale rol als regisseur op de Havenspoorlijn.

Infrastructuur en ruimte: ombouw Havenspoorlijn

De Havenspoorlijn is onderdeel van de Betuweroute. Net als elders op de goederenspoorlijn naar Duitsland wordt de Havenspoorlijn uitgerust met het nieuwe Europese veiligheidssysteem ERTMS en voorzien van 25 kV op de bovenleiding. Dat gebeurt door ProRail in nauwe samenwerking met het ministerie van Verkeer en Waterstaat, Keyrail, vervoerders en wij. Als eerste is in december 2008 het traject Pernis-Waalhaven-Barendrecht van 25 kV voorzien. Elektrisch rijden onder 25 kV maakt het spoorvervoer milieuvriendelijker, goedkoper en sneller. Gedurende de ombouwwerkzaamheden blijft de Havenspoorlijn in gebruik en de haven over het spoor bereikbaar.

Logistiek en organisatie: pilot Ketenregie en nieuwe logistieke concepten

Als Havenbedrijf participeren wij op de Havenspoorlijn in de pilot Ketenregie, waarvan Keyrail de trekker is. In dit project werkt een aantal grote marktpartijen samen aan de verbetering van intermodale spoorprocessen in de haven.

Samen met de Erasmus Universiteit, TU Delft en marktpartijen hebben we nieuwe logistieke concepten ontwikkeld voor de afwikkeling van de in de toekomst te verwachten goederenstromen per spoor. In 2009 krijgen deze concepten een nadere organisatorische, ruimtelijke en financiële uitwerking. Dit gebeurt in de studie 'Integrale verkenning Havenspoorlijn' die wij samen met ProRail uitvoeren.

Pijpleidingen

Kabels en leidingen

Met circa 1500 kilometer olie- en chemieleidingen, 1200 kilometer nutsleidingen en 2900 kilometer kabels en 4000 kilometer datacommunicatiekabels is de ondergrondse infrastructuur in het havengebied een volwaardige modaliteit. Door de vele onderlinge verbindingen vormen de petrochemische bedrijven in het haven- en industriecomplex een hecht cluster met goede verbindingen met het achterland. De onderlinge verbindingen maken zowel regionaal als internationaal *co-siting* mogelijk, waarbij bedrijven elkaars grondstoffen, halfproducten en eindproducten gebruiken.

MultiCore

Voor het bevorderen van *co-siting* namen we in 2003 het initiatief voor het innovatieve MultiCore concept: de aanleg van een bundel van vier leidingen waarin bedrijven ruimte kunnen huren. Met zes klanten is een bezettingsgraad van 75 procent bereikt. In 2008 is een haalbaarheidsonderzoek gedaan naar de ontwikkeling van een tweede MultiCore leidingenbundel tussen de huidige Maasvlakte en Maasvlakte 2. Diverse potentiële klanten hebben reeds offertes gekregen. In de loop van 2009 jaar moet dit leiden tot een investeringsvoorstel voor de aanleg.

Olieproductleiding Rotterdam-Antwerpen

Na intensieve onderhandelingen heeft het bedrijf Vitol Rotterdam het groene licht gekregen voor de ontwikkeling van een *common carrier* olieproductenleiding tussen Rotterdam en Antwerpen. Volgens planning wordt de leiding eind 2010 in bedrijf genomen. Voor de haven betekent dit een verdere verbetering van de bestaande transportnetwerken.

Nieuwe kabels en leidingen

Voor verdere groei van het ondergronds transport zijn nieuwe kabels en leidingen nodig. In 2008 hebben we ruim 450 vergunningaanvragen behandeld voor opgeteld ruim 60 kilometer kabels en leidingen. In het oog springende nieuwe verbindingen zijn:

- Een 380 kV ondergrondse hoogspanningskabel van de nieuwe Maasstroomcentrale naar Abbenbroek.
- Een zoutwatertransportleiding van het Hartelkanaal naar het Oostvoornse Meer.

Om goed te kunnen inspelen op de toekomstige vraag naar kabels en leidingen hebben wij in 2008 een knelpuntenanalyse uitgevoerd. Op basis van een eerdere analyse is in 2008 bij de Hartelmond een nieuwe leidingenstrook opgeleverd.

RIJKE HISTORIE IN EEN NIEUW JASJE STEKEN



Case 5

Cor van Asch gebruikt zijn interesse voor industriële geschiedenis om het RDM-terrein nieuw leven in te blazen.

Lees zijn verhaal over het maatschappelijke rendement van de herinrichting van een oude stadshaven.

“Het Havenbedrijf herontwikkelt, samen met andere partners, een deel van RDM Heijplaat tot campus voor onderwijsinstellingen, kennisontwikkeling, innovatieve maakindustrie en nieuwe energiedragers. RDM krijgt zo een opnieuw invulling, waarbij RDM (voorheen Rotterdamsche Droogdok Maatschappij) voortaan staat voor: Research, Design en Manufacturing. Ik ben vanaf het eerste uur betrokken bij dit project en dat is geen toeval. Ik heb al jaren een bijzondere interesse in industriële archeologie en geschiedenis. Werken aan de herinrichting van het RDM-terrein was voor mij een unieke kans om hobby en werk te combineren. En dan ook nog aan zo'n beeldbepalend project! Het is belangrijk om onderwijsinstellingen met leerwerkplaatsen een plek te geven om zo (specifieke) technische kennis in het havengebied vast te houden. Door opleidingen en leerlingen dicht bij de haven te brengen, kunnen we de toekomstige werkgelegenheid voor bedrijven in het gebied verzekeren. En het mes snijdt aan twee kanten, want de komst van ruim 800 studenten en werknemers, brengt voorzieningen (zoals openbaar vervoer over water) met zich mee waar de inwoners van Heijplaat ook van profiteren. Bij alle veranderingen die we in gang zetten zorgen we er wel voor dat de cultuurhistorische waarde van de RDM en van Heijplaat in tact blijft. Wat het ingewikkeld maakt, is de hoeveelheid verschillende partijen die betrokken zijn en een belang hebben. Mijn collega's en ik zijn constant bezig de belangen van bedrijven, woningbouwcorporatie, onderwijsinstellingen en de inwoners van Heijplaat met elkaar te laten *matchen*. Dat kost inspanning en tijd, je moet elkaars vertrouwen winnen en weten vast te houden om er een succes van te maken. Als dat lukt geeft het me een heel ander soort voldoening dan bijvoorbeeld het project rond de aanleg van een zeesteiger.”

Omgeving

Wij willen zo goed mogelijk samenwerken met onze omgeving: (inter)nationaal & lokaal.

Daarbij hebben we veel aandacht voor onderwijs. Op alle onderwijsniveaus werken wij aan een optimale *match* tussen opleidingen en de vraag van het bedrijfsleven. Daar investeren we ook in: onder meer door de herontwikkeling van het oude RDM-terrein tot RDM Campus en RDM Innovation Dock. Van een hele andere orde is ons MVO-project in Senegal.

Omgevingsmanagement

Samenwerken op diverse terreinen met vele partijen

Als intermediair werken wij in vele ketens samen met uiteenlopende partijen. Dit geeft ons werk een belangrijke meerwaarde. Onze vele vormen van samenwerking met relevante partijen op het gebied van bereikbaarheid, milieu en natuur, CO₂-afvang/transport/opslag, CO₂-reductie, onderwijs en arbeid staan vermeld in dit verslag.

Stakeholderconsultatie

Om de mate van transparantie van ons eerste MVO-jaarverslag te peilen, organiseerden we eind 2008 een kleinschalige stakeholderconsultatie. Zeven uiteenlopende stakeholders (geselecteerd op hun betrokkenheid bij het onderwerp MVO én havens) ontvingen een uitnodiging. De uiteindelijke deelname was in kwantitatief opzicht teleurstellend: slechts vier stakeholders werkten mee. Kwalitatief was de opbrengst echter heel waardevol. Zo bleek onder meer dat het vermelden van kwantitatieve gegevens waardevol is, onze inspanningen binnen het RCI niet altijd even duidelijk zijn en het niet beschrijven van sommige initiatieven als gemis wordt ervaren. En men waardeerde de keuze voor alleen een digitaal verslag maar gaf aan dat het totale document lastig te vinden was op de website. Bovenstaande inzichten uit deze consultatie zijn gebruikt als input voor het MVO-jaarverslag 2008.

(Inter)nationale samenwerking

Internationaal werken wij met de brancheorganisaties IAPH (International Association of Ports and Harbors) en ESPO (European Sea Ports Organisation) samen aan een groot aantal dossiers: luchtkwaliteit, opvolging Europees havenbeleid, maritieme strategie en de ontwikkeling van een Europees netwerk van internationale transportcorridors. Regionaal hechten we sterk aan een goede relatie met de 25 (deel)gemeenten rondom de haven. Verder wordt geïnvesteerd in de relatie met overheden in het ruimere gebied tussen Rotterdam en Antwerpen, zoals gemeenten en samenwerkingsregio's in de omgeving Moerdijk, Dordrecht en Breda.

Afspraken Maasvlakte 2

In het kader van Maasvlakte 2 hebben we de afgelopen jaren proactief gewerkt aan een duurzame relatie met belangrijke omgevingspartijen en stakeholders. Dit strategisch omgevingsmanagement heeft geleid tot een zeer beperkt aantal beroepen tegen de aanleg van Maasvlakte 2 en het bestemmingsplan voor de inrichting hiervan.

Afsprakenkader Maasvlakte 2: visie en vertrouwen

Voor Maasvlakte 2 is in 2008 samen met de regiogemeenten en belangorganisaties voor natuur, recreatie, handel en economie het afsprakenkader 'Visie en Vertrouwen' gemaakt. Hierin zijn de uitgangspunten vastgelegd voor de gehele periode van de bouw tot en met het volledig in bedrijf zijn van Maasvlakte 2. Ook zijn er (proces)afspraken gemaakt over de gezamenlijke bewaking van deze uitgangspunten. De

bewaking gebeurt onder meer door een jaarlijkse integrale rapportage en de bespreking daarvan aan de zogenaamde 'tafel van de borging' met een onafhankelijk voorzitter. Daarnaast is met diverse overheden, het Productschap Vis en Natuurmonumenten een overeenkomst Duurzame Voordelta gesloten. Doel is om binnen de wettelijke kaders van de Natuurbeschermingswet en het Aanwijzingsbesluit en Beheerplan voor de Voordelta een balans te vinden voor een duurzaam beheer en gebruik (door de visserijsector) van de Voordelta.

Onderwijs

Match tussen onderwijs en het havenbedrijfsleven

Naast de economische functie heeft het Havenbedrijf een belangrijke maatschappelijke / sociale rol. Het havengebied biedt, op dit moment, werk aan ongeveer 72.000 mensen. Een gezonde bedrijvigheid in het havengebied creëert werkgelegenheid voor de Rotterdamse beroepsbevolking. Dit wordt versterkt door de aanwezigheid van passende werkrachten. Samen met andere partijen werkt het Havenbedrijf aan goede opleidingen voor mensen in de haven, ook voor mensen die anders wellicht moeilijker een baan kunnen vinden. Er zijn meerdere initiatieven ontwikkeld om een optimale match tussen (beroeps)onderwijs en het havenbedrijfsleven te bevorderen.

Uitvoering MBO-Convenant 2008 - 2011

Met het MBO-convenant 2008 - 2011 willen wij de aansluiting van het middelbaar beroepsonderwijs op de vraag naar nieuw personeel in de haven verbeteren en tevens de kwantitatieve tekorten wegwerken. Het in 2007 met MBO-scholen en havenbedrijfsleven (Deltalinqs) gesloten convenant is in 2008 omgezet in daadwerkelijke acties. Samen met Kennisinfrastructuur Mainport Rotterdam (KMR) – kenniscentrum en coördinator van het MBO-convenant – en Deltalinqs is een arbeidsmarktverkenning opgesteld om een beter beeld te krijgen van vraag en aanbod (personeelsbehoefte versus aantal afgestudeerden) en de problematiek rondom de aansluiting van het onderwijs op de behoeften van het bedrijfsleven.

Voor MBO-docenten zijn acht onderwijscafés georganiseerd voor het leggen van contacten met bedrijven voor onderzoeksopdrachten. De coördinerende rol die we bij deze onderwijscafés hadden gold evenzo voor de onderwijsbeurzen Skills Masters en Euro Masters en de onderwijspresentatie op de Wereldhavendagen. Tientallen bedrijven presenteerden zich hier onder de gezamenlijke noemer Mainportplein.

Met de gemeente Rotterdam spraken we in 2008 af om op 50/50 basis de havenstagemakelaar te financieren en deze onder te brengen bij Daad: het gemeentelijke servicepunt voor werkgevers die op zoek zijn naar personeel. De stagemakelaar heeft voor met name MBO-studenten inmiddels ruim 400 stageplekken bemiddeld bij bedrijven in het haven- en industriegebied.

Lectoraat Ideale Haven

In samenwerking met de Hogeschool Rotterdam is het lectoraat Ideale Haven opgericht. Doel van het lectoraat is HBO-studenten te enthousiasmeren voor het haven- en industriegebied en hen te wijzen op de mogelijkheden voor een toekomstige baan in de haven. In acht van de elf studierichtingen is de haven nu onderdeel van het studieprogramma. De officiële start van het lectoraat vond plaats op 28 mei 2008 op de RDM Campus. Bij die gelegenheid werd ook de samenwerkingsovereenkomst met de Hogeschool ondertekend.

Inmiddels hebben via het lectoraat zeker 250 studenten hun weg gevonden naar stages, onderzoeksopdrachten en werkbezoeken in de haven. Ook heeft het Havenbedrijf gastcolleges gegeven en helpen we mee bij het organiseren van onderwijscafés en werkbijeenkomsten voor docenten.

Bij het Havenbedrijf hebben in 2008 tien studenten van de Hogeschool stage gelopen. Van universiteiten en andere opleidingen klopten nog eens twintig stagiairs met succes aan. Hiermee is de doelstelling voor 2008 ruimschoots gehaald en streven we in 2009 naar een minstens even groot aantal.

Actief begeleiden van jongeren

Sinds 2005 verzorgen wij samen met het havenbedrijfsleven onder de naam REVIT een kort opleidingsprogramma voor langdurig werkloze jongeren. Doel is hen te 'leren werken', hen een reguliere beroepsopleiding te bieden, hen aan een baan te helpen en/of hen te stimuleren terug te gaan naar de schoolbanken voor het afmaken van hun opleiding. Inmiddels zijn ongeveer 150 jongeren dankzij de REVIT-opleiding aan de slag in de haven. Met REVIT stimuleren we havenbedrijven om deel te nemen en onderdak te verlenen aan de REVIT-jongeren. Binnen onze eigen organisatie hebben in 2008 enkele jonge vrouwen stage gelopen voor hun administratieve REVIT-opleiding.

Herontwikkelen RDM

Voormalig RDM-terrein krijgt nieuwe invulling

In 2008 startte de herontwikkeling van het voormalige terrein van de Rotterdamse Droogdok Maatschappij (RDM). Deze herontwikkeling is één van de focusprojecten in ons MVO-programma. De voormalige scheepswerf wordt een knooppunt tussen haven en stad. Kernbegrippen zijn onderwijs en innovatie. De herontwikkeling maakt deel uit van het overkoepelende programma Stadshavens dat we met onder meer de gemeente Rotterdam uitvoeren.

RDM Campus en RDM Innovation Dock

Samen met de onderwijsinstellingen Albeda College en Hogeschool Rotterdam realiseren wij op het RDM-terrein de RDM campus. Begin 2008 was de renovatie van het casco van de voormalige machinefabriek (23.000 m²) gereed en konden de onderwijsinstellingen starten met de interne verbouwing van de eerste helft van de RDM Innovation Dock naar contextrijke leerwerkplekken. In de andere helft van de machinefabriek biedt RDM Innovation Dock (12.000 m²) vanaf de tweede helft van 2009 ruimte aan pionierende en innovatieve bedrijven. Deze ondernemingen gaan ook leerwerkcontracten aan met de scholen. Jongeren worden zo op een uitdagende manier geconfronteerd met de kansen en mogelijkheden in het havengebied.

In 2009 starten wij met de verbouwing van het Dokkantoor SAIO in de Heijsehaven. Hierin worden opleidingen gevestigd voor de maritieme en offshore-industrie. Daarnaast start de verbouwing van het oude RDM-hoofdkantoor. Hierin komen de Academie voor Bouwkunst van de Hogeschool Rotterdam en het projectbureau Stadshavens.

RDM Heijsehaven

In 2008 zijn aan de westkant van het RDM-terrein in de Heijsehaven een tweetal steigers met parkeerplaatsen geplaatst. Hiermee zijn de eerste openbare ligplaatsen voor binnenvaartschepen in het gebied gerealiseerd. De realisatie van openbare ligplaatsen maakt onderdeel uit van ons beleid om de afhandeling van de binnenvaart naar een hoger niveau brengen. Met de toevoeging van een autoafzetsteiger en vier extra openbare ligplaatsen wordt het project in 2010 voltooid.

Inrichtingsplan RDM-terrein

In 2008 werkten we met de gemeente Rotterdam, deelgemeente Charlois en Woningbouwcorporatie Woonbron aan een gezamenlijk inrichtingsplan voor het RDM-terrein. Dit inrichtingsplan is de basis voor het inrichten van de buitenruimte en het oplossen van het bereikbaarheidsvraagstuk. Het inrichtingsplan is ook een opmaat voor een stedenbouwkundig en beeldkwaliteitplan.

Optimale bereikbaarheid

Wij maken ons sterk voor een optimaal duurzaam bereikbaar RDM-terrein. Hiervoor is een studie gestart die medio maart 2009 zal resulteren in een vervoersplan. Vooruitlopend hierop vaart sinds mei 2008 een waterbus – de Aqualiner – tussen de Willemskade op de noordoever en de RDM Dokhaven. Dit komt zowel de bereikbaarheid van de RDM Campus als het dorp Heijplaat ten goede. Uiteraard profiteren ook de bedrijven op het RDM-terrein en in de Waal-/Eemhaven hiervan. Met de RET is afgesproken dat het RDM-terrein begin 2009 een extra busverbinding krijgt.

Pionieren in Senegal

Inbreng expertise in de haven Saint Louis en rivier de Senegal

In 2008 is ons MVO-focusproject gestart in Senegal. Hiervoor hebben we een intentieovereenkomst gesloten met de OMVS (Organisation pour la Mise en Valeur du Fleuve Sénégal). Deze organisatie wil het rijke potentieel van de Senegal rivier qua waterkracht, irrigatie en navigatie benutten. Na de voorbereidingen in 2008 gaan we in 2009 door middel van drie uitzendingen assistentie verlenen bij het project Navigatie. Doel van het project is het bevaarbaar maken van de rivier, het ontwikkelen van een kleine zeehaven bij de monding en het creëren van aanlegplaatsen voor binnenvaart in de rivier. Hiermee worden de (slechte) wegen en het vrachtverkeer ontlast (minder schade, brandstofverbruik en CO2-uitstoot) en wordt bijgedragen aan een duurzame ontwikkeling van de regio's in de landen Mali, Mauritanië en Senegal die grenzen aan de Senegal rivier. We willen onze organisatie zo breed mogelijk bij het project betrekken. In mei 2009 is de eerste missie gepland waarbij vier medewerkers naar Senegal afreizen.

WAAROM HEBBEN WE DAT NIET EERDER GEDAAN?



Case 6

Kees Joosten legt verrassende verbindingen tussen mensen om vernieuwing te stimuleren.

Lees zijn verhaal over duurzaamheid & innovatie

“Om bestaande technieken en processen duurzamer te maken, heb je innovatie keihard nodig. De stap van bijvoorbeeld een dieselmotor naar een schone elektrische motor die opgeladen wordt via zonnepanelen gaat niet vanzelf! Vaak vereist het een andere manier van denken om een stapje verder op de duurzaamheidsladder te komen. Mijn grote uitdaging bij het Havenbedrijf is mensen te verleiden tot een andere manier van kijken én tot ander gedrag. Dat deed ik onlangs door een workshop te organiseren met experts van ‘s werelds grootste radiotelescoop in Drenthe en specialisten van het Havenbedrijf. Op voorhand geen logische combinatie. Door de verschillende kennis en ervaringen aan elkaar te presenteren vonden we verrassende mogelijkheden voor innovatie. Zoals een slim monitoringsysteem van de beschikbare ligplaatsen voor binnenvaartschepen. Door binnenvaartschepen slimmer en sneller naar een vrije ligplaats te geleiden, vaart een schip niet nodeloos zoekend door de haven. Dat scheelt in brandstofverbruik en uitstoot. Om de inventiviteit van onze collega’s te stimuleren hadden we een interne wedstrijd: Port Idea. Van de 130 inzendingen werden drie ideeën beloond met een budget van € 25.000 euro om het idee concreet uit te werken. Alle drie gingen ze over duurzaamheid!

Innovatie kost veel geduld en tijd. Maar de positieve energie die vrijkomt als een nieuw idee succesvol blijkt, maakt het voor mij helemaal de moeite waard. Als iedereen zich na verloop van tijd afvraagt waarom we iets niet eerder hebben gedaan, dan is een innovatie geslaagd!”

Ruimte

Wij staan voor duurzaam beheer van het havengebied met oog voor de omgeving.

Onze inzet is het havengebied zo duurzaam mogelijk te beheren met oog voor kwaliteit van werken en leven. Duurzaamheid nemen we volwaardig mee in onze bedrijfsprocessen. In 2008 is onder meer gewerkt aan een eigen duurzaamheidsindex, afwegingskader luchtkwaliteit en klimaatprogramma. Door het meten van onze eigen CO₂-footprint kunnen we ook concrete maatregelen nemen. Daarnaast wordt gewerkt aan internationale samenwerking met andere havens. Belangrijk is ook de integratie van duurzaamheid in de aanleg en het gebruik van Maasvlakte 2. Het monitoringprogramma voor het meten van de effecten van de aanleg van de landaanwinning is van ongekende omvang. Verder hebben we veel aandacht voor de natuur in en rond het havengebied.

Lucht en klimaat

Volwaardig meenemen in de bedrijfsprocessen

Duurzaamheid nemen wij volwaardig mee in onze bedrijfsprocessen. Zowel bij het vestigen van een klant, het opstellen van gebiedsplannen als bij het ontwikkelen en beheren van publieke infrastructuur. Concreet werkten we in 2008 onder meer aan een eigen duurzaamheidsindex, afwegingskader luchtkwaliteit en klimaatprogramma.

Duurzaamheidsindex

In 2008 startte de ontwikkeling van een duurzaamheidsindex voor de eigen activiteiten die te maken hebben met de P van Planet (milieu). In 2009 breiden wij de index vervolgens uit naar de P van People (de menselijke kant) en de P van Profit (financiële aspecten) en vindt de eerste meting plaats. De eerste fase voor het onderdeel Planet sluit goed aan bij de Havenbedrijf-prioriteiten optimaal ruimtegebruik, duurzame bereikbaarheid, luchtkwaliteit en klimaat. De volgende vier aspecten komen daarbij in de duurzaamheidsindex aan bod:

1 De eigen CO₂-footprint

De duurzaamheidsindex gaat onze eigen CO₂-footprint meten qua duurzame mobiliteit (brandstofverbruik leasewagens en schepen), duurzame inkoop en activiteiten gericht op energiemangement.

2 Duurzame inkoop

De duurzaamheidsindex meet in welk percentage van onze inkoop, voorwaarden op het gebied van duurzaamheid zijn opgenomen.

3 Duurzaam bouwen

De duurzaamheidsindex meet in hoeverre wij in onze contracten duurzaam bouwen als voorwaarde stellen.

4 Duurzame uitgifte

De duurzaamheidsindex meet bij hoeveel van onze terreinuitgiften concrete duurzaamheidscriteria zijn meegenomen.

Afwegingskader luchtkwaliteit

Ondanks de groei van de industrie, de toenemende havenactiviteiten en het hiermee samenhangende verkeer is de luchtkwaliteit in de regio Rijnmond de afgelopen jaren verbeterd. Industrie en verkeer zijn schoner geworden. Dat is echter geen reden om achterover te leunen. (Toekomstige) wetgeving en ruimtelijke projecten als Maasvlakte 2 maken het noodzakelijk actief en blijvend in te zetten op een verdere verbetering van de luchtkwaliteit. De uitdagingen waar wij als haven en stad de komende tijd voor staan zijn weergegeven in het Regionale Samenwerkingsprogramma Lucht (RSL) Zuid-Holland, dat op zijn beurt als input heeft gediend voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL). Het NSL vormt samen met de Wet Luchtkwaliteit de basis voor het toetsen van ruimtelijke projecten. De ambitie van het NSL is om uiterlijk in 2015 alle knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit opgelost te hebben. Gezien de reeds gemaakte plannen en programma's ter verbetering van de luchtkwaliteit in deze regio en de verdeling van verantwoordelijkheden tussen gemeenten, Provincie en het Rijk voor het realiseren van het NSL, zou formeel geconcludeerd kunnen worden dat tot 2015 van ons als Havenbedrijf geen verdere inspanningen noodzakelijk zijn voor het halen van de wettelijke normen voor luchtkwaliteit in de regio. Ook na 2015 willen wij echter kunnen groeien. Daarnaast leert Maasvlakte 2 dat we worden aangesproken op de effecten van de activiteiten in het totale haven- en industriecomplex, inclusief het verkeer. Datzelfde ondervinden we samen met het havenbedrijfsleven in relatie tot de kwaliteit van de natuur in de nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

Om steeds de juiste maatregelen te kunnen nemen is in 2008 een afwegingskader luchtkwaliteit vastgesteld. Een potentiële maatregel doorstaat de eerste toets uit het afwegingskader wanneer deze een bijdrage levert aan het oplossen van een luchtkwaliteitsknelpunt in woongebieden, te koppelen is aan ruimtelijke ontwikkelingen in het haven- en industriegebied en/of een aantoonbare verbetering in beschermde natuurgebieden oplevert. Een dergelijke maatregel wordt vervolgens verder uitgewerkt en getoetst op kosteneffectiviteit en juridische haalbaarheid.

Eind 2008 is een intentieverklaring ondertekend met de ferryterminal van Stena Line in Hoek van Holland voor het realiseren van walstroom op hun terminal. Het toepassen van walstroom hier is een goede maatregel ter verbetering van de lokale luchtkwaliteit in Hoek van Holland en in de nabijgelegen natuurgebieden en geeft aan hoe het afwegingskader in de praktijk wordt gebruikt.

Daarnaast is in 2008 hard gewerkt aan de toepassing van walstroom bij openbare ligplaatsen van binnenvaartschepen. Hierbij geven we voorrang aan locaties nabij (geprojecteerde) woonbebouwing op binnenstedelijke locaties. Walstroom draagt hier het meest effectief bij aan het verbeteren van het leefklimaat voor inwoners. In de Maashaven zijn reeds 132 walstroomaansluitingen gerealiseerd, in 2009 volgen 125 aansluitingen nabij het Noordereiland, de Koningshaven en Feijenoord. Naar verwachting wordt per 1 juli 2009 een aangepaste Havenverordening van kracht die op walstroomlocaties het gebruik van de scheepsgenerator voor het opwekken van elektriciteit verbiedt.

Eerste eigen CO₂-footprint

In juli 2008 hebben we voor het eerst een CO₂-footprint opgeleverd van onze eigen activiteiten. Dat is gebeurd voor het jaar 2007, gebaseerd op ISO 14064-standaard. Deze standaard maakt onderscheid tussen directe emissies (scope 1), energie indirecte emissies (scope 2) en andere indirecte emissies (scope 3).

CO₂-footprint Havenbedrijf Rotterdam 2007

CO₂-footprint

Scope – activiteit	Aandeel
Scope 1:	25%, 8.960 tCO₂eq
Lease-auto's	870
Dienstwagen	220
Eigen vloot	7.410
Gasgebruik verwarming gebouwen in eigendom	350
Gasgebruik verwarming gehuurde gebouwen	110
Scope 2:	20%, 7.230 tCO₂eq
Elektriciteitsgebruik eigen faciliteiten	0
Elektriciteitsgebruik gehuurde gebouwen	3.110
Warmtegebruik gehuurde gebouwen	4.120
Scope 3:	55%, 20.130 tCO₂eq
Aanleg van kademuren	5.400
Baggerwerkzaamheden	12.500
Vlieguren van werknemers	460
Woon-werkverkeer van werknemers	1.770
Totale CO₂-footprint Havenbedrijf	36.320 tCO₂eq

In onze CO₂-footprint komen meerdere duurzaamheidsontwikkelingen bijeen: duurzame mobiliteit, duurzaam bouwen en energiemanagement. De footprint is daarmee een goed meetinstrument. De ambitie is dat onze eigen activiteiten in 2012 klimaatneutraal zijn. Als extra ambitie geldt het verlagen van de eigen CO₂-footprint eind 2011 met 35 procent ten opzichte van 2007.

Maatregelen 2008

Onder het motto 'het nieuwe varen, slimmer omgaan met brandstof' heeft onze eigen vloot ten opzichte van 2007 ongeveer 3% procent minder brandstof verbruikt. Dat komt overeen met een besparing van ruim 81.000 liter. De vooraf geformuleerde doelstelling van tien procent reductie bleek echter te hoog gegrepen. Voor 2009 is de brandstofbesparingnorm van ten opzichte van het verbruik van 2007, bij gelijkblijvende activiteiten van de vloot, bijgesteld van 10% naar 8%.

Instructieprogramma's en technische voorzieningen moeten ons helpen dit te realiseren. Door een renovatie is ons directievaartuig de Nieuwe Maze nu het schoonste schip in zijn soort. De Nieuwe Maze beschikt onder meer over nieuwe schone dieselmotoren, actieve roetfilters en een NO_x katalysator-systeem. De emissies zijn hiermee gereduceerd tot minder dan 2 gram NO_x en minder dan 0,05 gram fijn stof (PM₁₀) per kilowattuur. Met leasemaatschappij ARM Autoleasing is een mantelovereenkomst gesloten voor het leasen van schone voertuigen.

Gelijktijdig is een nieuwe bedrijfsregeling voor een auto van de zaak ingegaan. We willen een wagenpark met uitsluitend groene energielabels A, B en C, of rijdend op biobrandstoffen. Daarmee besparen we zowel brandstof, CO₂ als geld. 70 procent van ons personenwagenpark (161 wagens in totaal) heeft inmiddels een groen energielabel A, B of C of is geschikt voor biobrandstoffen. Van onze 50 bedrijfswagens voldeed in 2008 88 procent aan de door het Rotterdamse college van B&W gehanteerde criteria voor een schoon wagenpark. Onze inspanningen voor 'vergroening' van het wagenpark hebben niet geleid tot hogere kosten; in veel gevallen is zelfs geld bespaard. Samen met de gemeente Rotterdam ambiëren we een snelle toename van het aantal vulpunten voor biobrandstof in de regio.

Eind 2008 sloten we een tweejarig contract af met Eneco voor 'groene' gaslevering aan alle Havenbedrijf-aansluitingen. Voor elektriciteit was dit groene label al langer gerealiseerd. Zodoende is de verlichting en verwarming van al onze objecten in eigendom per 1 januari 2009 100 procent duurzaam.

In 2008 hebben wij bij de aanleg van fiets-/skatepaden op de Landtong Rozenburg en de aanleg van recreatievoorzieningen bij het Oostvoornse Meer een pilot uitgevoerd met milieueisen aan werkvoertuigen. Aannemers werden verplicht vrachtauto's in te zetten die voldeden aan de euro IV-norm of de euro II- en euro III-norm, maar dan wel in combinatie met een door SenterNovem gecertificeerd roetfilter. De pilots zijn positief afgerond. Opgeteld is naar schatting tien ton minder CO₂ uitgestoten.

Internationale samenwerking

Als Havenbedrijf hebben wij in juli 2008 de internationale samenwerking met andere havens een extra impuls gegeven door de organisatie van de World Ports Climate Conference. In deze conferentie is gesproken over de mogelijke inspanningen van havens en bedrijven voor het verminderen van de luchtverontreiniging en uitstoot van CO₂. De voornemens zijn verwoord in een declaratie die is gesteund door alle 55 tijdens de conferentie aanwezige havensteden. De International Association of Ports & Harbors (IAPH) zal het initiatief nu verder ondersteunen en promoten. Uit de conferentie zijn vijf projecten ter verbetering van de luchtkwaliteit en vermindering van de CO₂-uitstoot voortgekomen. Eén daarvan staat onder onze leiding en concentreert zich op de nadere uitwerking van een Environmental Ship Index. De index richt zich in eerste instantie op het verminderen van de uitstoot van CO₂, NO_x, SO_x en indirect fijn stof (PM) en zal in 2010 leiden tot een incentive voor schone(re) zeeschepen. In het project werken wij intensief samen met de IAPH, ESPO, de Clinton Climate Initiative en de havens van Antwerpen, Bremen, Le Havre, Hamburg en Amsterdam. Zodra het basisvoorstel gereed is, wordt dit ook besproken met andere havens in de wereld, reders, verladers, scheepsagenten en classificatiebureaus.

Aanleg en inrichting Maasvlakte 2

In 2008 zijn door het Rijk de aanlegvergunningen voor Maasvlakte 2 verleend en is het Bestemmingsplan Maasvlakte 2 zowel door de gemeente Rotterdam als de Provincie Zuid-Holland goedgekeurd. De integratie van duurzaamheid in de aanleg en het gebruik van Maasvlakte 2 is daarmee bestuurlijk bekrachtigd. Het betreft een groot aantal verschillende maatregelen. Op het gebied van luchtkwaliteit gaat het om:

- Het vanaf 2013 alleen nog toestaan van vrachtwagens die voldoen aan de Euro V-norm en vanaf 2016 aan de Euro VI-norm;
- Een stimuleringsprogramma voor schone scheepsmotoren in de binnenvaart;
- Een verbod op binnenvaartschepen die niet voorzien zijn van een emissiearme dieselmotor per 2025;
- Het op bepaalde trajecten instellen van een regime voor langzamer varen door de binnenvaart;
- Het zo nodig aanbrengen van luchtschermen langs delen van snelwegen.

En verder:

- Maken wij met klanten voor Maasvlakte 2 contractuele afspraken over het terugdringen van het aandeel van de truck in de modal split van 47 procent in 2007 naar 35 procent in 2033;
- Heeft Maasvlakte 2 een multifunctionele buitencontour met een landschappelijke inrichting, natuur en windmolens;
- Heeft Maasvlakte 2 een compacte vorm met toegang voor de scheepvaart via de bestaande haven. Hierdoor heeft de landaanwinning zo min mogelijk effect op de Voordelta;
- Stellen wij contractuele eisen aan klanten op Maasvlakte 2 wat betreft energie-efficiency en terminal-operaties.

Monitoren effecten aanleg Maasvlakte 2

Voorvloeiend uit de vereisten in de vergunningen en de evaluatievragen in het Milieu Evaluatie Programma Aanleg (MEP Aanleg) hebben we het Monitoringprogramma Aanleg Maasvlakte 2 opgesteld: een meerjarenprogramma voor het monitoren van de effecten van de aanleg en aanwezigheid van Maasvlakte 2 op de omgeving. In opdracht van de Projectorganisatie Maasvlakte 2 zijn hiervoor in 2008 onder meer nulmetingen gedaan naar archeologische waarden in de zandwingebieden voor Maasvlakte 2 op de Noordzee. Ook is het huidige onderwatergeluid gemeten. Herhaling van deze meting tijdens de aanlegactiviteiten voor Maasvlakte 2 moet bijdragen aan de kennisontwikkeling over de eventuele effecten van onderwatergeluid op zeezoogdieren.

Het monitoringprogramma is voor een infrastructureel werk van ongekend grote omvang en heeft een vergaande ambitie voor het meten van de effecten van de aanleg van Maasvlakte 2 op beschermde natuur. De uitvoering van het programma levert zo een belangrijke bijdrage aan de kennisontwikkeling over bouwen in combinatie met de natuur. Een voorwaarde voor de start van de aanleg van Maasvlakte 2 was de goedkeuring van het monitoringprogramma door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.

Ruimte voor groen

Ruimte voor groen

De primaire functie van het havengebied is industrie, maar we willen daarnaast de kansen van de natuur zoveel mogelijk benutten. We stimuleren natuurontwikkeling zonder dat dit de primaire functie van de haven belemmert. Daar reserveren we ruimte voor.

Natuurbeschermingswet

Bedrijven die een milieuvergunning aanvragen voor nieuwe activiteiten worden sinds kort ook getoetst aan de Natuurbeschermingswet 1998. Dit betekent dat bedrijven moeten aangeven welke negatieve effecten zij eventueel verwachten voor nabijgelegen natuurgebieden. Op basis van de instandhoudingdoelen en het beheerplan voor het betreffende Natura2000-gebied beoordeelt het bevoegd gezag (de Provincie of het Ministerie van LNV) vervolgens de plannen.

Niet voor alle beschermde natuurgebieden is door de overheid al een beheerplan opgesteld dan wel zijn de instandhoudingdoelen gekwantificeerd. Hierdoor is het lastig te bepalen of een nieuwe bedrijfsactiviteit effect heeft op het natuurgebied. Vooruitlopend op beheerplannen voor het Voornes Duin en het Kapittelduinen & Solleveld zijn wij in 2008 daarom onder leiding van de Provincie Zuid-Holland gestart met het definiëren van beheermaatregelen voor deze natuurgebieden. De Natura 2000-doelen kunnen hierdoor versneld worden gehaald.

Het Havenbedrijf participeert in de Rijkscommissie Regeldruk Bedrijven. In deze commissie pleiten wij voor vermindering van de knelpunten voor de haven in relatie tot de Natuurbeschermingswetgeving.

Omgaan met beschermde soorten

Wij zijn ons bewust van de beschermde en vaak unieke natuurwaarden in het havengebied. Het betreft echter een haven- en industriegebied. Zowel onze eigen bedrijfsvoering als die van de gevestigde bedrijven moet gewaarborgd zijn. In sommige gevallen kunnen bij de vestiging van een bedrijf of de aanleg van infrastructuur bepaalde plant- en diersoorten niet op de betreffende locatie blijven. Binnen de kaders van de Flora- en faunawet hebben wij voor de beschermde rugstreeppad en groenknolorchis inmiddels generieke ontheffingen. Voor de rugstreeppad zijn in het havengebied poelen aangelegd, waar het beestje zich ongestoord kan blijven ontwikkelen. Voor een ongestoorde ontwikkeling van de zeldzame groenknolorchis hebben wij een aantal plekken gereserveerd op de leidingstroken in het havengebied.

Voor alle overige activiteiten waarbij natuurwaarden in het geding kunnen komen, zoals beheer- en onderhoudswerkzaamheden, is onze zorgplicht vastgelegd in een gedragscode. Deze is opgesteld in overleg met het Ministerie van LNV. Met de gedragscode:

- Wordt een zorgvuldige omgang met beschermde soorten planten en dieren gewaarborgd;
- Wordt een bijdrage geleverd aan de instandhouding van beschermde soorten;
- Zijn de verantwoordelijkheden voor de bescherming van natuurwaarden bij de uitvoering van werkzaamheden duidelijk vastgelegd.

Realisatie vogeleiland Slufter

In het voorjaar van 2008 hebben we samen met Rijkswaterstaat Zuid-Holland in de Slufter het Drijvend Vogeleiland gerealiseerd. Het Slufterterrein (een opslagplaats voor verontreinigde baggerspecie) vormt door de ligging aan zee een uniek broedgebied voor kustvogels. Uit onderzoek blijkt dat er geen reden is om broedvogels uit de Slufter te mijden. De ervaring leert dat de vogels zich nestelen op drooggevallen delen. Fluctuaties van het waterpeil en de aanwezigheid van instabiele eilanden geven echter risico's. Vandaar dat is besloten om voor de vogels een drijvend eiland te creëren. Het eiland is 1000 m² groot, goed voor circa 250 broedende paartjes. Al binnen 24 uur na plaatsing werd het eerste vogelpaar op het eiland gesignaleerd. Na enkele dagen is het eiland op volle capaciteit in gebruik genomen, voornamelijk door de beoogde doelgroep: de Visdief.

Project 'De Rijke Dijk'

In 2008 zijn wij samen met Rijkswaterstaat gestart met het project 'De Rijke Dijk'. Doel is om door middel van aan steigers en palen hangende substraten de natuurwaarden in het water – en daarmee de algehele waterkwaliteit – te verbeteren. De hangende substraten in het project zijn bijvoorbeeld betonplaten met extra profilering die aangroei van algen stimuleren en touwstructuren om de vestiging van algen, mossen en andere flora en fauna te faciliteren. De substraten zijn in 2008 geproduceerd en worden in het voorjaar 2009 opgehangen aan palen en steigers in het havengebied.

Natuurcompensatie Maasvlakte 2

Parallel aan de aanlegbesluiten voor Maasvlakte 2 zijn ook de besluiten genomen over natuurcompensatie. De twee compensatieprojecten zijn inmiddels gestart: de instelling van een bodembeschermingsgebied, inclusief rustgebieden, van 25.000 hectare in de Voordelta en de aanleg van 35 hectare nieuw duingebied voor de kust van Delfland. Beide projecten zorgen voor compensatie van de effecten van de aanleg en het toekomstig gebruik van Maasvlakte 2 op de beschermde natuur in de Voordelta, de duinen van Voorne en de duinen bij Hoek van Holland. In het bodembeschermingsgebied wordt de zware bodemberoerende visserij geweerd en zijn rustgebieden aangewezen voor beschermde vogelsoorten. Recreatie is hierdoor in zekere mate gezondeerd. De beschermde natuur in de Voordelta en in de duinen bij Hoek van Holland is beperkt toegankelijk voor mensen.

Leefbaarheidsprojecten BRG

Binnen het leefbaarheidprogramma 'Bestaand Rotterdams Gebied' (BRG) – één van de drie onderdelen uit Project Mainport Rotterdam – werken wij aan de projecten Kwaliteitsimpuls Oostvoornse Meer en Langtong Rozenburg. Bij het Oostvoornse Meer gaat het om een kwaliteitsverbetering van natuurlijke en recreatieve waarden. Dat doen we door het inlaten van zout water, het realiseren van recreatieve oevers en voorzieningen, het realiseren van duikobjecten en natuurherstel op het Groene Strand.

Op de Landtong Rozenburg voeren we een uniek experiment uit. De herplantplicht van bomen vullen wij hier in door spontane bosontwikkeling. Natuurlijke processen bepalen welke boom of struik waar groeit. Naast runderen (Schotse Hooglanders) zijn in 2009 ook wilde paarden (Koninks) in het gebied losgelaten. Met financiering van onze kant verzorgt Stichting Ark veldlessen in het gebied. Het afgelopen jaar hebben bijna 1500 kinderen en begeleiders ervaren dat de haven ook plaats biedt aan spectaculaire natuur.



Over dit verslag

Rapportage

Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. wil met haar online MVO-verslag jaarlijks een transparant beeld geven over haar activiteiten en doelstellingen op dit gebied. Het verslag biedt een terugblik over 2008, het tweede MVO rapportage jaar, en een vooruitblik op voorgenomen activiteiten. De focus van onze activiteiten richt zich op duurzame bereikbaarheid, energie en klimaat, luchtkwaliteitsverbetering, duurzaam gebiedsbeheer, aansluiting onderwijs/arbeid en stakeholdermanagement. Het verslag levert tevens een bijdrage aan een verdere bewustwording van maatschappelijk verantwoord ondernemen door het Havenbedrijf.

Het verslag is geschreven op basis van de MVO reporting principles van het Havenbedrijf, welke op basis van de GRI gedachtegang zijn opgesteld. In bijgaande tabel is te zien waar de verschillende onderdelen van de GRI terug te vinden zijn in het verslag. De inhoud en kwantitatieve data van de verschillende terreinen zijn door de verantwoordelijke Direct Reports (2de managementlaag) geaccordeerd en door Corporate Development en Communicatie verwerkt tot dit verslag. De data komen uit reguliere bronnen en registratiesystemen en voor de samenvatting van de financiële data is aansluiting gezocht bij het financiële jaarverslag 2008.

Het verslag is bedoeld om stakeholders een realistisch beeld te geven over de stand van zaken ten aanzien van MVO. Het Havenbedrijf heeft het afgelopen jaar al grote stappen verricht, maar is zich ervan bewust dat er nog stappen gemaakt kunnen worden.

Naast het MVO-jaarverslag brengt het Havenbedrijf een algemeen jaarverslag uit.

Scope

Het Havenbedrijf neemt deel in een aantal andere organisaties. In het algemene jaarverslag van het Havenbedrijf is een complete lijst opgenomen. Deze deelnemingen vallen buiten het kader van dit MVO-jaarverslag.

Externe Verificatie

Om er zorg voor te dragen dat het verslag juist en volledig is en het verslag een transparant beeld geeft over onze bedrijfsvoering op het gebied van MVO, heeft Ernst & Young Accountants het verslag geverifieerd. Bijgaand het assurance rapport.



Colofon

Uitgave

Havenbedrijf Rotterdam N.V.
Postbus 6622
3002 AP Rotterdam

Inhoud en redactie

Havenbedrijf Rotterdam N.V., afdelingen Corporate Strategy en Corporate Communication Strategy

Ontwerp en opmaak

Smidswater, strategy/concept/design

Tekst

Rob Wilken, Voorburg

Contact

T 010 – 252 1010
E info@portofrotterdam.com



Aan: het management van Havenbedrijf Rotterdam N.V.

ASSURANCE RAPPORT

Opdracht

Wij hebben een assurance opdracht uitgevoerd overeenkomstig Standaard 3410 'Assurance standaard inzake maatschappelijk verslagen' aangaande het MVO Jaarverslag 2008 van Havenbedrijf Rotterdam N.V. ('Havenbedrijf'). Onze assurance opdracht is gericht op het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid dat de informatie in het MVO Jaarverslag 2008 in alle van materieel belang zijnde opzichten, een betrouwbare en toereikende weergave is van het beleid, de bedrijfsvoering, de gebeurtenissen en de prestaties ten aanzien van maatschappelijk verantwoord ondernemen gedurende 2008. De vergelijkende cijfers van voor 2008 zijn geen onderdeel van ons onderzoek geweest.

De werkzaamheden die worden verricht bij het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid zijn gericht op het vaststellen van de plausibiliteit van informatie en zijn geringer in diepgang dan de procedures die wij uitvoeren bij een assurance opdracht gericht op het verkrijgen van een redelijke mate van zekerheid.

Criteria


Als toetsingscriteria hebben wij gehanteerd de 'Sustainability Reporting Guidelines' (G3) van Global Reporting Initiative, de handreiking maatschappelijk verslaggeving van de Raad voor de Jaarverslaggeving en het verslaggevingsbeleid van het Havenbedrijf. Wij zijn van mening dat deze criteria toereikend zijn voor het doel van onze assurance opdracht.

Verantwoordelijkheid van de directie

De directie van het Havenbedrijf is verantwoordelijk voor de inhoud van het MVO Jaarverslag 2008 en het opmaken ervan in overeenstemming met bovenstaande criteria. Deze verantwoordelijkheid omvat onder meer het ontwerpen, invoeren en in stand houden van een intern beheersingssysteem relevant voor het opmaken van een maatschappelijk jaarverslag dat betrouwbaar en toereikend is, het kiezen en toepassen van aanvaardbare grondslagen voor het meten en presenteren van duurzaamheidsprestaties en het maken van schattingen die onder de gegeven omstandigheden redelijk zijn. De door de directie gemaakte keuzes, de reikwijdte van het verslag en de verslaggevingsgrondslagen, inclusief de inherente specifieke beperkingen die de betrouwbaarheid van de in het verslag opgenomen informatie kunnen beïnvloeden, zijn uiteengezet in het hoofdstuk 'Over dit verslag' in dit MVO Jaarverslag.

Verantwoordelijkheid van de accountant

Het is onze verantwoordelijkheid om op basis van de boven beschreven opdracht een conclusie te formuleren over het MVO Jaarverslag 2008 van het Havenbedrijf. Wij hebben onze werkzaamheden verricht in overeenstemming met Nederlands recht. Hierin staan onder meer gedragsregels, inclusief eisen voor de onafhankelijkheid van de assurance teamleden.



Wij hebben de door ons noodzakelijk geachte werkzaamheden verricht om een deugdelijke grondslag voor onze conclusie te verkrijgen.

De belangrijkste werkzaamheden waren:

- het verkrijgen van inzicht in de branche, de organisatie en haar meest relevante maatschappelijk issues;
- het beoordelen van de aanvaardbaarheid van de gehanteerde grondslagen voor verslaggeving en de consistente toepassing ervan, alsmede van belangrijke schattingen en berekeningen, die bij het opmaken van het MVO Jaarverslag 2008 zijn toegepast;
- het uitvoeren van analytische procedures gericht op het beoordelen van de kwantitatieve gegevens;
- het verkrijgen van inzicht in de opzet en het bestaan van de gebruikte systemen en gehanteerde methoden voor het verzamelen en verwerken van de gerapporteerde informatie, inclusief het consolidatieproces;
- het door middel van deelwaarnemingen toetsen van de onderbouwing van de verstrekte kwalitatieve en kwantitatieve informatie en het bestuderen van relevante bedrijfsdocumenten;
- het houden van interviews met verantwoordelijke functionarissen, vooral gericht op het beoordelen van de plausibiliteit van de verstrekte kwalitatieve en kwantitatieve informatie in het MVO Jaarverslag 2008;
- het beoordelen van het algehele beeld van het MVO Jaarverslag 2008 aan de hand van bovengenoemde criteria.

Conclusies

Op grond van onze procedures gericht op het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid hebben wij geen reden te concluderen dat de informatie in het MVO Jaarverslag 2008 van het Havenbedrijf niet in alle van materieel belang zijnde opzichten, een betrouwbare en toereikende weergave is van het beleid, de bedrijfsvoering, de gebeurtenissen en de prestaties ten aanzien van maatschappelijk verantwoord ondernemen gedurende 2008, in overeenstemming met de 'Sustainability Reporting Guidelines' (G3) van Global Reporting Initiative, de handreiking maatschappelijk verslaggeving van de Raad voor de Jaarverslaggeving en het verslaggevingsbeleid van het Havenbedrijf.

Rotterdam, 9 april 2009

Ernst & Young Accountants
namens deze

w.g. dr. D.A. de Waard RA MA