

KLIMAATTRANSITIEPLAN HAVENBEDRIJF ROTTERDAM

DECEMBER 2025



Voorwoord

Door Boudewijn Siemons

De gevolgen van klimaatverandering worden steeds duidelijker. Om een veilige en leefbare wereld achter te laten voor toekomstige generaties, moeten we als samenleving de uitstoot van broeikasgassen snel verminderen.

Als Havenbedrijf Rotterdam hebben we al langere tijd doelen om broeikasgasemissies in de haven terug te dringen. Voor onze eigen bedrijfsvoering hebben we dit zelf in de hand, voor bedrijven en scheepvaart in de haven is het complexer en zijn we afhankelijk van anderen. Maar we voelen een verantwoordelijkheid om ons in te zetten voor reductie van broeikasgasemissies in het havengebied en om in 2050 klimaatneutraal te zijn. Dit klimaattransitieplan laat zien welke inspanningen we leveren naar 2030, zowel voor de eigen bedrijfsvoering als voor bedrijven en scheepvaart in het havengebied. Het plan geeft ook een doorkijk naar 2050.

Het afgelopen jaar hebben verschillende bedrijven hun productie in Rotterdam stilgelegd of investeringsplannen afgeblazen. Elk geval is anders maar een aantal factoren komt steeds terug. Verschillende factoren maken de investeringen in verduurzaming van bestaande productieprocessen moeilijk: hogere netwerkkosten in Nederland dan omliggende landen, netcongestie, stikstofproblematiek, lange doorlooptijd voor vergunningen en onzekerheid over het overheidsbeleid. Voor investeringen in nieuwe industrie, zoals fabrieken die biobrandstoffen maken of plastic recyclen, speelt ook een rol dat de vraag naar duurzame producten achterblijft en er onzekerheid is over het overheidsbeleid dat die vraag zou kunnen aanjagen.

Het Planbureau voor de Leefomgeving gaf in september 2025 aan dat het "heel erg onwaarschijnlijk" is dat Nederland er in slaagt in 2030 55% minder broeikasgassen uit te stoten dan in 1990. Ook voor de bedrijven in de haven is het door eerdergenoemde oorzaken inmiddels onwaarschijnlijker dat dit reductiedoel in 2030 gehaald wordt.

Tegelijkertijd is er ook goed nieuws. Recent besloot een tweede bedrijf te starten met de bouw van een grote fabriek voor de productie van groene waterstof op de Maasvlakte. En we staan op de drempel van substantiële opschaling van walstroomfaciliteiten voor zeeschepen die in Rotterdam aanmeren. Ik ben er dan ook van overtuigd dat we de transitie naar klimaatneutraliteit gaan maken mét behoud van een vitale industriesector die bijdraagt aan een hoog niveau van brede welvaart.

Rotterdam is door zijn ligging, aanbod van windenergie van zee, haveninfrastructuur, achterlandverbindingen en goed geschoolde werknemers een goede locatie voor industrie. Door onverminderd door te gaan met de energietransitie versterken we tegelijkertijd onze innovatiekracht en werken we aan de weerbare economie van de toekomst; een economie die circulair en natuurinclusief is en die wordt aangedreven door duurzame energie.

De opgave waarvoor we staan is groot en complex. Samenwerking met overheden, bedrijven, kennisinstellingen en NGO's is een voorwaarde om de klimaatdoelen te kunnen realiseren. Laten we deze belangrijke uitdaging met vastberadenheid en optimisme samen aangaan.

Boudewijn Siemons

CEO Havenbedrijf Rotterdam
December 2025



Onze aanpak om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen richting 2030

Ons doel is een klimaatneutrale haven in 2050. Als Havenbedrijf Rotterdam ondersteunen we de transitie naar een klimaatneutrale en circulaire economie. Samen met klanten en stakeholders creëren we economische én maatschappelijke waarde. Deze missie en onze purpose "Connecting the world, building tomorrow's sustainable port", vormen het fundament voor onze strategische koers.

Dit klimaattransitieplan beschrijft zowel onze aanpak en doelen voor het reduceren van de emissies van het Havenbedrijf zelf, als onze inspanningen om de emissies van bedrijven in het havengebied terug te dringen. Hoewel deze emissies niet direct onder onze controle

vallen, zetten we onze invloed in om ook deze emissies - binnen én buiten onze waardeketen - te helpen verminderen. We doen dit aan de hand van vier strategische doelen, namelijk:

- A. Verminderen van de uitstoot van bedrijven in het havengebied**
- B. Transformatie naar een industrieel complex met bedrijven die schone energie(dragers) produceren**
- C. Transformatie naar een chemiecomplex met bedrijven die duurzame en circulaire grondstoffen gebruiken**
- D. Verminderen van de uitstoot van het Havenbedrijf.**

In dit klimaattransitieplan beschrijven we hoe het Havenbedrijf Rotterdam invulling geeft aan de reductie van broeikasgasemissies. Deze eerste versie omvat het bestaande beleid en onze inspanningen en doelen, met als horizon het jaar 2030.

Onze rol in de transitie

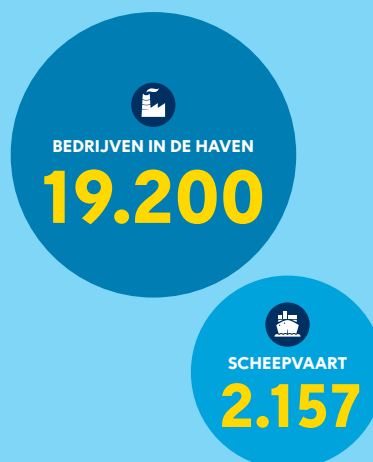
- Vlotte en veilige afhandeling scheepvaart
- Aanleg en onderhoud van infrastructuur
- Creëren van juiste condities
- Samenwerking bevorderen
- Actief adresseren en aanpakken knelpunten
- Investeren in transitieprojecten

BEÏNVLOEDEN

CONTROLE

A: Verminderen uitstoot van bedrijven in het havengebied

Emissies 2024
in kton CO₂e



B: Transformatie industrieel complex samen met bedrijven

Productie schone energie(dragers) 2024
in mln ton



Onze ambitie: Een havengebied waarin bedrijven schone brandstoffen en andere schone energiedragers produceren

C: Transformatie chemiecomplex samen met bedrijven

Gebruik duurzame en circulaire grondstoffen 2024
in mln ton



Onze ambitie: Productie door bedrijven in het havengebied met gebruik van duurzame en circulaire grondstoffen

D: Verminderen uitstoot Havenbedrijf

Emissies 2024
in kton CO₂e



Onze inspanningen en doelen

	Strategische doelen Havenbedrijf Rotterdam	Inspanningen Havenbedrijf Rotterdam	Doelstellingen 2030
BĚINVLOEDEN	A. Verminderen van de uitstoot van broeikasgassen van bedrijven in het havengebied	Bedrijven in de haven. Early business development, contractafspraken maken, duurzaamheidskortingen, investeren in infrastructuur en samenwerken in de keten.	55% CO ₂ e reductie t.o.v. 1990
	B. Transformeren naar een industriecomplex met bedrijven die schone energie(dragers) produceren	Scheepvaart. Duurzaamheid stimuleren middels prijsbeleid, investeren in walstroomvoorzieningen en digitale oplossingen, vergroten efficiency in port call proces	20% CO ₂ e reductie t.o.v. 2019
	C. Transformeren naar een chemiecomplex met bedrijven die duurzame en circulaire grondstoffen gebruiken	Energie(dragers). Capaciteit en financiële middelen als stimulans voor alternatieve brandstoffen en hernieuwbare energie, het opzetten van een waterstofnetwerk	Productie schone energie(dragers) >20% van fossiele productie 2019
	D. Verminderen van de uitstoot van broeikasgassen van het Havenbedrijf	Grondstoffen. Stimuleren gebruik duurzame grondstoffen, stimuleren opschalen initiatieven circulair grondstoffsysteem, vestigen circulaire industrie	Circulair grondstoffengebruik >20% van fossiele gebruik 2019
CONTROLLE		Woon-werk verkeer. Vermindering reiskilometers, groen reisbeleid	50% CO ₂ e reductie t.o.v. 2019
		Zakelijk reizen. Vermindering reiskilometers, groen reisbeleid	80% CO ₂ e reductie t.o.v. 2019
		Commercieel vastgoed. Verduurzamen vastgoedportfolio d.m.v. BREEAM-normen	45% CO ₂ e reductie t.o.v. 2019
		Opdrachten aannemers. Roadmaps voor duurzame grond-, weg- en waterbouw handhaven en het convenant Schoon- en Emissieloos Bouwen naleven	45% (brandstoffen) en 25% (materialen) CO ₂ e reductie
		Vaartuigen, voertuigen en corporate vastgoed. Verduurzamen eigen vloot, elektrificatie wagenpark en verduurzamen vastgoedportfolio	90% CO ₂ e reductie t.o.v. 2019
		Ingekochte energie. Inkoop groene stroom en stadswarmte	

December 2025

INHOUDSOPGAVE

Hoofdstuk 1 Introductie

6

- Onze ambitie 6
- Inleiding 6
- Wereldhaven in transitie 8
- Toekomstscenario's 2050 9
- Decarbonisatie haven- en industriecomplex 10
- Externe ontwikkelingen 11
- Strategie en aanpak CO₂e reductie 12
- Inspanningen, invloed en impact 13

Hoofdstuk 2 Verminderen uitstoot havengebied

14

- Toelichting doel 14
- Bedrijven in de haven 15
- Scheepvaart 17
- Spoor- en wegvervoer 19

Hoofdstuk 3 Transformatie industriecomplex

20

- Toelichting doel 20
- Energie(dragers) 21

Hoofdstuk 4 Transformatie chemiecomplex

23

- Toelichting doel 23
- Grondstoffen 24

Hoofdstuk 5 Verminderen uitstoot Havenbedrijf

25

- Toelichting doel 25
- Vaartuigen, voertuigen, vastgoed en ingekochte energie 27
- Woon-werk verkeer, zakelijke reizen en opdrachten aannemers 28

Hoofdstuk 6 Samenwerking en organisatie

29

- Partners in de energietransitie 30
- Financiële middelen 31
- Bestuurlijke aansturing 32

Bijlage 1 Tijddlijn visies

33

Bijlage 2 Overzicht broeikasgas- emissies Havenbedrijf Rotterdam

36

Bijlage 3 Partners in de energietransitie

38

HOOFDSTUK 1

INTRODUCTIE



Onze ambitie

Onze missie is om samen met stakeholders economische en maatschappelijke waarde te creëren door duurzame groei te realiseren. Het Havenbedrijf Rotterdam streeft naar een toekomstbestendige haven die actief bijdraagt aan het beperken van klimaatverandering.

In lijn met klimaatafspraken op nationaal en internationaal niveau werken we aan substantiële emissiereducties binnen onze eigen operaties én in de bredere havenketen. Onze ambitie is een structurele verlaging van de uitstoot, met als einddoel een klimaatneutrale haven in 2050. Hiervoor richten we ons op het stimuleren van de energie- en grondstoffentransitie, het verduurzamen van logistieke processen en het bevorderen van innovatie.

Systeemverandering is alleen mogelijk in samenwerking met bedrijven, overheden en maatschappelijke partners. Daarom zetten we ook in op het beïnvloeden van beleid en het creëren van de juiste randvoorwaarden voor een versnelde transitie.

Ons langetermijndoel is Net Positive: we willen als organisatie per saldo méér waarde creëren voor maatschappij en omgeving dan we onttrekken. We streven naar een toekomst waarin economische activiteiten, zorg voor milieu en omgeving, en sociale betrokkenheid in balans zijn én elkaar versterken – met als doel een gezonde, duurzame samenleving waarin onze impact structureel positief is.

“Een klimaatneutraal haven- en industriecomplex in 2050 is ons doel.”

Het plan

In dit klimaattransitieplan beschrijven we hoe het Havenbedrijf Rotterdam invulling geeft aan het reduceren van broeikasgasemissies binnen onze eigen organisatie, én hoe we onze invloed aanwenden om emissiereductie in de haven en haar ketens te stimuleren.

Deze eerste versie van het klimaattransitieplan omvat het bestaande beleid met een horizon tot 2030. Als Havenbedrijf¹ kijken we echter nadrukkelijk verder dan deze termijn. In een volgende versie van het plan zullen we ook de aanpak voor de periode na 2030 richting een klimaatneutrale haven beschrijven.

We hebben de ambitie om, samen met bedrijven in de haven, een leidende rol te hebben in de energie- en grondstoffentransitie. Dit plan richt zich zowel op concrete emissiereductie binnen onze eigen operaties als op het faciliteren van systeemverandering in de bredere havenketen. Transparantie, meetbaarheid en maatschappelijke betrokkenheid vormen de kern van onze aanpak.

Onze rol

De kerntaken van het Havenbedrijf zijn de duurzame ontwikkeling, beheer en exploitatie van de haven, het handhaven van de vlotte en veilige afhandeling van de scheepvaart en het ondersteunen van de toekomstbestendigheid van de Rotterdamse haven. Het Havenbedrijf verhuurt terreinen aan bedrijven, vooral aan op- en overslagbedrijven en de (petro)-chemische industrie, waaronder energieproducenten. We investeren in innovatieve technologieën, veiligheid en klantspecifieke en openbare infrastructuur, zoals wegen in het havengebied, kademuren en aanlegsteigers en in de ontwikkeling van nieuwe haventerreinen. We willen daar waar mogelijk onze invloed inzetten om, samen met onze partners in logistiek, energie en productie, bij te dragen aan het verminderen van emissies, door:

- Grond te verhuren en afspraken te maken over verduurzaming bedrijven;
- Te investeren in (energie-) infrastructuur (voor o.a. waterstof en CO₂);
- Financiële prikkels zoals korting op havengelden en huur te bieden;
- Samenwerking te bevorderen en juiste condities te creëren voor verminderen CO₂e-uitstoot².

Onze strategie

Onze purpose “Connecting the world. Building tomorrow’s sustainable port”, samen met onze missie en de context waarin we ons bevinden, vormen de basis voor onze strategie. ‘Klimaatneutraal en circulair’ is één van de vier strategische speerpunten in onze ondernemingsstrategie. Ons gezamenlijke doel in 2050 is netto geen CO₂e uitstoot: een klimaatneutraal en circulair haven- en industriecomplex. Onder het speerpunt ‘klimaatneutraal en circulair’ vallen vier doelen:

Beïnvloeden:

- A. Verminderen van de uitstoot van broeikasgassen van bedrijven in het havengebied;
- B. Transformeren naar een industriecomplex met bedrijven die schone energie(dragers) produceren;
- C. Transformeren naar een chemiecomplex met bedrijven die duurzame en circulaire grondstoffen gebruiken.

Controle en beïnvloeden:

- D. Verminderen van uitstoot van broeikasgassen van het Havenbedrijf.

2. CO₂e staat voor koolstofdioxide-equivalent. Dit is een maat-eenheid om de uitstoot van verschillende broeikasgassen te vergelijken op basis van hun broeikaseffect.

1 In deze tekst wordt met ‘Havenbedrijf’ bedoeld: Havenbedrijf Rotterdam.

Connecting the world, building tomorrow’s sustainable port

Leeswijzer

In dit klimaattransitieplan staan onze vier strategische doelen centraal op weg naar een klimaatneutrale haven. Aan elk strategisch doel zijn emissiebronnen gekoppeld, geformuleerd volgens de scope 1-, 2- en 3-indeling van het Greenhouse Gas (GHG) Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard³. Per doel lichten we onze aanpak toe voor de bijbehorende emissiebronnen.

In hoofdstuk 2 t/m 5 beschrijven we onze aanpak per strategisch doel, en in hoofdstuk 6 geven we inzicht in onze investeringsagenda, samenwerkingen in de keten en de bestuurlijke aansturing.

Op de volgende pagina omschrijven we de transitie waarin de haven zich bevindt en waarin het Havenbedrijf een rol speelt. Daarna geven we een doorkijk naar 2050, lichten we onze toekomstscenario's toe, net als een aantal relevante externe ontwikkelingen en tonen we welke emissiebronnen bij onze strategische doelen horen.

3 De internationale standaard voor verslaggeving over uitstoot van broeikasgassen

Wereldhaven in transitie

Samen met partners werkt het Havenbedrijf aan verduurzaming binnen én voorbij de haven.

Europa werkt aan een nieuw energiesysteem, en de haven van Rotterdam wil hieraan actief bijdragen. De klimaatdoelstellingen zijn helder: minimaal 55% CO₂-reductie in 2030 ten opzichte van 1990 en klimaatneutraliteit in 2050. Als grootste haven van Europa is Rotterdam een cruciale schakel in internationale handels-, energie- en grondstoffsysteem. Meer dan 30% van de containerstromen voor Noordwest-Europa verloopt via de haven, en circa 13% van de Europese energievraag komt jaarlijks via Rotterdam binnen. Via de haven wordt bovendien drie keer zoveel energie vervoerd als Nederland zelf verbruikt.

Binnen het ARRA-cluster (Antwerp-Rotterdam-Rhine-Ruhr Area) is de energie-intensieve industrie sterk onderling verbonden, wat de internationale rol van de haven onderstreept. De contracten die het Havenbedrijf afsluit zijn veelal langetermijn en weerspiegelen de strategische positie van de haven in mondiale ketens.

Hoe Europa haar energievoorziening decarboniseert, heeft daarom directe impact op de haven van Rotterdam. Bij ketenemissies en internationale energiestromen is samenwerking met partners essentieel. De transitie vraagt om internationale samenwerking en gezamenlijke inspanning van bedrijven, overheden en andere partners, binnen én buiten de haven.



Foto: Tweede Maasvlakte in aanbouw

Toekomstscenario's naar 2050

De scenario's verkennen uiteenlopende wereldbeelden, tonen de mogelijke impact op het haven- en industriecomplex en bieden richting voor onze strategische keuzes.

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft vier toekomstscenario's, die elk leiden tot een onderscheidende prognose voor de ontwikkeling van het haven- en industriecomplex en de ladingstromen door de haven richting 2050.

Externe drijvende krachten die een rol spelen bij deze ontwikkeling zijn onder andere geopolitieke stabiliteit, overheidsbeleid en maatregelen tegen klimaatverandering. Deze factoren zijn onzeker en hebben grote impact op het functioneren en de keuzes van bedrijven in het haven- en industriecomplex.

Met behulp van deze scenario's kunnen we richting geven aan onze eigen strategische besluitvorming, bijvoorbeeld over investeringskeuzes, infrastructuurontwikkeling en samenwerkingsvormen. Samen met onze stakeholders scherpener we onze strategie aan en maken we deze robuust binnen de verschillende scenario's.

De scenario's helpen ons ook om te duiden dat veel emissies en transitiekeuzes in het havengebied buiten onze directe controle vallen. De bedrijven in het havengebied opereren zelfstandig en maken

hun eigen strategische keuzes, bijvoorbeeld over technologie, grondstoffen, energiegebruik en investeringen. Hun gedrag wordt mede bepaald door externe ontwikkelingen zoals internationale regelgeving, marktprijzen, beschikbaarheid van duurzame alternatieven en geopolitieke verhoudingen. Door te werken met toekomstscenario's kunnen we beter inspelen op verschillende omstandigheden waarin bedrijven in het havengebied opereren. De scenario's zijn bedoeld om de toekomst te verkennen met als doel vandaag betere beslissingen te nemen.

Deze scenario's helpen ons niet alleen bij het maken van strategische keuzes, maar ook bij het positioneren van onze rol binnen een complex en veranderlijk ecosysteem. Vanuit onze eigen rol en verantwoordelijkheid zetten we ons in om systeemverandering mogelijk te maken. Daarbij trekken we samen op met publieke en private partners, om ook bij te dragen aan het verminderen van emissies die buiten onze directe invloedssfeer vallen.



Connected Deep Green



Regional Well-Being



Protective Markets



Wake-Up Call

ONZE VISIE RICHTING 2050

Decarbonisatie van het haven- en industriecomplex

Sinds 2011 werkt het Havenbedrijf samen met partners aan verduurzaming binnen én voorbij de haven. Direct na het klimaatakkoord van Parijs, in 2016, heeft het Wuppertal Instituut een studie uitgevoerd in opdracht van Havenbedrijf Rotterdam (zie [bijlage 1](#)). Deze studie omschrijft CO₂-reductiepaden richting 2050 en vormde de basis voor onze energietransitiestrategie. Het rapport onderzoekt hoe het industriecomplex in de haven van Rotterdam zich kan aanpassen aan een wereld waarin fossiele brandstoffen systematisch worden afgebouwd. Belangrijkste transitie-elementen zijn elektrificatie van industriële processen, koolstofarme waterstof als alternatieve energiedrager, CO₂-afvang en -opslag (CCS), nieuwe infrastructuur voor elektriciteit, warmte en waterstof, en samenwerking binnen het cluster om schaalvoordelen te benutten.

Havenvisie 2050: stip op de horizon

[De Havenvisie 2050](#), opgesteld met partners, is ons kompas richting een concurrerende, duurzame en weerbare haven. Kernprincipes zijn slimme en schone logistiek, concurrerende, klimaatneutrale en circulaire industrie, toekomstbestendige arbeidsmarkt, kwaliteit leefomgeving, natuur en milieu én een wendbare en weerbare haven. Het overzicht hiernaast toont wat dit betekent voor het terugdringen van broeikasgasemissies in het havengebied, op weg naar een klimaatneutraal en circulair haven- en industriecomplex.

Reductiepaden naar 2050

Op basis van deze visie werkt het Havenbedrijf aan een update van kansrijke én wenselijke CO₂-reductiepaden. Deze paden schetsen niet alleen het eindbeeld, maar ook de route ernaartoe. Ze laten zien hoe bedrijven in het haven- en industriecomplex overstappen op schone energie(dragers) en producten, en gebruikmaken van duurzame, circulaire grondstoffen. De reductiepaden geven daarbij richting aan welke producten, materialen en energiedragers in Rotterdam gewenst zijn, waarbij rekening wordt gehouden met sociaaleconomische-, milieu- en strategische effecten. Hoewel de emissies van bedrijven in het havengebied niet onder onze directe controle vallen, zetten we onze invloed in om ook deze emissies – binnen én buiten onze waardeketen – te helpen verminderen. Dit doen we samen met stakeholders zoals bedrijven en overheden. Ons gezamenlijke doel in 2050 is netto geen CO₂e uitstoot: een klimaatneutraal en circulair haven- en industriecomplex.

VISIE OP HET HAVEN- EN INDUSTRIECOMPLEX IN 2050



Scheepvaart naar zero-emissie en slimme logistiek

Binnenvaart is klimaatneutraal en zeeschepen varen op hernieuwbare brandstoffen (soms ook nucleaire aandrijving). Rotterdam is het belangrijkste bunkerstation voor hernieuwbare energie. De sector maakt gebruik van datagedreven systemen met sensoren in infrastructuur. In de haven varen schepen semi-autonoom en daarbuiten volledig autonoom.



Raffinageprocessen gebaseerd op hernieuwbare en circulaire grondstoffen

De raffinagesector produceert hernieuwbare brandstoffen voor luchtvaart, scheepvaart en defensie. Door elektrificatie neemt de vraag naar fossiele brandstoffen sterk af. Aardolieraffinage verdwijnt grotendeels, industrie is ingrijpend getransformeerd en er vindt bioraffinage en productie van synthetische brandstoffen plaats. Olie-import en doorvoer van fossiele producten blijven beperkt tot een minimale hoeveelheid. Fabrieken zijn deels omgebouwd, er heeft een afbouw van productie op basis van fossiele grondstoffen plaatsgevonden en nieuwe industriële activiteiten zijn toegevoegd.



Chemische industrie: circulair en biogeen

De sector investeert in nieuwe duurzame technologieën en schakelt over op circulaire en biogene grondstoffen. Fossiele grondstoffen worden tot een minimum beperkt. Belangrijke energiedragers en grondstoffen zijn waterstof, biograndstoffen, afvalplastics, secundaire grondstoffen en CO₂. Toekomstige chemie bestaat o.a. uit productie van kunststoffen en basischemicaliën uit nieuwe grondstoffen, chemische recycling en het chloor- en zoutcluster.



Energiesysteem: elektrificatie, optimalisatie en energieknooppunt

De energievoorziening is zoveel mogelijk geëlektrificeerd, aangevuld met biomassa, waterstof en LNG. Offshore wind is de belangrijkste bron voor energieopwekking. Er is ruimte voor één of twee grote kerncentrales of meerdere kleinere (small modular reactors). Het energiesysteem is volledig geoptimaliseerd met vraag- en aanbodafstemming, lokale smart grids en grootschalige energieopslag. De haven als energiehub draait op (groene) elektriciteit, waterstof en andere (grotendeels niet-fossiele) energiedragers. Rotterdam speelt een sleutelrol in het Nederlandse en Europese energiesysteem.



Grondstoffen: hergebruik en terugwinning

Afvalplastics en andere secundaire grondstoffen dienen als input voor nieuwe productieprocessen. Voorbewerking en recycling van reststromen vinden plaats op de meest geschikte locaties, binnen of buiten de haven. Recyclebedrijven winnen kritieke materialen terug uit batterijen, windturbines en zonnepanelen.

Externe ontwikkelingen

Om de eerste stappen van de transitie tot een succes te maken is op korte termijn meer duidelijkheid en zekerheid nodig over een aantal onderwerpen. Wij blijven ons inspannen om invloed uit te oefenen op deze ontwikkelingen.

Het investeringsklimaat staat in Nederland en dus ook in de Rotterdamse haven onder druk. De transitie naar een duurzaam haven- en industriecomplex vraagt om grote investeringen in nieuwe productie-methoden en in de energieinfrastructuur.

Volgens de [Klimaat- en Energieverkenning 2025](#) van het Planbureau voor de Leefomgeving is het zeer onwaarschijnlijk dat Nederland het klimaatdoel van 55% CO₂-reductie in 2030 haalt; de verwachte reductie ligt tussen de 45% en 53% ten opzichte van 1990. Aanvullende, structurele maatregelen zijn nodig om de juiste voorwaarden te creëren voor een gezond investeringsklimaat en om op termijn klimaatneutraal te worden.

Wij hebben in verschillende mate invloed op de voorwaarden die nodig zijn om de klimaatdoelstellingen voor het havengebied te realiseren, bijvoorbeeld door het stimuleren van bepaalde keuzes of het actief zoeken naar oplossingen voor knelpunten. We blijven onze invloed aanwenden waar mogelijk, maar het halen van een groot deel van onze doelstellingen is mede afhankelijk van keuzes en acties van beleidsmakers, klanten en andere partners. De belangrijkste externe ontwikkelingen en omstandigheden die invloed hebben op het realiseren van onze doelstellingen worden hier besproken.

Beperkte netcapaciteit

De beschikbaarheid van elektriciteit staat onder druk. De overbelasting van het elektriciteitsnet, ook wel netcongestie genoemd, zorgt ervoor dat het krijgen van een netaansluiting lastig is. Elektrificatie is een cruciale stap naar verduurzaming en bedrijven kunnen door-gaans pas een investeringsbeslissing nemen als zij zekerheid hebben dat nieuwe installaties kunnen worden aangesloten op kritieke infra-structuur. Als gevolg van de netcongestie moeten verduurzamings-plannen worden uitgesteld, kunnen uitbreidingen niet plaatsvinden en kunnen nieuwe bedrijven besluiten zich toch elders te vestigen.

Hoge energiekosten

De energiekosten zijn hoog vergeleken met concurrerende indus-trielocaties wereldwijd. Tegelijkertijd zijn energiekosten in Nederland hoger dan in omliggende landen. Hoge Nederlandse nettarieven ondergraven de concurrentiekracht en belemmeren investeringen in verduurzaming.

Vertraging vergunningen

Als staatsdeelneming spannen we ons in om de realisatie van het rijksbeleid op de energie- en grondstoffentransitie aan te jagen. Toch zien we keer op keer dat projecten en investeringen in de energie- en grondstoffentransitie worden geconfronteerd met langdurige ver-gunningsprocessen. Het verlenen van vergunningen wordt vertraagd door lange doorlooptijden, beperkte capaciteit en veranderende regelgeving die vaak onvoldoende aansluit op de energietransitie.

Technologische ontwikkelingen

Voor sommige technologische ontwikkelingen, zoals AI en andere innovaties om de energietransitie te versnellen, zijn nader onderzoek en demonstratieprojecten nodig om processen te optimaliseren en kosten te drukken.

Consistent beleid

Consistent beleid is cruciaal voor het vertrouwen in het vestigings-klimaat in Nederland op de lange termijn. Daarnaast is consistent beleid nodig om de vraag naar duurzame energiedragers, zoals waterstof, te stimuleren. Een voorbeeld van onze afhankelijkheid van (consistent) beleid is de Wet verbod op kolen bij elektriciteits-productie die stelt dat het vanaf 2030 voor alle elektriciteitscentrales in Nederland verboden is om kolen als brandstof te gebruiken. Op basis van deze wet zullen twee kolencentrales op de Maasvlakte sluiten, wat resulteert in een CO₂-reductie van 3,6 Mton en een aan-zienlijke bijdrage levert aan het behalen van onze 2030-doelstellin-gen voor bedrijven in het havengebied.

Stikstofproblematiek

Het uitblijven van besluiten omtrent gebiedsgerichte oplossingen in combinatie met een geborgd pakket aan emissiereductiemaat-regelen inclusief natuurherstelmaatregelen leidt tot vertraging of uitstel van investeringen die nodig zijn voor de energietransitie.

Ruimte

Momenteel is slechts 2% van de fysieke ruimte in de haven vrij uitgeef-baar, terwijl de vraag naar fysieke ruimte voor verschillende oppor-tunities en projecten groter is. Ook de vraag naar infrastructuur en ondergrondse ruimte neemt toe en loopt tegen grenzen aan. Het is cruciaal dat in de Nota Ruimte de noodzakelijke ontwikkelingen voor de transitie van de haven voldoende zijn geborgd. De ombouw van grote industriële installaties kost jaren, waarbij de benodigde ruimte voor nieuwe ontwikkelingen en bijbehorende infrastructuur aan de voorkant moet worden gepland en niet achteraf ingepast.

Daarnaast zijn er nieuwe ruimtevragers uit nationale programma's, zoals defensie, kernenergie en windenergie van zee met omzetting naar waterstof in de haven. De ruimteopgave van de Rotterdamse haven is om die reden urgent en fors. Het Havenbedrijf ervaart nu al een ruimtetekort in de transitie en veel analyses geven aan dat ruimtetekort reëel is. Daarom gaan we samen met rijk en regio (de NOVEX-partners) de mogelijke oplossingen voor het ruimtevraagstuk verkennen.

Arbeidsmarkt

De komende jaren verandert de arbeidsmarkt in de haven en indus-trie door de energie-, grondstoffen- en digitale transitie. Het opleiden van technici en IT-talent in leer/werk-onderwijs en een evenwicht-ige en inclusieve arbeidsmarkt die toegankelijk is voor een breder arbeidspotentieel (inclusief omscholing, opleiden van statushou-ders en stimuleren innovaties voor verhogen arbeidsproductiviteit) is cruciaal.

Scheepvaart decarbonisatie en regelgeving

Een level-playing field is essentieel om pilots op te schalen. Regel-geving is daarbij de belangrijkste driver. De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) werkt aan het Net Zero Framework, een pakket maatregelen om internationale scheepvaart in lijn te brengen met de klimaatdoelen. De IMO heeft de besluitvorming onlangs met één jaar uitgesteld vanwege gebrek aan consensus tussen lidstaten. Dit betekent dat de inwerkingtreding waarschijnlijk pas in 2028 plaats-vindt. Het uitstel zorgt voor onzekerheid in de sector en vertraagt investeringsbeslissingen in zero- en near-zero-emissieschepen en brandstoffen.

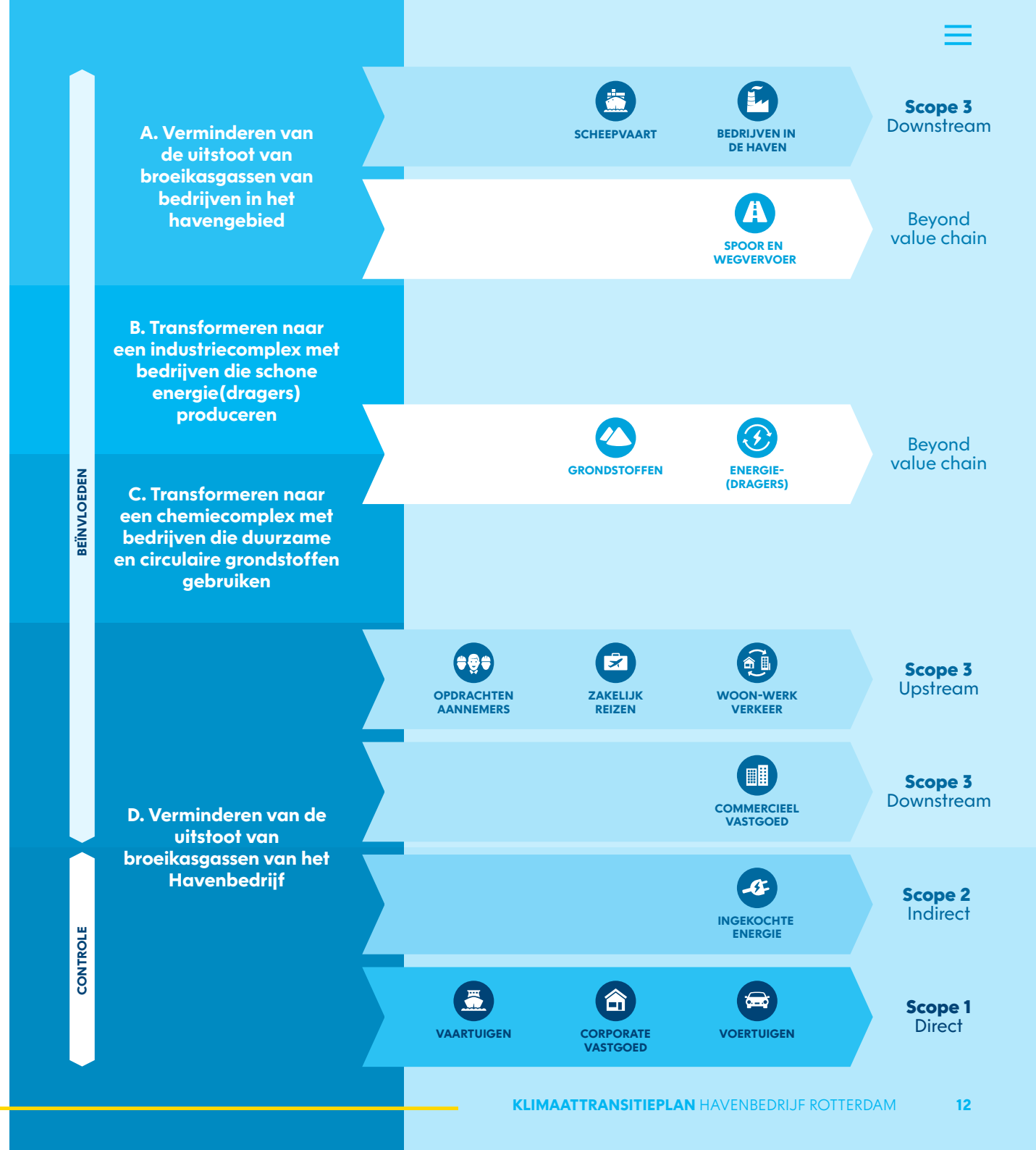
Strategie en aanpak CO₂e-reductie, Havenbedrijf, havengebied en keten

We reduceren onze eigen emissies waar we directe controle op hebben, want ook onze eigen organisatie en leveranciers moeten klimaatneutraal en circulair worden. Daarnaast stimuleren we de transformatie van de haven en het industriecomplex.

Vier strategische doelen (A-D) vormen de basis voor acties die bijdragen aan significante CO₂e-reductie van onze eigen emissies én het beïnvloeden van reductie in de haven en ketens. In het overzicht hiernaast zijn per doel de relevante emissiebronnen benoemd.

Voor het definiëren van scope 1-, 2- en 3-emissies hanteren we het Greenhouse Gas (GHG) Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard, de internationale standaard voor broeikasgasrapportage. Dit protocol maakt onderscheid op basis van de herkomst van emissies. Een overzicht van onze emissies is te vinden in [bijlage 2](#).

Naast onze acties op scope 1, 2 en 3 beschrijven we ook onze inzet voor het terugdringen van emissies buiten onze waardeketen. We focussen ons daarbij op schone energiedragers en duurzame, circulaire grondstoffen (doel B+C, beyond value chain). Voor het verminderen van emissies van bedrijven in het havengebied (doel A, scope 3 downstream), dragen we bij binnen onze invloedssfeer. Het verminderen van (in)directe emissies van het Havenbedrijf (doel D, scope 1, 2 en 3) gaat over uitstoot van onze eigen vaartuigen en activiteiten van aannemers en leveranciers.



Onze inspanningen, invloed en impact

We werken aan het reduceren van onze eigen emissies, en ook aan het beïnvloeden van de transitie in de haven en daarbuiten.

Onze strategie richt zich op het ondersteunen van de transitie naar een klimaatneutrale en circulaire economie. Daarom werken we aan het terugdringen van scope 1-, 2- en 3-broeikasgasemissies, én aan het reduceren van emissies buiten onze waardeketen. Hoewel onze invloed daar beperkt is, vinden we het belangrijk om ook daar actie te ondernemen, omdat juist daar de grootste reductieopgave ligt. Voor alle emissiebronnen, inclusief beyond value chain, hebben we doelen geformuleerd voor 2030.

Onze inspanningen zijn gebaseerd op onze rol en de mate van invloed die we hebben. Deze rol omvat onder meer: de veilige en efficiënte afhandeling van het scheepvaartverkeer, aanleg en onderhoud van infrastructuur, creëren van de juiste condities, bevorderen van samenwerking, aanpakken van knelpunten en investeren in transitieprojecten.

Onze invloed verschilt per domein:

- Scope 1: operationele controle van de directe emissies van onze eigen bedrijfsmiddelen
- Scope 2: (in)directe controle op de ingekochte energie
- Scope 3: beïnvloeden van emissies in de waardeketen via samenwerking en beleidsafstemming, met partners waarmee we contractuele relaties hebben (leveranciers, bedrijven in de haven en scheepvaart)
- Beyond value chain: beperkte invloed op de transitie naar schone energie(dragers) en duurzame en circulaire grondstoffen

Vanuit onze rol en verantwoordelijkheid hebben we onze strategie vertaald naar concrete doelen en inspanningen om emissies te reduceren.

Beyond Value Chain Emissies

Onder beyond value chain emissies verstaan wij broeikasgasemissies die buiten de directe en indirecte emissies van het Havenbedrijf vallen en daarom niet worden meegenomen in onze formele CO₂e-voetafdruk (scope 1, 2 en 3). Beyond value chain emissies liggen buiten onze controle, maar kunnen wel verbonden zijn aan onze rol in mondiale logistieke en industriële ketens. Hoewel deze emissies niet tot onze eigen scope 1-, 2- en 3-CO₂e-voetafdruk behoren, kunnen en willen we onze invloed aanwenden om ze te reduceren.

IMPACT OP HET KLIMAAT

INVLOED HAVENBEDRIJF

**B: Transformatie
industriecomplex**

Beyond value chain

**C: Transformatie
chemiecomplex**

Beyond value chain

**A: Verminderen uitstoot
bedrijven havengebied**

**Beyond value
chain**

**Scope 3
downstream**

**D: Verminderen
uitstoot Havenbedrijf**

**Scope 3
upstream en
downstream**

Scope 2

Scope 1

BEÏNVLOEDEN

CONTROLE

DOEL A: VERMINDEREN VAN DE UITSTOOT VAN BEDRIJVEN IN HET HAVENGEBIED



Bedrijven in de haven en scheepvaart

Wij willen dat de uitstoot van broeikasgassen in ons beheergebied voor 2030 significant vermindert. Deze emissies zijn zgn. indirecte (scope 3) emissies van het Havenbedrijf en komen van bedrijfsmiddelen van klanten. Het is inherent aan scope 3 emissies dat we over deze emissies geen controle hebben. We spannen ons in om de reductie van deze emissies te beïnvloeden.

Daarvoor ontwikkelen we strategie en beleid waarbij het reduceren van scope 3-emissies expliciet onderdeel is van onze doelstellingen. Aan de hand van de strategie en het beleid implementeren we maatregelen en incentives die de gevestigde bedrijven en de scheepvaartbranche stimuleren hun CO₂e emissies te reduceren.

Spoor- en wegvervoer

De emissies van spoor- en wegvervoer vallen buiten onze directe invloedssfeer omdat we met spoor- en wegvervoerders geen klant-leverancier relatie hebben. Deze emissies komen wel vrij in ons beheergebied. Vanuit onze rol als beheerder van het havengebied spannen wij ons ook in om bij te dragen aan emissiereductie van het spoor- en wegvervoer in de transitie naar een klimaatneutrale haven.

“Wij willen dat de uitstoot van broeikasgassen in ons beheergebied voor 2030 significant vermindert.”



Bedrijven in de haven

Onze aanpak

Met 19,2 Mton uitstoot CO₂e in 2024 is de uitstoot van de bedrijven in het havengebied (onze klanten met een landlease contract) een grote bron van CO₂e emissies. De meeste emissies komen van olie-raffinaderijen (45%), energiecentrales (26%) en chemische industrie (22%).

Wat het Havenbedrijf Rotterdam doet

Onze aanpak om de reductie van de uitstoot van bedrijven in de haven te stimuleren richt zich op acties binnen onze invloedssfeer en lichten we hierna verder toe:

1. Early business development
2. Contractuele afspraken met klanten bij het verhuren van grond
3. Duurzaamheidskorting
4. Investerings in infrastructuur en terreinuitgifte
5. Samenwerken in de keten

De acties in dit hoofdstuk gaan specifiek over het stimuleren van onze klanten om hun uitstoot te verminderen. Onze inspanningen om [het industriecomplex te transformeren](#) en [het chemiecomplex te transformeren](#) dragen ook indirect bij aan de reductie van broeikasgasemissies van onze klanten.

Early business development

Het Havenbedrijf zet actief in op het ontwikkelen van nieuwe commerciële mogelijkheden om de energie- en grondstoffentransitie via de haven te versnellen. In een vroeg stadium zijn we betrokken bij innovatieve concepten, waarbij we partijen samenbrengen, ruimte geven aan kansrijke ideeën en invloed uitoefenen op de haalbaarheid, betaalbaarheid en fysieke realisatie van projecten. Ook worden mogelijke oplossingen voor bestaande knelpunten verkend. De commerciële mogelijkheden die onderzocht worden richten zich onder meer op de thema's waterstof, recycling, circulariteit en biobrandstof-

fen en dragen daarmee bij aan het realiseren van de doelstellingen die in hoofdstuk 3 en 4 worden beschreven. In de haven maken we expliciet ruimte voor projecten en ondernemingen die bijdragen aan de energie- en grondstoffentransitie.

Binnen verschillende afdelingen werken circa 30 FTE samen aan het scouten van kansen, het ontwikkelen van nieuwe initiatieven en het verbinden van ketens, voor en met klanten. Deze geïntegreerde aanpak stelt ons in staat om kansrijke mogelijkheden die bijdragen aan de klimaattransitie effectief en integraal te ontwikkelen. Hoewel de directe bijdrage aan emissiereductie niet altijd vooraf vaststaat, is het signaleren van kansen, het faciliteren van condities waaronder vraag, aanbod en infrastructuur zich kunnen ontwikkelen, en het ontsluiten van netwerken, essentieel om beweging te creëren. Onze invloed verschilt per domein, maar juist door breed in te zetten en partners te verbinden, dragen we bij aan verduurzaming binnen en voorbij de haven, ook 'beyond the value chain'.

Contractuele afspraken met klanten

Het Havenbedrijf verankert de CO₂e-reductiedoelen (55% t.o.v. 1990 en in 2050 CO₂e-neutraal) in het terreinuitgiftebeleid. Contractuele afspraken met klanten zijn daarbij een belangrijk instrument. We hanteren drie sporen: 1) grote industriële klanten, 2) andere bestaande klanten en 3) nieuwe klanten. Onze aanpak lichten we hierna verder toe.

Grote industriële klanten

Met deze bedrijven hebben we langdurige gronduitgifteovereenkomsten. Waar mogelijk maken we maatwerkafspraken gericht op verdere reductie van scope 1- en 2-emissies van deze bedrijven.

Andere bestaande klanten

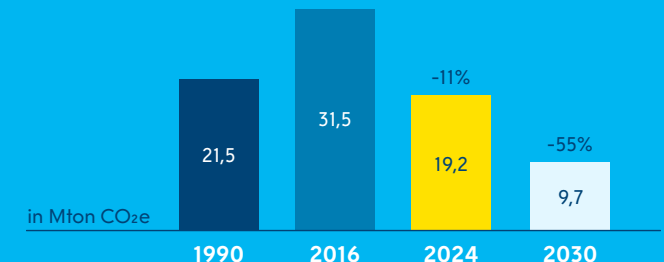
Bij contractmomenten, zoals prijssherziening of verlenging, maken we afspraken over duurzaamheidsdoelen in lijn met de CO₂e-reductiedoelen. Hiervoor is een toolbox beschikbaar met voorbeeldmaatregelen per segment. Tot 2030 verwachten we circa 400 contractmomenten waarin we deze afspraken vastleggen.

Nieuwe klanten

Voor nieuwe gronduitgiften geldt het uitgangspunt "CO₂-neutraal, tenzij". Dit betekent dat nieuwe klanten hun terrein in principe vanaf het eerste gebruik CO₂-neutraal exploiteren (t.a.v. hun scope 1 & 2-emissies). De 'tenzij' biedt ruimte voor maatwerk, bijvoorbeeld wanneer CO₂-neutraliteit niet haalbaar is door technologische beperkingen of wanneer de uitgifte strategisch belangrijk is voor het haven-en industriecomplex of (emissiereductie in) de keten.

Doel 2030 -55% t.o.v. 1990

Onder emissies van 'bedrijven in de haven' verstaan wij de directe uitstoot als gevolg van activiteiten van klanten die plaatsvinden op de door het Havenbedrijf Rotterdam verpachte grond. Ons doel is 55% CO₂e-reductie van de uitstoot door bedrijven in de haven ten opzichte van 1990. In [hoofdstuk 1](#) omschrijven we een aantal externe ontwikkelingen die invloed hebben op het halen van onze doelstelling.



Duurzaamheidskorting

Onze klanten in de haven betalen een vergoeding voor het huren of pachten van terreinen of vastgoed. Sinds 1 januari 2024 bieden wij duurzaamheidskortingen aan op onze lease tarieven om de overgang naar klimaatneutrale operatie van terreingebruikers te stimuleren. Klanten krijgen 2,5% korting als zij CO₂-reductiemaatregelen implementeren binnen de eigen bedrijfsvoering en een extra 1% als ze aantoonbaar binnen de eigen bedrijfsvoering klimaatneutraal opereren. Het bedrag aan gegeven kortingen moet toonbaar gebruikt worden voor CO₂-reductiemaatregelen.

In 2025 is €11,4 miljoen netto korting gegeven aan onze lease-klanten. Deze kortingsregeling zal in 2025 en 2026 ook van toepassing zijn. In 2026 wordt de regeling geëvalueerd, waarna besloten wordt of en in welke vorm deze korting een vervolg krijgt.

Investeringen in infrastructuur en terreinuitgifte

CO₂ opslag

Opslag van CO₂ middels Carbon Capture and Storage (CCS)-projecten, projecten die CO₂ opvangen en opslaan, zijn cruciaal om de klimaatdoelen op korte termijn te halen terwijl de transitie naar circulaire grondstoffen en brandstoffen op lange termijn meer gewicht krijgt. Dit vraagt om de tijdige aanleg van CO₂-leidingen en infrastructuur voor opslag.

Het Havenbedrijf is samen met Gasunie en EBN aandeelhouder van Porthos. Porthos is een CCS-project dat CO₂ van industriële bedrijven in de haven van Rotterdam transporteert en opslaat in lege gasvelden onder de Noordzee. Porthos kan jaarlijks 2,5 Mton CO₂ opslaan, met een totaal opslagvermogen van 37 Mton CO₂. Naar verwachting is de aanleg van Porthos in 2026 gereed en kunnen de installaties in gebruik worden genomen.

Klantgebonden infrastructuur en terreinuitgifte

Het Havenbedrijf investeert in zowel publieke infrastructuur als klantgebonden infrastructuur. Onder klantgebonden infrastructuur verstaan we fysieke infrastructuur die wordt aangelegd of aangepast voor een specifieke klant op aanvraag van deze klant. Een deel van de klantgebonden infrastructuur draagt bij aan het verduurzamen

van de activiteiten van de klant, bijvoorbeeld de aansluiting op het leidingennetwerk en het renoveren van vastgoed.

Daarnaast investeren we in het gereedmaken van terreinen voor uitgifte aan klanten. Een deel van de terreinen is gereserveerd voor projecten in de energietransitie, zoals het terrein op de Maasvlakte dat gereed wordt gemaakt voor aanlanding van wind op zee.

Samenwerken in de keten

Onze rol in de waardeketen kenmerkt zich onder meer door samenwerkingen met onze klanten, andere stakeholders en derde partijen. De samenwerkingen richten zich op het wegnemen van knelpunten ten behoeve van de transitie, het opzetten van een nieuw energiesysteem en het versneld reduceren van broeikasgassen in onze waardeketen en daaraan verbonden waardeketens. We noemen hier een aantal relevante samenwerkingen. In [hoofdstuk 6](#) worden onze samenwerkingen met verschillende partijen verder toegelicht.

Cluster Energie Strategie

Binnen de Cluster Energie Strategie (CES) voor het industriecluster Rotterdam-Moerdijk werken we samen met industriële partijen, netbeheerders en overheden om de energietransitie te versnellen en de benodigde infrastructuur tijdig te ontwikkelen. Het Havenbedrijf Rotterdam vervult een strategische en coördinerende rol als mede-initiatiefnemer: het brengt partijen bijeen, draagt bij aan opstellen transitiepaden en identificeert sleutelprojecten, zoals waterstof-netwerken, CO₂-opslag en elektrificatie).

Versnellingshuis

Het [Versnellingshuis](#) is een samenwerkingsverband van onder andere het Havenbedrijf, bedrijven in het haven- en industriecomplex en de Gemeente Rotterdam. Het Versnellingshuis helpt barrières op het gebied van regelgeving, financiën en vergunningen weg te nemen.

Distro energy

[Distro Energy](#) is een deelneming van het Havenbedrijf die bedrijven in de haven samenbrengt om hun energiegebruik te optimaliseren. Distro Energy ontwikkelt een volledig geautomatiseerd handelsplatform waarmee bedrijven zelf opgewekte energie onderling kunnen verhandelen. Het afstemmen van vraag en aanbod via directe handel tussen gebruikers zorgt voor een efficiënter gebruik van het

“Onze rol in de waardeketen kenmerkt zich door samenwerkingen met onze klanten, andere stakeholders en derde partijen.”

stroomnet en draagt bij aan het oplossen van de netcongestie¹. De Starlings-pilot die is opgestart uit een initiatief van het Havenbedrijf, onderzoekt hoe samenwerking tussen bedrijven kan leiden tot betere prestaties, met als doel collectieve intelligentie en flexibiliteit te benutten. Daadwerkelijke energiehandel vindt vervolgens via het Distro Energy platform plaats.

Verzwarend van het elektriciteitsnet

De vraag naar elektriciteit in de haven groeit door de elektrificatie van bedrijfsprocessen en door de opkomende productie van waterstof. Deze grote vraag leidt tot knelpunten op het elektriciteitsnet. Het gebruik van groene elektriciteit als vervanging van grijze elektriciteit draagt bij aan het reduceren van emissies, omdat hierdoor het gebruik van fossiele energiebronnen afneemt. In 2022 is het [Landelijk Actieprogramma Netcongestie](#) gepresenteerd met de ambitie om sneller elektriciteitsnetten aan te leggen en de netcapaciteit beter af te stemmen op de vraag. Ter uitvoering hiervan is de [New Energy Taskforce](#) opgericht, waarin het Havenbedrijf Rotterdam samen met partners werkt aan een toekomstbestendige elektriciteitsinfrastructuur en het mitigeren van netcongestie. Onlangs is duidelijk geworden dat de oplossingen van de New Energy Taskforce niet voldoende zijn om het doel te halen en er dus aanvullende maatregelen nodig zijn.

Carbonbid

[Carbonbid](#) is een initiatief van het Havenbedrijf om partijen die broeikasgassen in het havengebied binnen vier jaar kunnen verminderen financieel te ondersteunen.

1. Netcongestie is de overbelasting van het elektriciteitsnet doordat de maximale capaciteit bereikt is. Lees meer over netcongestie in [hoofdstuk 1](#)



Scheepvaart

Onze aanpak

De uitstoot van scheepvaart binnen het beheergebied van de (Rijks) havenmeester was 2,2 Mton CO₂e in 2024. Daarvan is 87% afkomstig van de zeevaart en de overige 13% van de binnenvaart.

Wat het Havenbedrijf Rotterdam doet

Onze aanpak om de reductie van de uitstoot van onze scheepvaartklanten te stimuleren richt zich op maatregelen binnen onze invloedssfeer en op incentives voor zee- en binnenvaart:

1. Incentives, in de vorm van prijsbeleid havengelden;
2. Investerings in walstroom;
3. Investerings in innovatieve technologie;
4. Vergroten efficiëntie in het port call proces;
5. Samenwerken in de keten.

De acties in dit hoofdstuk richten zich specifiek op het stimuleren van de scheepvaart binnen ons beheergebied om hun uitstoot te verminderen. Onze inspanningen om [het industriecomplex te transformeren](#) dragen ook bij aan het verduurzamen van de scheepvaart in- en buiten onze haven door de ontwikkeling van waardeketens voor alternatieve brandstoffen.

Incentives

Prijsbeleid zeehavengelden

Zeeschepen die gebruik maken van de Rotterdamse haven betalen zeehavengelden. Het Havenbedrijf past een drietal duurzaamheidskortingen toe op het [zeehavengeld](#). De efficiency korting wordt berekend over het volume en gewicht van de lading van een schip. Met de efficiency korting wordt beoogd meer tonnages over te slaan per schip. Zeeschepen die beschikken over Environmental Ship Index¹ en tankers die beschikken over een Green Award certificaat² komen in aanmerking voor een korting. In 2025 is 10,6 miljoen euro netto aan duurzaamheidskortingen gegeven, wat circa 3% van het bruto zeehavengeld is. We willen dit richting 2030 verhogen tot 7% met als gevolg dat de helft van de gegeven kortingen een duurzaam karakter heeft.

Prijsbeleid binnenhavengelden

Binnenvaartschepen die gebruik maken van de diensten en faciliteiten van het binnenhavengebied in Rotterdam betalen binnenhavengelden. Het Havenbedrijf past twee duurzaamheidskortingen toe op het [binnenhavengeld](#). Schepen die hun emissiedata delen met het Havenbedrijf Rotterdam komen in aanmerking voor een korting van 5%. Schepen die beschikken over een Green Award certificaat² krijgen korting op het binnenhavengeld. Via laatstgenoemde korting worden ondernemers onder meer gestimuleerd om te investeren in schonere motoren.

1 De [Environmental Shipping Index](#) identificeert zeeschepen die beter presteren bij het verminderen van luchtmissies dan vereist door de huidige emissienormen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en wordt bijgehouden door de International Association of Ports and Harbors.

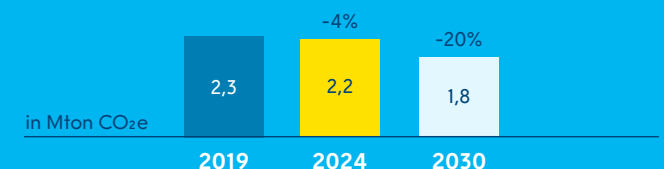
2 Een [Green Award certificaat](#) wordt verstrekt door de onafhankelijke Stichting Green Award op basis van de kwaliteit, veiligheid en duurzaamheid van een schip.

Investerings in walstroom

[Walstroom](#) is een systeem waarbij schepen aan de kade worden aangesloten op het elektriciteitsnet aan wal, zodat ze hun motoren kunnen uitschakelen. Dit vermindert de uitstoot van CO₂, heeft een positief effect op de luchtkwaliteit (minder stikstof en fijnstof), en verlaagt de geluidsoverlast. Het Havenbedrijf realiseert walstroomvoorzieningen voor haar eigen openbare ligplaatsen voor de binnenvaart. Walstroom is voor de binnenvaart inmiddels gemeengoed. Voor de realisatie van walstroomaansluitingen op terminals participeert het Havenbedrijf samen met Eneco in Rotterdam Shore Power (RSP). RSP heeft momenteel operationele installaties voor een aantal ligplaatsen op de terminals van [Heerema](#), [DFDS](#) en [Boskalis](#). RSP staat op de drempel van een substantiële opschaling middels de uitbreiding van hun activiteiten naar grote containerterminals in Rotterdam. Ons doel is dat in 2030 minimaal 90% van de offshore, ferry's, cruise- en roll-on-roll-off-schepen én containerschepen in Rotterdam gebruik maken van walstroom. Dit leidt tot jaarlijks ongeveer 200 kton minder CO₂-uitstoot.

Doel 2030 -20% t.o.v. 2019

Onder emissies van de scheepvaart verstaan we de uitstoot van zee- en binnenvaartschepen in het beheergebied van de (Rijks)Havenmeester. Ons doel is 20% CO₂e-reductie in de maritieme ketens ten opzichte van 2019.



Investerings in innovatieve technologie

Innovatieve technologie speelt een belangrijke rol in de transitie van de Rotterdamse haven. Het Havenbedrijf investeert in innovatieve technologie om de haven zo efficiënt mogelijk te laten functioneren. Het Havenbedrijf is bijvoorbeeld aandeelhouder van Nextlogic. Nextlogic maakt een neutrale, integrale planning voor de containerbinnenvaart om een efficiënte en duurzame afhandeling van lading te bevorderen.

Vergroten efficiëntie in het port call proces

[Port Call Optimisation](#) is gericht op het verbeteren van de efficiëntie en veiligheid van het 'port call proces'. Dit is het proces waarbij een zeeschip de haven binnenkomt en weer vertrekt. Het doel van het Havenbedrijf is onder andere om de uitstoot van schepen te verminderen, zowel tijdens de reis als in de haven zelf, door inefficiënties tijdens het port call proces weg te nemen. Dit leidt tot minder wachttijden voor schepen, lagere brandstofconsumptie en minder CO₂-uitstoot per ton lading. Het doel is om binnen twee jaar 20% van het totale te behalen verbeterpotentieel te realiseren door betere nautische planning en [Just-In-Time](#) vaargedrag. De projecten die nodig zijn om dit doel te halen worden in de komende jaren verder uitgewerkt.

Samenwerken in de keten

Het Havenbedrijf speelt een verbindende rol in de waardeketen. We werken samen met onze klanten, andere stakeholders en derde partijen en brengen deze partijen ook samen om knelpunten ten behoeve van de transitie weg te nemen, een nieuw energiesysteem op te zetten en het versneld te reduceren van broeikasgassen in onze waardeketen en daaraan verbonden waardeketens. We noemen hier een aantal relevante samenwerkingen. In [hoofdstuk 6](#) worden onze samenwerkingen met verschillende partijen verder toegelicht.

Duurzame brandstoffen

Bunkeren

Het Havenbedrijf wil rederijen in staat stellen om duurzame brandstoffen te [bunkeren in Rotterdam](#). Duurzame brandstoffen, zoals bio-ethanol en ammoniak, hebben een lagere broeikasgasimpact dan fossiele brandstoffen. Het Havenbedrijf zoekt de samenwerking op met partijen in de hele keten, van biobrandstofproducenten tot bunkerdienstverleners en gebruikers, en gaat het gesprek aan over mogelijke knelpunten en hoe we deze samen kunnen wegnemen.

Port Readiness

Het Havenbedrijf bereidt de haven systematisch voor op veilige opslag en bunkering van duurzame brandstoffen door toepassing van het internationale Port Readiness Level-framework, waaraan wij actief hebben bijgedragen samen met andere havens. Dit raamwerk biedt een gestructureerde methode om de noodzakelijke stappen en maatregelen vast te stellen voor het faciliteren van nieuwe brandstoffen op een verantwoorde en veilige wijze. Concrete initiatieven, zoals de ammoniak-bunkeringpilot, vormen essentiële bouwstenen in het realiseren van een haven die volledig voorbereid is op de energietransitie.

Groene corridors

Groene [corridors](#) zijn internationale ketensamenwerkingen tussen het Havenbedrijf en andere havens om de inzet van duurzame brandstoffen op specifieke zeevaartroutes te bevorderen. Momenteel heeft

het Havenbedrijf een groene corridor met 24 partners, waaronder de haven van Singapore (zeewaartse corridor) en Antwerpen (landinwaartse corridor). Green corridors bevorderen kennisopbouw en -uitwisseling over de switch naar hernieuwbare brandstoffen.

Zero-emissie oplossingen

ZES

Het Havenbedrijf is aandeelhouder van het bedrijf [ZES](#) (Zero Emission Services). ZES faciliteert een systeem om de binnenvaart te verduurzamen, namelijk emissieloos varen op basis van verwisselbare batterijcontainers met groene stroom.

CONDOR

Het in 2023 gestarte project CONDOR, oorspronkelijk gericht op waterstof, is in 2025 omgevormd tot een stichting. Samen met meer dan 50 partijen uit de gehele keten en in nauwe samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (via het Klimaatfonds Binnenvaart) werken wij aan het realiseren van zero-emissie binnenvaart. Dit doen we door marktpartijen actief te betrekken, standaarden te ontwikkelen en randvoorwaarden te creëren die investeringen mogelijk maken. Het doel is om uiterlijk in 2030 ten minste 150 investeringsbesluiten voor zero-emissie schepen te faciliteren.



Foto: Walstroomaansluiting Waalhaven



Spoor- en wegvervoer

Onze aanpak

De uitstoot van spoor- en wegvervoer in de haven wordt niet tot de scope 3 emissies van het Havenbedrijf gerekend omdat het Havenbedrijf geen klant- of leverancier relatie heeft met spoor- en wegvervoerders. Daarom hebben we geen concreet reductiedoel en geen exact cijfer voor de uitstoot in 2024. Desalniettemin spant het Havenbedrijf zich in om bij te dragen aan efficiency en verduurzaming van spoor- en wegvervoer.

Wat het Havenbedrijf Rotterdam doet

Onze aanpak voor het stimuleren van de reductie van emissies gerelateerd aan spoor- en wegvervoer richt zich op:

1. Het bevorderen van spoorvervoer. Stimuleren efficiënt en duurzaam goederenvervoer.
2. Het faciliteren van zero-emissie oplossingen. Zero-emissie oplossingen zijn duurzame alternatieven voor fossiele brandstoffen die nagenoeg geen broeikasgassen uitstoten, zoals waterstof en elektrificatie.

Spoor- en wegvervoer

Onder emissies van het spoor- en wegvervoer verstaan we de uitstoot veroorzaakt door het transport van overslaggoederen, via spoor en weg, van en naar de haven van Rotterdam. We hebben geen doelstelling voor deze emissies voorbij onze waardeketen.

Bevorderen spoorvervoer

Het Havenbedrijf onderneemt de volgende acties om vervoer per spoor te stimuleren:

- Het financieren van het spooreplacement op de Maasvlakte;
- Het coördineren van het programma [Rail Connected](#) dat de informatie uitwisseling tussen vervoerders, rail operators en terminals zal stroomlijnen om tot een concurrerend spoorproduct te komen;
- We werken samen met ProRail aan [Last mile-spoor](#), waarbij de beschikbare capaciteit op de emplacementen met 25% kan toenemen;
- Meedenken met onze klanten over spooraansluitingen om een directe verbinding met de openbare spoorweg te bewerkstelligen.

Zero-emissie oplossingen

Het Havenbedrijf onderneemt de volgende acties om zero-emissie oplossingen te faciliteren bij weg- en spoorvervoer:

- Het faciliteren van een [pilot](#) met elektrische locomotieven op het spoor met de bedoeling deze vanaf 2027 in de haven in te zetten;
- Het elektrificeren van het laatste niet-geëlektrificeerde deel van het spoor;
- Onderzoek naar behoefte en mogelijkheden van laadvoorzieningen voor elektrische (rangeer)locomotieven in de haven;
- Het realiseren van [laadvoorzieningen](#) voor trucks. Het streven is om alle zes beveiligde truckparkings te voorzien van laadplekken;
- Deelname in de werkgroep verduurzaming van het [sectoroverleg container wegtransport](#), met onder andere als doel samen een roadmap vast te stellen richting Zero Emissie Container wegvervoer.



Foto: Spooreplacement in de haven

DOEL B: EEN INDUSTRIE-COMPLEX MET BEDRIJVEN DIE SCHONE ENERGIE-(DRAGERS) PRODUCEREN



Energiedragers

Wij willen bedrijven in de haven stimuleren om schone brandstoffen te produceren, die een deel van de vraag naar fossiele brandstoffen vervangt zodat de CO₂-footprint van de eindgebruikers wordt verminderd. Ons doel is dat minimaal 20% van de fossiele brandstoffen die in 2019 door bedrijven in de haven geproduceerd werden, vervangen worden door schone energie(dragers), wat neerkomt op 6,3 miljoen ton hernieuwbare energiebronnen per jaar in 2030.

De emissies als gevolg van het gebruik van fossiele brandstoffen die geproduceerd zijn in de haven van Rotterdam komen veelal vrij bij eindgebruikers buiten de haven. Deze emissies behoren niet tot de zgn. scope 1, 2 en 3 emissies van het Havenbedrijf, het zijn geen directe of indirecte emissies van het Havenbedrijf. De brandstoffen die tot deze emissies leiden worden in ons beheergebied geproduceerd. In onze rol als aanjager van de energietransitie spannen wij ons in om de productie van schone energie(dragers) in de haven van Rotterdam te vergroten.

Onze doelstelling is gericht op het vergroten van de productievolumes van schone energie(dragers) zodat uiteindelijk minder broeikasgasen in de atmosfeer terecht komen. In [hoofdstuk 1](#) omschrijven we een aantal externe ontwikkelingen die invloed hebben op het halen van onze doelstelling.

“In onze rol als aanjager van de energietransitie spannen wij ons in om de productie van schone energie(dragers) in de haven van Rotterdam te vergroten.”



Energie(dragers)

Onze aanpak

De haven van Rotterdam heeft een belangrijk aandeel in de energiemarkt van Nederland en Europa. Het Havenbedrijf wil dat er in de haven van Rotterdam schone brandstoffen en andere energie(dragers) worden geproduceerd die een deel van de vraag naar fossiele brandstoffen vervangt zodat de CO₂e-footprint van de eindgebruikers wordt verminderd. Een groot deel van de gebruikers van deze energie bevindt zich buiten de haven, en de bijbehorende emissies vallen buiten onze waardeketen. Toch zetten wij hier actief op in – ook daar waar onze directe invloed beperkt is.

Wat het Havenbedrijf Rotterdam doet

Ons streven is dat in 2030 ten minste 6,3 miljoen ton van de brandstoffen geproduceerd in de haven afkomstig zijn uit hernieuwbare bronnen. Onze aanpak voor het reduceren van emissies gerelateerd aan productie van energie(dragers) richt zich op het inzetten van capaciteit en financiële middelen:

1. Het stimuleren van alternatieve brandstoffen zoals waterstof, ammoniak, methanol en biobrandstoffen
2. Het stimuleren van hernieuwbare energie (energie opgewekt uit hernieuwbare bronnen zoals water, wind en zon)
3. Het ontwikkelen van een waterstofnetwerk

Alternatieve brandstoffen

Het Havenbedrijf wil de productie en het gebruik van alternatieve brandstoffen stimuleren en faciliteren door de volgende acties:

- Het aantrekken van partijen voor de productie en distributie van alternatieve brandstoffen, en het faciliteren van de hiervoor benodigde infrastructuur en nautische voorzieningen;
- Het actief behartigen van het belang van biobrandstofproductie bij beleidsmakers om de investeringsomstandigheden in de haven te verbeteren;
- Rederijen in staat stellen duurzame brandstoffen te bunkeren;
- Het opzetten van een waterstofsysteem.

Hernieuwbare energie

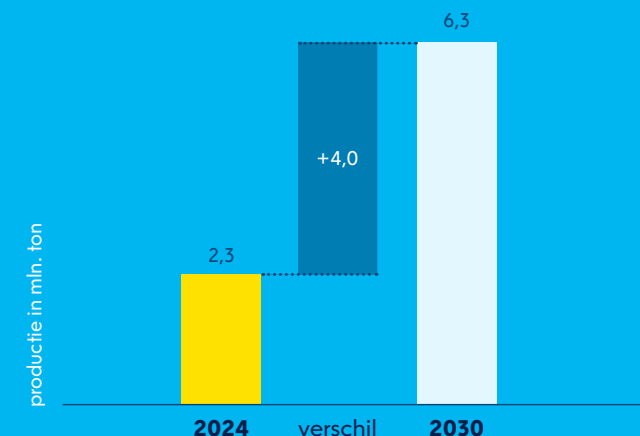
Het Havenbedrijf Rotterdam faciliteert en stimuleert de productie, import, het transport en het gebruik van hernieuwbare energie door de volgende acties:

- Fysieke- en milieuruimte geven aan de aanlanding van elektriciteit uit windparken op zee;
- Actieve lobby bij beleidsmakers om te helpen marktimpasse te doorbreken;
- Actief zoeken naar innovatieve technologieën op gebied van hernieuwbare energie en deze inzetten voor business development;
- Het realiseren van nautische- en land gebonden voorzieningen voor klanten die actief zijn in de hernieuwbare energiesector.

“Het Havenbedrijf Rotterdam faciliteert en stimuleert de productie, import, het transport en het gebruik van hernieuwbare energie en alternatieve brandstoffen.”

Doel 2030 >6,3 mln ton hernieuwbare productie

Een energiedrager is een stof of medium dat energie bevat die kan worden omgezet in bruikbare vormen van energie, zoals elektriciteit, warmte of beweging. Schone energie(dragers) zijn een duurzaam alternatief voor fossiele brandstof en andere vormen van energie uit niet-hernieuwbare bronnen. Ons doel is dat in 2030 minimaal 6,3 miljoen ton van de geproduceerde brandstoffen door bedrijven in de haven uit hernieuwbare bronnen komt.



Waterstof

Onze focus ligt op het ontwikkelen van een [waterstofecosysteem](#) door waterstof te integreren als onderdeel van het energie- en grondstoffsysteem van Rotterdam. Onze rol is hoofdzakelijk het ondersteunen en ontwikkelen van projecten die onderdeel zijn of kunnen worden van het waterstofsysteem, het samenbrengen van mogelijke partners binnen de waterstof supply chain en de marktcondities voor afnemers van waterstof optimaliseren. Het Havenbedrijf ontwikkelt het waterstofecosysteem samen met partners en mede aan de hand van de volgende acties:

- We maken ruimte voor waterstofprojecten in de haven, bijvoorbeeld door de ontwikkeling van waterstofconversiepark I en II. De conversieparken zijn twee gebieden op de Maasvlakte die gereserveerd zijn voor vestiging van waterstoffabrieken;
- We bevorderen een gunstig investeringsklimaat door het belang van waterstof en regelgeving omtrent waterstof te benadrukken in gesprek met beleidsmakers;
- We zoeken en ondersteunen mogelijke waterstofproductielocaties buiten de haven van Rotterdam om een waterstof supply chain op te zetten en ondersteunen waterstofprojecten die via de haven van Rotterdam willen leveren aan Europa;
- We decarboniseren bestaande grijze waterstoffabrieken door CCS-project [Porthos](#) en ondersteunen nieuwe blauwe waterstoffabrieken in de transitiefase;
- We ondersteunen projecten die infrastructuur voor opslag en transport van waterstof en haar derivaten ontwikkelen, zoals de realisatie van importterminals en de aanleg van het [Hynetwork](#);

Ons streven is om op termijn de haven van Rotterdam te ontwikkelen tot een internationaal knooppunt voor productie, import, toepassing en doorvoer van waterstof. Waterstof is een schone energiedrager, omdat bij verbranding van waterstof geen CO₂ vrij komt. Waterstof kan geproduceerd worden door elektrolyse, een proces waarbij water door middel van elektrische stroom wordt omgezet in waterstof en zuurstof. Als de elektriciteit uit een duurzame energiebron komt is er sprake van hernieuwbare waterstof (ook wel groene waterstof). Als de elektriciteit uit een niet-hernieuwbare bron komt, maar de CO₂ wordt afgevangen en opgeslagen, is er sprake van low-carbon waterstof (ook wel blauwe waterstof). Het Havenbedrijf ambieert dat in de haven duurzame waterstof met een lage CO₂-footprint wordt geproduceerd. Naast productie is de import van koolstofarme waterstof ook belangrijk, omdat we naar schatting slechts 10% van onze behoefte lokaal kunnen produceren.



Foto: Waterstofconversiepark Maasvlakte

DOEL C: EEN CHEMIECOMPLEX MET BEDRIJVEN DIE DUURZAME EN CIRCULAIRE GRONDSTOFFEN GEBRUIKEN



Grondstoffen

De bedrijven in ons chemiecomplex maken producten op basis van fossiele grondstoffen. Wij willen de bedrijven in de haven stimuleren een deel van die grondstoffen te vervangen door duurzame en circulaire grondstoffen. Ons doel is dat minimaal 20% van de fossiele grondstoffen die in 2019 door de bedrijven gebruikt werden, in 2030 zijn vervangen door duurzame en circulaire grondstoffen, wat neerkomt op 1,9 miljoen ton per jaar.

Bij de winning en verwerking van fossiele grondstoffen zoals olie, aardgas en steenkool komen aanzienlijke hoeveelheden broeikasgassen vrij. Deze emissies ontstaan niet alleen in de productiefase, maar ook later in de keten: tijdens het gebruik van producten die op basis van deze grondstoffen zijn gemaakt en in de end-of-life fase, bijvoorbeeld bij verbranding van afval. Het vervangen van fossiele grondstoffen door duurzame en circulaire alternatieven leidt tot een significante reductie van deze emissies – niet alleen tijdens de productie, maar ook in de gebruiksfase en bij afvalverwerking. Hierdoor draagt de inzet van duurzame en circulaire grondstoffen bij aan een veel lagere klimaatimpact over de gehele levenscyclus van producten.

De directe emissies van het chemiecomplex vallen onder onze scope 3 downstream emissies, onze inspanningen hiervoor hebben we beschreven onder [doel A](#). De upstream en downstream emissies van deze bedrijven, die samenhangen met het gebruik van fossiele grondstoffen in het chemiecomplex, vallen niet onder de zgn. scope 1, 2 en 3 emissies van het Havenbedrijf. Het zijn geen directe of indirecte emissies van het Havenbedrijf, maar deze beyond value chain emissies kunnen wel verbonden zijn aan onze rol in mondiale logistieke en industriële ketens. Vanuit onze rol als aanjager van de energietransitie dragen we bij aan het bouwen en versterken van waardeketens voor duurzame en circulaire grondstoffen.

Onze doelstelling is gericht op het vergroten van het gebruik van circulaire grondstoffen zodat uiteindelijk minder broeikasgassen in de atmosfeer terecht komen. In [hoofdstuk 1](#) omschrijven we een aantal externe ontwikkelingen die invloed hebben op het halen van onze doelstelling.

“Vanuit onze rol als aanjager van de energietransitie dragen we bij aan het bouwen en versterken van waardeketens voor duurzame en circulaire grondstoffen.”



Onze aanpak

In de haven van Rotterdam bevindt zich een groot industrie- en chemiecomplex. De bedrijven die gevestigd zijn in dit complex produceren benzine, kunststoffen en andere petrochemische producten. Hiervoor zijn grondstoffen nodig. Momenteel zijn dit hoofdzakelijk olie, aardgas en kolen. De winning van deze grondstoffen gebeurt buiten de haven en buiten onze waardeketen, evenals de emissies die vrijkomen door gebruik van het eindproduct en in de end-of life fase. Toch zetten wij in op het stimuleren van het gebruik van duurzame grondstoffen – ook al is onze directe invloed beperkt.

Wat het Havenbedrijf Rotterdam doet

Ons doel is dat in 2030 ten minste 1,9 mln ton van de grondstoffen die in de haven gebruikt worden, bestaat uit duurzame en circulaire feedstock voor de ontwikkeling van duurzame chemie. Een deel daarvan, 0,7 mln ton, wordt geleverd door bionafta afkomstig van biobrandstoffenproductie, te gebruiken als feedstock voor productie van duurzame chemie. Het overige deel, 1,2 mln ton, is circulaire nafta uit recycling / pyrolyse, dat wordt ingezet als feedstock voor productie van duurzame chemie.

Onze aanpak hiervoor richt zich vooral op het bijdragen aan het leggen van de basis voor de periode van opschaling. De volwassenheid van deze markt is nog van een andere orde dan die van schone brandstoffen en energiedragers.

Het Havenbedrijf onderneemt de volgende acties:

- Lobby voor actieve (Europese) overheidssturing op marktbescherming en license-to-operate voor de chemie;
- Aanjagen samenwerking tussen bedrijven en overheden voor realisatie benodigde infrastructuur en investeringen;
- Fysieke- en milieuruimte reserveren voor de ontwikkeling van een recycling hub en realisatie benodigde infrastructuur zoals wegcapaciteit of waterontsluiting;
- We dringen bij de Europese Unie aan om essentiële regelgeving tot stand te brengen en te versnellen, bijvoorbeeld een standaard die een minimum aan circulaire grondstoffen verplicht stelt voor de chemische- en plasticindustrie;
- Het ondersteunen en huisvesten van innovatieve startups om innovaties voor chemische recycling te versnellen.

“Onze aanpak richt zich vooral op het bijdragen aan het leggen van de basis voor de periode van opschaling.”

Doel 2030

**>1,9 mln ton gebruik
circulaire grondstoffen door
bedrijven in de haven**

Bij de winning en verwerking van fossiele grondstoffen én bij het gebruik van de daaruit gemaakte producten en hun end-of-life verwerking, komen aanzienlijke hoeveelheden broeikasgassen vrij. Het vervangen van fossiele grondstoffen door duurzame en circulaire alternatieven leidt tot een significante reductie van deze emissies. Ons doel richt zich daarom op het gebruik van duurzame en circulaire grondstoffen in plaats van fossiele grondstoffen. We willen dat minstens 1,9 miljoen ton aan circulaire grondstoffen worden gebruikt door bedrijven in de haven in 2030.

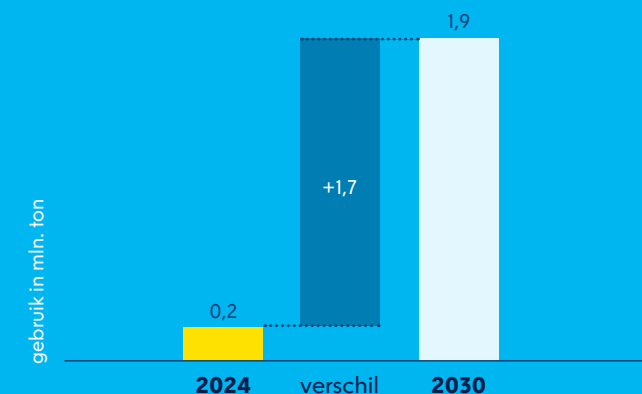


Foto: Chemiecomplex Europoort

DOEL D: VERMINDEREN VAN DE UITSTOOT VAN BROEIKASGASSEN VAN HET HAVENBEDRIJF



Emissies Havenbedrijf Rotterdam

Ook onze eigen organisatie en leveranciers moeten klimaatneutraal en circulair worden. Hoewel de emissies van onze eigen activiteiten aanzienlijk geringer zijn dan die van industriële bedrijven en de scheepvaart in het havengebied, is het belangrijk om ook deze relatief beperkte emissies zo snel mogelijk terug te dringen. Dit past bij onze voortrekkersrol in de energietransitie: emissies binnen onze directe invloedssfeer reduceren we als eerste. Daarmee willen we anderen inspireren hetzelfde te doen voor emissies binnen hun eigen invloedssfeer. Ons doel is een significante CO₂e-reductie van onze eigen bedrijfsvoering én van alle diensten en materialen die wij inkopen, in overeenstemming met het Science Based Targets initiative (SBTi).

“Onze aanpak om emissies in de directe invloedssfeer van het Havenbedrijf te reduceren bestaat uit maatregelen die leiden tot minder energieverbruik én op het overgaan op schonere alternatieven voor bestaande emissiebronnen.”

De emissiebronnen van het Havenbedrijf



Eigen vaar- en voertuigen

Onder eigen vaar- en voertuigen verstaan we de uitstoot van de 16 vaartuigen en het wagenpark van het Havenbedrijf Rotterdam.



Ingekochte energie

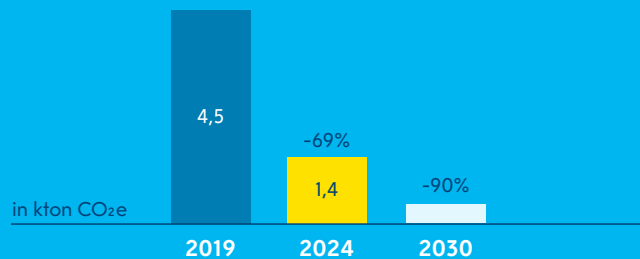
Onder ingekochte elektriciteit valt de uitstoot van ingekochte elektriciteit en het gebruik van stads-warmte.



Eigen- en commercieel vastgoed

Onder vastgoed valt de uitstoot van zowel vastgoed in bezit voor eigen bedrijfsvoering (scope 1) als van de commercieel verhuurde panden (scope 3 downstream).

Ons doel voor deze drie emissiebronnen is een CO₂e-reductie van 90% in 2030 t.o.v. 2019.



SCOPE 1 + 2 EMISSIES



Woon-werkverkeer

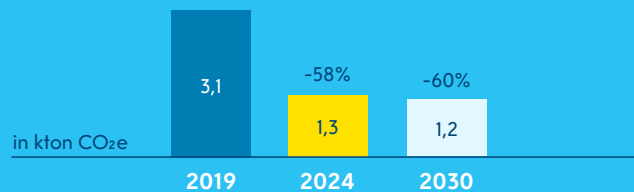
Onder woon-werkverkeer vallen emissies die gepaard gaan met het reizen van werknemers van en naar hun werkplek. Ons doel is een CO₂e-reductie van 50% in 2030 t.o.v. 2019.



Zakelijk reizen

Onder de uitstoot van zakelijke reizen vallen alle emissies veroorzaakt door werk-gerelateerde reisbeweging, hoofdzakelijk met het vliegtuig. Ons doel is een CO₂e-reductie van 80% in 2030 t.o.v. 2019.

Tezamen is de emissiereductie-doelstelling voor zakelijke reizen en woon-werkverkeer 60% (t.o.v. 2019) in 2030.

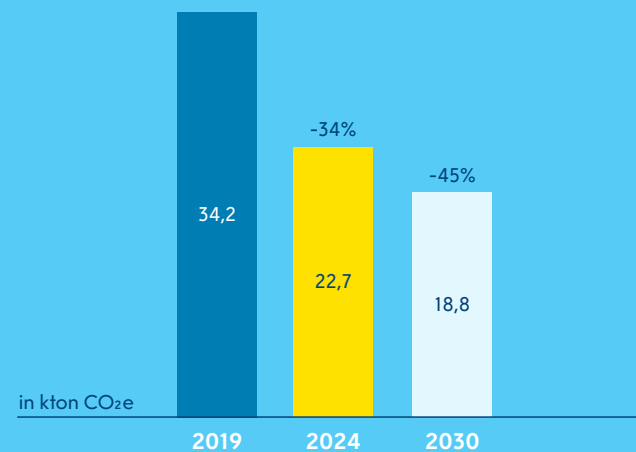


SCOPE 3 UPSTREAM EMISSIES



Opdrachten aannemers

Binnen onze opdrachten aan aannemers en leveranciers hebben onze infrastructurele Grond Weg en Waterbouw (GWW) opdrachten aan aannemers het grootste aandeel in broeikasgasemissies. De belangrijkste bron van broeikasgasemissies bij deze opdrachten bestaat uit brandstof voor (bagger)-vaartuigen en voor bouwmaterieel. Ons doel is een CO₂e-reductie van 45% voor het brandstofgebruik in 2030 t.o.v. 2019 (zie figuur). Daarnaast richten we op 25% CO₂e-reductie als gevolg van materiaalgebruik.





Vaartuigen

HVO100

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft 16 vaartuigen in bezit, waarvan 7 vaartuigen voor incidentbestrijding, 6 patrouille vaartuigen, 2 surveyors en 1 commercieel vaartuig. Sinds enkele jaren varen onze vaartuigen op HVO-brandstof (HVO100 = 100% Hydrotreated Vegetable Oil). Deze brandstof is een schoner alternatief voor fossiele brandstof en zorgt voor circa 90% minder broeikasgasemissies dan fossiele brandstoffen.

Vlootvernieuwing

Onze ambitie is om in 2030 emissieloos te varen. Deze doelstelling vormt de basis voor de gefaseerde vernieuwing van onze vloot in de komende jaren. De nieuwe schepen worden zo veel mogelijk circulair ontworpen en gebouwd. Incidentbestrijdings- en patrouillevaartuigen moeten 24/7 inzetbaar zijn, waardoor betrouwbaarheid en technische levensduur cruciale factoren zijn bij het ontwerp.

Momenteel werkt het projectteam aan het in kaart brengen en mitigeren van risico's die de verduurzaming kunnen belemmeren, terwijl tegelijkertijd het ontwerp van de nieuwe vloot wordt uitgewerkt.



Foto: Havenervaringscentrum Portlantis



Ingekochte energie

Inkoop groene stroom

Emissies van ingekochte energie zijn gekoppeld aan verbruikte elektriciteit en stadswarmte. We kopen al langere tijd groene stroom in waardoor de footprint van het elektriciteitsverbruik nihil is. Met energiebesparende maatregelen en investeringen willen we ook het verbruik van groene stroom verminderen omdat de vraag naar groene stroom steeds groter wordt. Naast elektriciteit kopen we als huurder van het World Port Center stadswarmte in om de ruimtes te verwarmen. Stadswarmte is een emissiearme manier om een gebouw te verwarmen en te koelen.



Voertuigen

Elektrisch wagenpark

Het wagenpark van het Havenbedrijf Rotterdam bestaat uit persoonsgebonden leasewagens en niet-persoonsgebonden leasewagens. In lijn met ons commitment aan het nationale mobiliteitsnetwerk [Anders Reizen](#) en de regionale [Klimaatalliantie Duurzame Mobiliteit](#) worden sinds 2021 alle nieuwe personenvoertuigen na afloop van lopende contracten verplicht vol elektrisch.

Op dit moment bestaat ons wagenpark voor 83% uit vol elektrische wagens, voor 15% uit hybride wagens en voor 2% uit dieselwagens. Uiterlijk in 2030 willen en kunnen we een volledig emissieloos wagenpark hebben. Het Havenbedrijf koopt groene stroom in, waardoor de emissieloze voertuigen ook klimaatneutraal rijden.

SCOPE 1 EN SCOPE 3 DOWNSTREAM EMISSIES



Vastgoed

Vastgoedportefeuille

De vastgoedportefeuille van het Havenbedrijf bestaat voor meer dan 90% uit commercieel vastgoed en voor een klein gedeelte uit corporate vastgoed. Onder commercieel vastgoed verstaan we vastgoed in eigendom van het Havenbedrijf dat verhuurd wordt aan derde partijen. Onder corporate vastgoed verstaan we vastgoed dat voor de bedrijfsvoering van het Havenbedrijf gebruikt wordt. Het totale portfolio bestaat in 2025 uit ruim 110 objecten.

Het commercieel vastgoed kenmerkt zich door een grote diversiteit aan gebruiksvormen zoals kantoren, opslag van goederen, productie en logistieke dienstverlening. De vastgoedobjecten die voor de eigen bedrijfsvoering worden gebruikt zijn onder andere de gebouwen aan de Eemhavenweg, de Verkeerscentrales, Havenervaringscentrum Portlantis en het Slufterkantoor.

BREEAM-normen

Het Havenbedrijf hanteert BREEAM Outstanding als norm voor nieuwbouw en renovatieprojecten. Een object kan een onafhankelijke BREEAM Outstanding kwalificatie krijgen als het aan verschillende duurzaamheidsnormen voldoet, zoals in de [richtlijn van BREEAM](#) opgenomen. De portefeuille kent een groot aantal oude en monumentale objecten waarbij de BREEAM norm niet altijd mogelijk is. Voor deze objecten streven we naar een zo duurzaam mogelijk concept in lijn met BREEAM.



Woon-werk verkeer

Duurzaam mobiliteitsbeleid

Het mobiliteitsbeleid 'Slim en Anders Reizen' van het Havenbedrijf bevat stimuleringsmaatregelen om het woon-werk verkeer te verduurzamen:

- Niet-autogebruikers krijgen een hogere kilometervergoeding dan autogebruikers.
- Fietzers worden extra beloond door middel van een fietsbeloningssysteem.
- Treinreizigers krijgen een OV-vrij abonnement (2e klas) waarmee ze onbeperkt (ook privé) in Nederland met openbaar vervoer kunnen reizen. Alternatief is een 1e klas OV-traject abonnement waarmee vrij kan worden gereisd op het woon-werktraject.
- De CO₂-grens voor nieuwe leaseauto's is sinds 2021 bepaald op 0 gram CO₂.

Onze 50% reductiedoelstelling voor woon-werkverkeer in 2030 (t.o.v. 2019) hebben we reeds gehaald. We blijven onze stimuleringsmaatregelen voorzetten, zodat we ons reductiedoel elk jaar blijven halen.



Zakelijk reizen

Duurzaam reisbeleid

Om de klimaat- en milieu impact van zakelijke reizen te verminderen hanteert het Havenbedrijf een duurzaam reisbeleid waarin de volgende algemene richtlijnen en principes zijn opgenomen:

- De noodzaak van reisbewegingen en het aantal personen dat reist, wordt bij elke reis zorgvuldig afgewogen;
- Binnen Nederland reizen we zoveel mogelijk per OV, (elektrische) fiets of car sharing voor kortere afstanden;
- Binnen Europa reizen we tot 4 uur per trein;
- We boeken directe vluchten waar mogelijk.

In 2024 was de footprint van zakelijke reizen al met 56% gereduceerd voornamelijk door vermindering van het aantal vliegkilometers. Door meer gebruik van Sustainable Aviation Fuels (SAF) én blijvende aandacht voor vermindering van vliegkilometers verwachten we ons 80%-reductiedoel in 2030 (t.o.v. 2019) te halen.



Opdrachten aannemers

Het is belangrijk om te vermelden dat de absolute CO₂-uitstoot van grond-, weg- en waterbouwprojecten varieert van jaar tot jaar, doordat het aantal projecten – en daarmee het gebruik van materialen en brandstoffen – jaarlijks fluctueert. De impact van onze inspanningen zullen, kijkend over een langere periode, zichtbaar worden.

Grond- weg- en waterbouwprojecten

Roadmaps materialen

We hebben roadmaps ontwikkeld voor het verduurzamen van onze assets – kademuuren, wegen en steigers – en voor de materialen die we veel gebruiken: staal, beton en asfalt. We stimuleren het hergebruik van materialen en het gebruik van alternatieve, herbruikbare grondstoffen. Daarbij verkennen we verschillende opties voor cementloos beton, zoals geopolymeerbeton, en zetten we in op grootschalig hergebruik van asfalt. Geopolymeerbeton is een vorm van cementloos beton, waarbij de CO₂ e-uitstoot tijdens het productieproces met circa 50% wordt verminderd. Het [gebruik van geopolymeerbeton](#) wordt de komende jaren verder opgeschaald.

Duurzaam baggeren

In de komende vijf jaar richten we ons op het verduurzamen van ons baggercontract. Baggeren is het verwijderen van sediment van de bodem van waterwegen om de haven op de juiste diepte te houden voor onze klanten en de scheepvaart. Een groot deel van de baggeronderhouds-werkzaamheden wordt sinds eind 2025 uitgevoerd met baggerschepen die op HVO100 varen. Via het baggercontract streven we naar het gebruik van baggerschepen die varen op duurzame brandstoffen. Op deze manier dragen we bij aan onze doelstelling om in 2030 45% minder CO₂e uit te stoten ten opzichte van het referentiejaar 2019.

Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen

Convenant

Als medeondertekenaar van het nationale convenant [Schoon en Emissieloos Bouwen](#) streven we naar een emissieloze bouwplaats in 2030. Het convenant biedt, met diverse instrumenten, richting en ondersteuning bij het tijdig behalen van de nationale klimaatdoelen voor de bouwsector. Binnen het convenant hebben we ons gecommitteerd aan verschillende ambitieniveaus.

Zo ambiëren we binnen het transitiepad mobiele werktuigen en bouwtransport dat in 2030 bij minimaal 75% van onze projecten zowel de mobiele werktuigen als het bouwtransport vrijwel emissieloos zijn. Voor het transitiepad kustlijn- en vaargeulonderhoud streven we naar het gebruik van biobrandstoffen bij 90% van de baggerprojecten in 2030 en hernieuwbare brandstoffen bij 10%.

Koploperprojecten

Om onze ambities te realiseren volgen we de transitiepaden uit het convenant en stimuleren we de markt via een aantal koploperprojecten om versneld schoner en emissieloos materieel in te zetten. Bij deze projecten krijgen inschrijvende partijen gunningsvoordeel wanneer zijn gebruikmaken van emissieloos materieel en/of duurzame ontwerpprincipes. Daarnaast zetten we bij onze aanbestedingen kansendossiers in om de markt maximaal uit te dagen met duurzame alternatieven te komen.

Een voorbeeld van een lopend koploperproject is de bouw van [het Prinses Alexiaviaduct](#) op de Maasvlakte. Hierbij wordt divers elektrisch materieel ingezet, waaronder elektrische kranen. Voor het eerst in de Rotterdamse haven krijgt de bouwplaats een eigen laadplein voor elektrisch materieel. Ook wordt beton toegepast met een verlaagd cementgehalte, wat resulteert in een lagere CO₂e-footprint.

SAMENWERKING EN ORGANISATIE



“De energietransitie is een globale systeemverandering die om een gezamenlijke aanpak vraagt. Onze partners zijn daarom onmisbaar in de transitie van het haven- en industriecomplex.”

Partners in de energietransitie

De energietransitie is een gezamenlijke opgave. Het Havenbedrijf Rotterdam werkt intensief samen met publieke en private partners om de overgang naar een klimaatneutrale haven te versnellen. Door samenwerking en dialoog met stakeholders oefenen wij onze invloed uit op bedrijven in het havengebied en de (transport)keten.

	Overheden	Industrie, Infra- en Havenbedrijven	Innovatie- en kennispartners	Belanghebbenden
Met wie werken we samen in de keten om de doelstellingen te halen	- Ministeries - Provincie Zuid-Holland - Gemeente Rotterdam - Waterschappen - Europese instellingen	- Deltalinqs, Klanten, Leveranciers - Logistiek en nautische dienstverleners - Branche Organisatie Zeehavens - Netbeheerders, energie-infrastructuurbedrijven	- Start-ups en scale-ups - Kennisinstellingen - Netwerk- en samenwerkingsorganisaties	- NGO's - Omwonenden - Werknemers
Samenwerkingsvormen	- Publiek-private samenwerkingen - Beleidsontwikkeling en lobby - Kennisdelen en netwerken	- Joint ventures - Pilot projecten - Kennisdeling en netwerken - Gezamenlijke belangenbehartiging	- Pilotprojecten - Gezamenlijke onderzoeken - Samenwerkingsverband - Financiering	- Dialoog - Informereren - Belangenbehartiging
Aanvullende voorbeelden¹	- NOVEX Rotterdamse haven - Programma Energiehoofdstructuur - Nationaal Waterstofprogramma - Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie & Klimaat	- Aramis - Delta Rhine Corridor - IMO Net Zero Framework	- PortXL, Smartport, NGInfra - Human Capital Coalitie Energietransitie - World Business Council for Sustainable Development - Programma Infra Innovation	- Havenkrant - Wereldhavendagen - Bewonersavonden - Havenomgevingsfonds

¹ In [bijlage 3](#) worden deze voorbeelden nader toegelicht

Financiële middelen

Het financieren van de transitie van het haven- en industrie-complex is, naast het waarborgen van de continuïteit van het bedrijf, de belangrijkste financiële activiteit van het Havenbedrijf. Dit financieel overzicht laat slechts een deel van de inspanningen van het Havenbedrijf zien op gebied van de energietransitie. We steken veel energie in de belangenbehartiging van onze klanten bij beleidsmakers, het maken van afspraken met klanten en leveranciers, de samenwerking tussen partijen opzoeken of bevorderen, en het plaats maken voor de energietransitie in de haven. Deze inspanningen zijn niet altijd zichtbaar in de vorm van financiële investeringen of kosten, maar zijn wel van groot belang om onze ambities waar te maken.

Totale investeringen > € 1,5 miljard t/m 2029

We investeren jaarlijks circa 300 miljoen in de ontwikkeling van de haven. Deze investeringen variëren van investeringen in openbare en klantgebonden infrastructuur tot investeringen in digitalisering. Duurzaamheid is fundamenteel ingebed in onze aanbestedingsprocessen, waardoor het afzonderlijk toewijzen van financiële middelen specifiek voor duurzaamheid niet eenvoudig is. Omdat duurzaamheid standaard onderdeel is van onze criteria, beschouwen we het niet als een afzonderlijke kostenpost, maar als een vanzelfsprekend element van onze investeringsstrategie.

Energietransitie > € 140 miljoen t/m 2029

We investeren in een aantal projecten die specifiek toezien op de energietransitie, zoals de ontwikkeling van het waterstofconversiepark, de transformatie van het Galileipark naar een gebied dat organisaties huisvest die actief zijn op het terrein van de energietransitie en het vernieuwen van de vloot.

Het is waarschijnlijk dat in de aankomende vijf jaar andere projecten worden opgestart die specifiek toezien op de energietransitie waar op dit moment nog geen financiële middelen voor zijn gereserveerd.



Foto: World Port Center op Kop van Zuid

Kapitaalstortingen > € 140 miljoen t/m 2029

Het Havenbedrijf Rotterdam participeert in verschillende deelnemingen die een belangrijke rol vervullen in de energietransitie in de haven. Het betreft onder andere de deelnemingen Porthos, Rotterdam Shore Power en Zero Emission Services.

Operationele kosten > € 3,7 miljoen per jaar

Het Havenbedrijf maakt operationele kosten die verband houden met onze ambitie om als Havenbedrijf klimaatneutraal en circulair te opereren. Duurzame keuzes kunnen immers hogere operationele kosten met zich meebrengen. Voorbeelden hiervan zijn:

- HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) als schonere brandstof voor vaartuigen;
- Meerkosten voor het gebruik van Sustainable Aviation Fuels (SAF) bij vliegtoeren;
- Het project Carbonbid.

Kortingen landlease en scheepvaart € 22 miljoen per jaar

Zowel onze landlease klanten als de zee- en binnenvaart hebben recht op duurzaamheidskortingen, mits zij aan bepaalde duurzaamheidsvoorwaarden voldoen. Voor onze landlease klanten geldt dat zij de gegeven korting moeten investeren in het verduurzamen van hun bedrijfsvoering, bijvoorbeeld door elektrificatie van het productieproces. De zee- en binnenvaart krijgen korting op de te betalen havengelden middels verschillende duurzaamheidscomponenten.

In 2025 is 11,4 miljoen euro netto korting gegeven aan onze landlease klanten die dit bedrag hebben geïnvesteerd in het verduurzamen van de productieprocessen. In 2025 is 10,6 miljoen euro netto korting gegeven aan zeevaart.

Bestuurlijke aansturing

De [Algemene directie](#) bestaat uit drie personen en heeft de leiding over het Havenbedrijf. Er is een onafhankelijke [Raad van Commissarissen](#) die toezicht houdt op de Algemene Directie en de gang van zaken in de onderneming. De aandeelhouders Gemeente Rotterdam (ca 70%) en de Nederlandse Staat (ca 30%) oefenen invloed uit op de naamloze vennootschap door middel van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.

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

De Algemene Directie en de Raad van Commissarissen zijn zodanig samengesteld dat de benodigde deskundigheid en competenties aanwezig zijn om de klimaattransitie ambities te realiseren.



De Algemene Directie heeft de realisatie van de klimaatdoelen belegd bij verschillende direct reports en afdelingen in de organisatie. In de figuur hierboven is samengevat hoe de verantwoordelijkheden voor het realiseren van klimaatdoelen zijn verdeeld binnen de Algemene Directie.

TIJDLIJN VISIES

Achtergrond

Alles begint met een visie. Het Havenbedrijf Rotterdam werkt sinds 2011 steeds intensiever aan de energietransitie en het verduurzamen van de haven, samen met andere partijen. Het fundament voor deze veranderingen is gelegd door verschillende mijlpalen die onze visie, ambitie en scenario's voor de toekomst schetsen. De belangrijkste mijlpalen worden hier benoemd. Deze stappen en de mogelijkheden om ze te realiseren vormen de basis voor onze purpose, onze rol en ambitie als Havenbedrijf, en de vertaling naar de ondernemingsstrategie 2025-2029.

2011

Havenvisie 2030

De eerste versie van de Havenvisie, vastgesteld door de Gemeente Rotterdam in samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam, presenteert het idee van de haven als koploper op het gebied van duurzaamheid. Het beeld van de Gemeente en het Havenbedrijf is dat de transitie naar duurzame energieopwekking en biobased chemicals in volle gang is in de haven in 2030.

2015

Klimaatakkoord van Parijs

In 2015 is het Klimaatakkoord van Parijs getekend door 195 landen, waaronder Nederland. In het akkoord is afgesproken dat landen zich inzetten om de mondiale temperatuurstijging te beperken tot 1,5 graden Celsius boven het pre-industriële niveau. In 2020 werd deze ambitie door de Europese Unie vertaald naar een reductiedoel van 55% minder CO₂-uitstoot in 2030 ten opzichte van de uitstoot in 1990 en klimaatneutraliteit in 2050.

2016

Wuppertal rapport industriecluster

Het Wuppertal Instituut heeft op verzoek van het Havenbedrijf Rotterdam een rapport geschreven over mogelijke [decarbonisatiepaden voor het industriecluster](#) in de haven. In het rapport werd een radicale transformatie op het gebied van energievraag en – aanbod voorspeld. De uitdagingen en kansen voor het haven- en industriegebied die deze transformatie met zich mee zouden brengen zijn nader onderzocht. Dit rapport is een belangrijke basis voor de [4 pijler strategie](#) van het Havenbedrijf Rotterdam.

“Het fundament voor dit klimaattransitieplan is gelegd door verschillende mijlpalen die onze visie, ambitie en scenario's voor de toekomst schetsen.”

2018

Wuppertal rapport transport en logistiek

Het Wuppertal Instituut heeft in april 2018 op verzoek van het Havenbedrijf Rotterdam een rapport geschreven over de decarbonisatie van de transport en logistiek gerelateerd aan de Rotterdamse haven. Het instituut benadrukt de verwachte groei van containervervoer en de afname van bulkvracht. In het rapport worden vier alternatieve energiedragers genoemd: synthetische methanol, waterstof, synthetisch methaan en hernieuwbare elektriciteit. Naar verwachting spelen biobrandstoffen en LNG een belangrijke rol als overgangso oplossingen maar zullen tegen 2050 worden uitgefaseerd.

2018

In drie stappen naar een duurzaam industriecluster

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft samen met belanghebbende partijen een gedeelde visie ontwikkeld voor het bereiken van een duurzaam industriecluster. In het rapport wordt een pakket aan maatregelen en projecten voorgesteld die goed zijn voor 10 Mton CO₂ -reductie in het havengebied. De maatregelen en projecten houden verband met acht kansrijke thema's in de regio: waterstof, elektrificatie, CC(U)S, restwarmte, grondstoffentransitie, infrastructuur en energie efficiency. Het rapport omschrijft hoe het industriecluster in drie stappen de 2030 en 2050 ambities kan bereiken.

2019

Herijkte Havenvisie 2030

De Herijkte Havenvisie 2030 is een herziene versie van de Havenvisie 2030 uit 2011. In de herijkte Havenvisie wordt het drie-stappenplan uit de visie van het Rotterdam-Moerdijk cluster uitgebreid van enkel focus op de industrie naar een bredere focus op ook de scheepvaart en ander achterlandtransport. De focus ligt nog sterker op verduurzaming ten opzichte van de eerste versie van de Havenvisie 2030.

2022

Toekomstscenario's 2050

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft scenario's ontwikkeld om een beeld te schetsen van de mogelijke toekomst en om ons voor te bereiden op de onzekerheden die de snel veranderende wereld met zich meebrengt. Centraal staat de vraag hoe veranderingen in geopolitiek, economie, maatschappij en technologie van invloed zijn op het haven- en industriecomplex en de omvang en samenstelling van goederenstromen door Noordwest-Europa. Elk scenario voor 2050 geeft het haven- en industriecomplex een andere vingerafdruk dan nu.

“Deze mijlpalen en de mogelijkheden om ze te realiseren vormen de basis voor onze purpose, onze rol en ambitie als Havenbedrijf, en de ondernemingsstrategie 2025-2029.”

2023

Klimaatdoelen Havenbedrijf Rotterdam

Het Havenbedrijf Rotterdam geeft in het document [Klimaatdoelen 2030](#) inzicht in de belangrijkste soorten CO₂ -emissies van het Havenbedrijf. In het document worden de ambitieuze doelstellingen voor 2030 toegelicht. De reductiedoelen zijn gevalideerd door de onafhankelijke organisatie het Science Based Targets Initiative (SBTI).

2024

Cluster Energie Strategie

Het industriecluster van Rotterdam-Moerdijk geeft in de [Cluster Energie Strategie](#) inzicht in de infrastructuur die nodig is voor de transitie naar een duurzaam industriecluster. Op korte termijn zal CO₂ -reductie behaald worden met verbetering van efficiëntie, elektrificatie van industrieën en Carbon Capture & Storage (CCS). Tegelijkertijd wordt de infrastructuur ontwikkeld die het fundament vormt voor een klimaatneutraal cluster in 2050.

2025

Ondernemings- strategie 2025-2029

In de [ondernemingsstrategie 2025-2029](#) van het Havenbedrijf Rotterdam staan vier speerpunten centraal, waarvan één 'klimaatneutraal en circulair' is. In de ondernemingsstrategie staan concrete doelen die we in de komende jaren willen verwezenlijken. De doelen gerelateerd aan het speerpunt 'klimaatneutraal en circulair' vormen het uitgangspunt van dit plan.

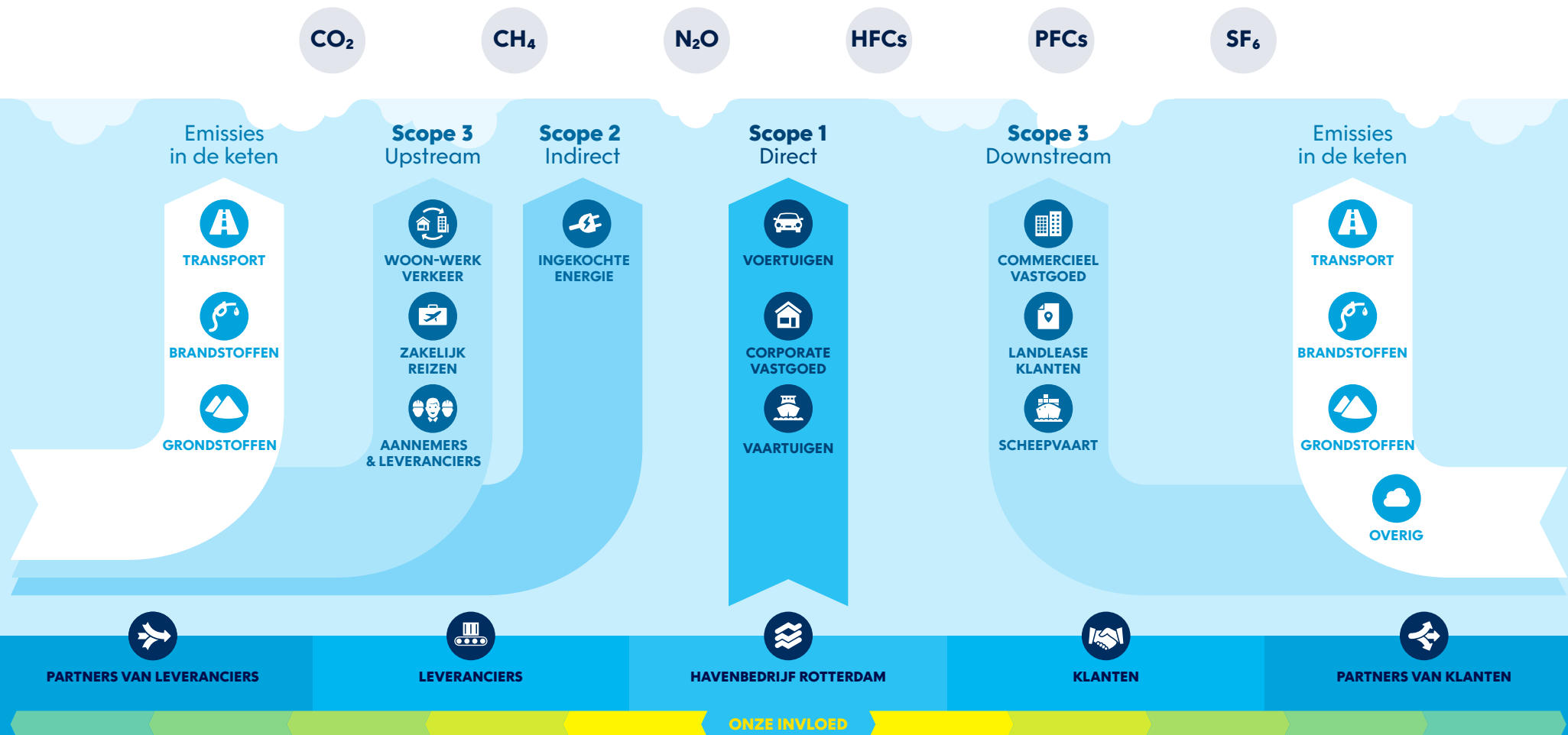
2025

Havenvisie 2050

De [Havenvisie 2050](#) van Rotterdam formuleert ambities voor formuleert ambities om te komen tot de meest concurrerende, duurzame en weerbare haven van Europa. Een veilige en innovatieve haven, van onmisbare waarde voor onze economie en strategische autonomie, ingebed in een gezonde leefomgeving. De visie is opgesteld in samenwerking met de Havenvisie-partners (Havenbedrijf Rotterdam, de gemeente Rotterdam, het Rijk (ministeries I&W, EZ, KGG en VRO), Deltalings, de provincie Zuid-Holland) en DCMR als adviseur.

Lees meer over onderzoek en strategie op gebied van de energietransitie op onze website: [Strategie en onderzoek | Port of Rotterdam](#)

OVERZICHT BROEIKASGASEMISSIES HAVENBEDRIJF ROTTERDAM



Broeikasgasemissies en key results 2030

Strategisch doel	Scope cfm GHG protocol	Emissiebron	Emissies 2019 (in ton CO ₂ e)	Key results CO ₂ e-reductie 2019-2030 ²
Verminderen uitstoot Havenbedrijf	Scope 1	Vaartuigen	2.314	90%
		Voertuigen	586	100%
		Corporate vastgoed	230	90%
	Scope 2	Elektriciteitsverbruik	27	50%
		Stadswarmte	44	50%
		Scope 3	Zakelijke reizen	1.205
Woon-werk verkeer			2.234	50%
Aannemers & leveranciers (brandstof)			34.230	45%
Verminderen uitstoot havengebied		Scope 3 (downstream)	Commercieel vastgoed	1.068
	Landlease klanten		20.600.000 ¹	55% (t.o.v. 1990)
	Scheepvaart		2.277.000	20%

Strategisch doel	Scope cfm GHG protocol	Emissiebron	2019: Productievolume schoon/ circulair (in mln ton)	Key results 2030: Productievolume schoon/ circulair (in mln ton) ²
Transformatie industriecomplex samen met bedrijven	Beyond value chain	Brandstoffen	2,5	>6,3
Transformatie chemie-complex samen met bedrijven	Beyond value chain	Grondstoffen	0,19	>1,9

¹ Emissies in 1990

² In het jaarverslag rapporteren we over de voortgang van de key results

PARTNERS IN DE ENERGIETRANSITIE VOORBEELDEN

Overheden

NOVEX gebied Rotterdamse haven

De Nationale Omgevingsvisie Extra ([NOVEX](#)) Rotterdamse Haven is een samenwerking waarin gewerkt wordt aan uitvoering en financiering van de transitie van de haven naar een duurzaam, klimaatneutraal en circulair haven- en industriecomplex in 2050. In de [NOVEX Uitvoeringsagenda](#) zijn sleutelafspraken gemaakt waarin onder andere de complexe ruimtelijke opgave aan bod komt.

Programma Energiehoofdstructuur

Het Programma Energiehoofdstructuur ([PEH](#)) laat zien welke nieuwe nationale energie-infrastructuur nodig is richting 2050 en waar deze slim geplaatst kunnen worden. Aan de hand van deze verwachtingen maakt het Rijk afspraken met het Havenbedrijf over ruimte(gebruik).

Nationaal Waterstofprogramma

Het Nationaal Waterstof Programma ([NWP](#)) ondersteunt toepassing van waterstof in diverse sectoren en helpt bij de realisatie van doelen en afspraken op het gebied van waterstof. Het Havenbedrijf kan een beroep doen op dit programma bij het opzetten van het waterstofecosysteem in de haven van Rotterdam.

Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie & Klimaat

Het nationale Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat ([MIEK](#)) helpt bij het opzetten van het toekomstige energiesysteem en het uitbreiden van de energie-infrastructuur door ver vooruit te plannen, beter te prioriteren en knelpunten zoals vergunning, ruimte en financiering, op te lossen voor aangewezen projecten. Acht energie-infrastructuurprojecten in de Rotterdamse haven zijn MIEK-geïdentificeerde projecten die versneld en met voorrang op andere projecten worden gerealiseerd.

Industrie, Infra- en Havenbedrijven

Aramis

[Aramis](#) is een Carbon Capture- and Storage initiatief dat in de haven van Rotterdam wordt ingepast. Aramis vangt CO₂ af en slaat het op in lege gasvelden onder de Noordzee. In tegenstelling tot de rol bij het CCS-project Porthos, is het Havenbedrijf geen aandeelhouder van Aramis; maar vanwege de beoogde locatie van Aramis is het Havenbedrijf wel betrokken bij de ontwikkeling van het initiatief.

Delta Rhine Corridor

De Delta Rhine Corridor ([DRC](#)) is een initiatief om ondergrondse buisleidingen aan te leggen van de Rotterdamse haven naar het Duitse achterland. De DRC wordt momenteel ontwikkeld voor CO₂- en waterstofbuisleidingen. De buisleidingen voor ammoniak en gelijkstroom, die eerder onderdeel waren van de DRC, worden op dit

moment niet verder ontwikkeld. Het Havenbedrijf is als ontwikkelaar van het havengebied en eigenaar van buis- en leidingenstroken in de haven van Rotterdam betrokken bij het project.

IMO Net Zero Framework

Het Net Zero Framework van het International Maritime Organization ([IMO](#)) is een reeks nieuwe internationale regelgeving gericht op het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen door schepen door een prijsmechanisme en een brandstofnorm. Het Havenbedrijf is lid van het IMO en heeft meegedacht en -gewerkt aan deze regelgeving. In oktober 2025 heeft een meerderheid van de lidstaten in IMO ervoor gestemd om het besluit dat deze regelgeving internationaal bindend wordt, een jaar uit te stellen.

Innovatie- en kennispartners

PortXL

[PortXL](#) is een ecosysteem van start-ups, scale-ups, zakelijke partners en mentoren die samenwerken om tastbare bedrijfswaarde te creëren voor maritieme start- en scale-ups met een focus op logistiek, groene energie en de maritieme industrie. Het Havenbedrijf is partner van PortXL en ondersteunt de organisatie met capaciteit en financiële middelen.

Smartport

[SmartPort](#) is een neutraal kennisplatform dat samenwerkingsverbanden stimuleert, wetenschappelijk onderzoek financiert en publieke kennis verspreidt. Het doel is om innovaties in de Rotterdamse haven te versnellen. Het Havenbedrijf Rotterdam is partner van Smartport en ondersteunt de organisatie met financiële middelen.

NGInfra

Next Generation Infrastructures ([NGInfra](#)) is het kennisplatform van beheerders van zes kritieke infrastructuren in Nederland waar infravraagstukken integraal worden behandeld. Het Havenbedrijf is partner en representeert één van de zes kritieke infrastructuren.

Human Capital Coalitie Energietransitie

Het Havenbedrijf Rotterdam werkt samen met partners in het [Human Capital Coalitie Energietransitie](#) aan een toekomstbestendig arbeids- en onderwijsaanbod, zodat voldoende goed opgeleide vakmensen klaarstaan om onder meer de energietransitie in het Rotterdamse haven- en industriegebied mogelijk te maken.

World Business Council for Sustainable Development (WBCSD)

Het Havenbedrijf Rotterdam is aangesloten bij de [WBCSD](#), een internationaal bedrijvennetwerk van meer dan 250 toonaangevende bedrijven die duurzaamheid zien als een belangrijke motor voor hun concurrentievermogen.

Programma Infra Innovation

Ons programma [Infra Innovation](#) richt zich onder andere op het verminderen van emissies door gericht en programmatisch te onderzoeken en innoveren op het gebied van maritieme infrastructuur. Innovatie is van strategisch belang voor de haven, onze klanten en het Havenbedrijf.

Belanghebbenden

Havenkrant

[De Havenkrant](#) is een uitgave van het Havenbedrijf Rotterdam. De krant wordt vier keer per jaar onder alle omwonenden van de Rotterdamse haven verspreid. Het doel is om met leuke en interessante verhalen de haven weer dichterbij de omwonenden te krijgen.

Wereldhavendagen

Tijdens [de Wereldhavendagen](#) in september, waar het Havenbedrijf Rotterdam hoofdsponsor van is, beleven bezoekers de haven van dichtbij. Bezoekers krijgen door informatiestands en shows informatie over de logistieke en economische waarde van de haven, de energie- en grondstoffentransitie en de mogelijkheden van werken in de haven.

Bewonersavonden

Het Havenbedrijf organiseert [havensprekuren](#) in de wijkhubs van de Gemeente Rotterdam. Omwonenden zijn in de wijkhubs welkom met al hun vragen over gemeentelijke taken en tijdens de havensprekuren met vragen specifiek over de haven.

Havenomgevingsfonds

Via het [Havenomgevingsfonds](#) stelt het Havenbedrijf geld beschikbaar voor projecten die de leefomgeving, veiligheid, natuur en biodiversiteit in en rond het havengebied verbeteren. Het fonds wordt aangewend voor projecten die zonder financiële bijdrage niet door zouden gaan.

Colofon

Uitgave

Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Vormgeving

Taken By Storm

Fotografie

Danny Cornelissen; Ernst Bode Fotografie;
Marco de Swart; Martens Multimedia

Contact

Bezoekadres

Havenbedrijf Rotterdam N.V.
World Port Center (WPC)
Wilhelminakade 909
3072 AP Rotterdam
Havennummer 1247

Postadres

Postbus 6622
3002 AP Rotterdam

010-2521010
www.portofrotterdam.com

