



Port of
Rotterdam



jaarverslag

2008



Samen werken aan wereldklasse

Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. ontwikkelt in partnerschap dé Europese haven van wereldklasse. Onze belangrijkste partners zijn de bedrijven en dienstverleners die in de haven gevestigd zijn. Beter gezegd: de mensen die er werken.

‘Rotterdam, your world-class port’: een wereldhaven met enorme afmetingen en een uniek industrieel karakter. Waar economische kracht wordt gecombineerd met internationaal elan en maritieme grootsheid. En ondernemerschap wordt gecombineerd met innovatie en duurzaamheid. Rotterdam: niet één haven, maar vele havens. Voor de allergrootste zeeschepen. Voor opslag en overslag van tientallen producten. Met distributiefaciliteiten, (proces)industrie en chemie, en een geweldig netwerk van rivier, spoor, pijpleiding en weg om aan- en afvoer zeker te stellen.

Bekijk ook de filmimpressie ‘Jaaroverzicht 2008’ op onze website: www.portofrotterdam.com

JAAR-
VERSLAG

2008

JAAR-
VERSLAG

2008

JAAR-
VERSLAG

2008

Inhoudsopgave



BERICHT VAN DE RAAD VAN COMMISSARISSEN	4
VERSLAG VAN DE DIRECTIE	8
Voorwoord	10
Haven en Havenbedrijf in het kort	14
• Haven in het kort	16
• Havenbedrijf in het kort	18
• Kengetallen	21
Ruimte voor groei	22
• Maasvlakte 2	25
• Intensiveren bestaand havengebied	28
• - Procesindustrie en massagoed	29
• - Containers, Breakbulk, Logistics	30
• Overzichtskaart projecten 'Ruimte voor groei'	32
Bereikbaarheid	34
• Zeezijde	37
• - Zeescheepvaart	37
• Achterland	38
• - Weg	38
• - Spoor	39
• - Binnenvaart	41
• - Kabels en leidingen	42
• Overzichtskaart projecten 'Bereikbaarheid'	44
Duurzaamheid	46
• Overzichtskaart projecten 'Duurzaamheid'	52
Havenmeester: Veilig en Beveiligd, Vlot en Schoon	54
Havenbedrijf: een interessante werkgever	60
Financiën en vooruitzicht 2009	66
• Financiën	68
• Vooruitzicht 2009	74

JAARREKENING 2008		76
Geconsolideerde balans		78
Geconsolideerde winst-en-verliesrekening		79
Geconsolideerd kasstroomoverzicht		80
Toelichting op de geconsolideerde balans en winst-en-verliesrekening		81
Grondslagen voor waardering van activa en passiva		82
Grondslagen voor de bepaling van het resultaat		85
Toelichting op de geconsolideerde balans		88
1 Materiële vaste activa		88
2 Financiële vaste activa		89
3 Vorderingen		90
4 Liquide middelen		90
5 Groepsvermogen		91
6 Voorzieningen		91
7 Langlopende schulden		92
8 Kortlopende schulden		94
9 Niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen		94
Toelichting op de geconsolideerde winst-en-verliesrekening		96
10 Som der bedrijfsopbrengsten		96
11 Lonen, salarissen en sociale lasten		96
12 Overige bedrijfslasten		97
13 Overige toelichtingen op de winst-en-verliesrekening		97
14 Financiële baten en lasten		98
15 Werknemers		98
16 Bezoldiging commissarissen en bestuurders		98
17 Verbonden partijen		101
Vennootschappelijke balans (per 31-12-2008)		102
Vennootschappelijke winst-en-verliesrekening		103
Toelichting op de vennootschappelijke balans en winst-en-verliesrekening		103
18 Algemeen		103
19 Financiële vaste activa		104
20 Eigen vermogen		104
21 Accountantskosten		106
Overige gegevens		106
Bijlagen		110
A Historisch overzicht		112
B Overzicht Verbonden partijen		114
C Overslagcijfers 2008 en marktaandeel		115
D Organisatie		121
E Personalia leden RvC en directie		122
F Stroomschema Haven- en industriecomplex		124

BERICHT VAN DE RAAD COMMISSA

VERSLAG
VAN DE
JAARREKE

VAN
VAN
ARISSEN

IRECTIE
NING

Raad van Commissarissen



In 2008 is weer diepgaand over strategische issues gediscussieerd. Belangrijke onderwerpen waren de positie van het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) in de diverse segmenten, investeringsvoorstellen, de samenwerking met andere (Nederlandse) havens, ruimte voor het ontwikkelen van terminalcapaciteit in diverse segmenten, communicatie met stakeholders, mogelijke internationale activiteiten (waaronder buitenlandse deelnemingen) en de optimalisering van achterlandverbindingen in de modaliteiten. Ook hebben we ons regelmatig laten bijpraten over de voortgang van belangrijke dossiers zoals het Container Transferium, LNG terminals (Liquefied Natural Gas), de Verkeersonderneming en het Rotterdam Climate Initiative (RCI). Een tweetal onderwerpen springt in het oog: Maasvlakte 2 en de kredietcrisis.

MAASVLAKTE 2

Onderwerp van gesprek waren het bereikte aanbestedingsresultaat en de gunning van het eerste bouwcontract. Daarnaast zijn de voortgang van het proces inzake de benodigde vergunningen, de goedkeuring van het bestemmingsplan en de bijbehorende ruimtelijke ordeningsbesluiten uitvoerig aan de orde geweest. Ook zijn mogelijke ontwikkelingen voor de businesscase en de start van de aanleg van MV2 (ter besluitvorming) behandeld.

De financiering van dit project is afgedekt door middel van het HbR-brede financieringsarrangement, dat ook in 2008 is goedgekeurd. Wij zijn content met de start van de aanleg en de wijze van risicobeheersing van MV2; deze aanpak straalt vertrouwen uit.

KREDIETCRISIS

Regelmatig kwam de mogelijke impact van de kredietcrisis op het havenbedrijfsleven en het Havenbedrijf aan de orde. Met elkaar is nagedacht hoe hier zo goed mogelijk in mee te bewegen, maar ook in op te treden. Juist in tijden van crisis kunnen en moeten ook kansen gecreëerd worden om op termijn te blijven groeien, marktaandeel te vergroten, en de concurrentiepositie te verstevigen. Gezien de dalende overslagontwikkeling houden we de vinger aan de pols. Wij worden vanaf oktober 2008 vooralsnog maandelijks geïnformeerd.

Tot slot is per 1 januari 2009 de heer Smits door de Algemene Vergadering van Aandeelhouders herbenoemd tot voorzitter van de Algemene directie c.q. tot President-directeur. De Raad van Commissarissen (RvC) is in 2008 zeven keer in een reguliere vergadering bij elkaar geweest. Eenmaal is gedeeltelijk buiten aanwezigheid van de directie vergaderd. Tijdens deze vergadering is behalve ons eigen functioneren het

functioneren van de directie als geheel en van de leden afzonderlijk (inclusief remuneratie) besproken.

JAARREKENING 2008

De directie heeft de voorliggende jaarrekening 2008 opgemaakt. Het netto resultaat over 2008 bedraagt € 151 miljoen. Op grond van bestaande afspraken met aandeelhouders zal hierover € 43,7 miljoen aan dividend worden uitgekeerd. De RvC heeft ingestemd met het voorstel van de directie om over 2008 een interim dividend van € 21,8 miljoen aan de aandeelhouders uit te keren.

Op 3 maart 2009 is de jaarrekening, voorzien van een goedkeurende accountantsverklaring van Ernst & Young, door zowel directie als Raad van Commissarissen ondertekend. Wij hebben de jaarrekening goedgekeurd en stellen de Algemene Vergadering van Aandeelhouders (AvA) voor de opgestelde jaarrekening vast te stellen.

SAMENSTELLING RAAD VAN COMMISSARISSEN

De samenstelling van de Raad van Commissarissen is in 2008 niet gewijzigd. Alle leden zijn onafhankelijk in de zin van de Corporate Governance Code.

- de heer A.J. Scheepbouwer (President-commissaris, lid remuneratiecommissie)
 - de heer drs. R.J.N. Abrahamsen (plaatsvervangend President-commissaris, voorzitter auditcommissie)
 - de heer ir. J.M. Kroon MBA (lid auditcommissie)
 - de heer R.P.M. van Slobbe (lid auditcommissie)
 - de heer drs. R.M. Smit (voorzitter remuneratiecommissie)
- Per 1 september 2008 hebben wij afscheid genomen van onze secretaris de heer C. Smits. Wij danken hem voor zijn inzet en professionele ondersteuning in de afgelopen jaren. Mevrouw S.A. Timmermans-Jonker is hem per 1 oktober 2008 opgevolgd.

COMMISSIES

De RvC kent twee adviserende commissies: de auditcommissie en de remuneratiecommissie.

AUDITCOMMISSIE

De auditcommissie is in 2008 drie keer bij elkaar geweest. Op de agenda stonden reguliere onderwerpen zoals de jaarstukken 2007, de kwartaal-rapportages en de financiering van het HbR. Tevens zijn IAD-onderzoeken en onderzoeksresultaten, het risicolandschap, het inkoopbeleid en ICT-projecten aan de orde geweest.

REMUNERATIECOMMISSIE

De remuneratiecommissie is in 2008 twee keer bijeen geweest. Tijdens de vergaderingen is gesproken over de HbR-organisatie, het functioneren van de statutaire directie en de remuneratie van de directieleden, inclusief een beoordeling in hoeverre is voldaan aan de criteria voor de korte- en langetermijnbonus. De remuneratiecommissie heeft een start gemaakt met de evaluatie van het beloningsbeleid zoals vastgesteld in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders in 2004.

ONDERNEMINGSRAAD

In 2008 is één maal een vertegenwoordiger van de RvC aanwezig geweest bij een overlegvergadering van de Ondernemingsraad. Wij hebben deze bijeenkomst als positief en opbouwend ervaren in een goede en openhartige sfeer.

TOT SLOT

Een woord van dank aan de directie en alle Havenbedrijf-medewerkers is hier op zijn plaats. Mede dankzij hun inzet en betrokkenheid heeft het Havenbedrijf zich weer verder ontwikkeld en is 2008 succesvol afgesloten.

**Havenbedrijf Rotterdam N.V.,
3 maart 2009**

De Raad van Commissarissen

BERICHT VAN
DE RAAD
COMMISSA
VERSLAG
VAN DE
JAARREKE

VAN
VAN
ARISSEN

IRECTIE

NING

Voorwoord





We kunnen zeggen dat de Rotterdamse haven, ondanks een slecht laatste kwartaal door de eerste tekenen van de mondiale kredietcrisis, een goed jaar achter de rug heeft.

2008 GOED JAAR

De goederenoverslag in de Rotterdamse haven is in 2008 toegenomen tot het recordniveau van 421 miljoen ton, 2,9% meer dan in 2007. In bijlage C staan de belangrijkste overslagcijfers per segment. De aanvoer groeide met 4,1% tot ruim 313 miljoen ton, de afvoer daalde licht met 0,3% tot 108 miljoen ton. In eenheden bleef de doorzet van containers stabiel op 10,8 miljoen TEU. De investeringen in bestaand havengebied bedroegen ca. 135 miljoen Euro. In september werd gestart met de aanleg van de Tweede Maasvlakte, een historisch landaanwinningsproject (in 2008 ca. € 55 miljoen investering).

Ons bedrijfsresultaat is in 2008 wederom toegenomen. Het netto resultaat is € 151 miljoen. Wel was de kasstroom € 70 miljoen negatief. Er werd voor € 190 miljoen geïnvesteerd. In de komende jaren zal door hoge investe-

ringen in zowel bestaand havengebied als ook in de Tweede Maasvlakte onze uitgaande investeringskasstroom toenemen. In de financiële paragraaf worden de cijfers toegelicht.

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

SAMEN WERKEN AAN WERELDKLASSE: RUIMTE VOOR GROEI, BEREIKBAARHEID EN DUURZAAMHEID

Wij spannen ons maximaal in om, ter behoud en versterking van de Rotterdamse concurrentiepositie, samen met onze partners te blijven werken aan een haven van wereldklasse. 'Samen werken' is in de huidige barre economische tijd, die ook bij onze klanten het uiterste vergt ter wille van een efficiënte bedrijfsvoering, harder nodig dan ooit. De fotografie in ons jaarverslag haakt op 'samen werken' in. Per thema wordt een project belicht dat de samenwerking illustreert.

In ons Jaarverslag 2008 belichten we, na een korte introductie over 'Haven en Havenbedrijf in het kort', de belangrijkste projecten uit onze cruciale thema's 'Ruimte voor groei', 'Bereikbaarheid' en 'Duurzaamheid'. 'Ruimte voor groei' blijft, ondanks de tijdelijke economische neergang, cruciaal. We werken onverminderd daaraan door herstructurering en intensivering van bedrijventerreinen. Grote projecten betroffen onder meer de start van de aanleg van Maasvlakte 2, de demping voor de LNG-terminal van Gate, de realisatie van een zeekade-muur voor de Euromax-terminal en kademuuren voor Odfjell en Steinweg. We blijven ook werken aan oplossingen over de Rotterdamse grenzen heen. Denk hierbij aan projecten als het Container Transferium en nieuwe transportleidingen.

Dat een haven onderdeel is van een Supply Chain bewijzen onze (investerings)inspanningen om de Rotterdamse haven optimaal bereikbaar te houden voor zeeschepen en binnenvaart, weg, spoor en pijpleidingen. Wij namen daarom onder meer het initiatief voor de Verkeersonderneming, het Spoorplan en het Container Transferium.

Een duurzame haven is randvoorwaarde voor onze 'licence to operate' en 'licence to grow'. Om meer goederen

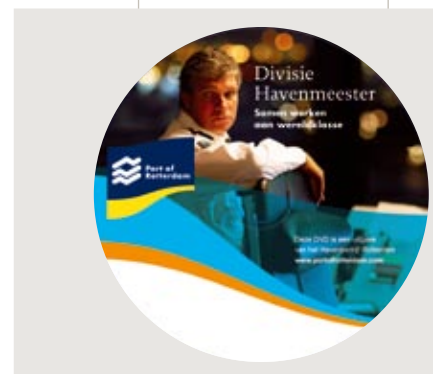
over water en spoor te vervoeren en minder over de weg hebben wij hierover in onze uitgiftecontracten voor Maasvlakte 2 afspraken gemaakt met onze klanten. Belangrijke duurzaamheidsprojecten betroffen onze initiatieven voor de World Port Climate Conference, het Rotterdam Climate Initiative, de duurzaamheidsindex en onze CO₂-footprint. Ook dit jaar brengen wij op onze website een digitaal jaarverslag Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen uit, dat uitgebreid ingaat op al onze activiteiten op dit vlak.

DIALOOG MET KLANTEN

Weten wat speelt in de markt en bij onze klanten is ook voor het Havenbedrijf van vitaal belang. Na een klanttevredenheidsonderzoek in 2007, dat we in 2009 zullen herhalen, zijn wij als directie ook letterlijk met onze klanten in dialoog gegaan in acht bijeenkomsten, die plaatsvonden bij hen in de buurt in het havengebied. In de antwoorden op concrete vragen van onze klanten, kwamen ook verschillende onderdelen van ons Bedrijfsplan aan bod. De primaire doelstelling van de '(Dial)Oog op de Haven'-bijeenkomsten, die in juni 2009 worden herhaald, was het vergroten van wederzijdse inzichten in uitdagingen en knelpunten en het maken van concrete afspraken.

VEILIG, BEVEILIGD, VLOT, SCHOON

Dat 'Veilig' en 'Beveiligd', naast 'Vlot' en 'Schoon', voor onze haven onverminderd belangrijk blijven toont het hoofdstuk over 'De Havenmeester'. Op onze website www.portofrotterdam.com is in een gefilmd portret van 'De Havenmeester' te zien wat dit in de praktijk betekent.



TOEKOMST

De vooruitzichten worden vooral gekenmerkt door onzekerheid. Een eenduidige inschatting van overslagvolumes 2009 is op dit moment vrijwel niet te maken. Wij blijven desondanks positief over de toekomst op de middellange en lange termijn. Dit blijkt onder andere uit de geplande investeringen: het Havenbedrijf Rotterdam investeert vier miljard euro tot en met 2020 (gelijkelijk verdeeld over Maasvlakte 2 en bestaand havengebied) en de bedrijven meer dan tien miljard. Daarin treedt nog vrijwel geen uitval op. Ook ten aanzien van de overslag zijn wij niet pessimistisch. De overslag zal in 2009 aanvankelijk sterk teruglopen. Dit betekent voor het hele jaar waarschijnlijk voor het eerst sinds 2001 een krimp.

Het is een uitdaging om in een krimpende markt niet alleen marktaandeel te behouden, maar zo mogelijk ook te winnen. We zullen strak op de beheersing van de kosten letten door slimmer en efficiënter met de middelen om te gaan. Er zijn duidelijke keuzes gemaakt om ruimte te creëren voor nieuwe initiatieven die de bedrijfsplandoelstellingen op onze prioriteiten Ruimte voor groei, Duurzaamheid en Bereikbaarheid ondersteunen. Voorbeelden hiervan zijn Maasvlakte 2, de Verkeersonderneming en het Spoorprogramma.

HAVENBEDRIJF ROTTERDAM ALS AANTREKKELIJKE WERKGEVER

Wij vertrouwen erop dat dit jaarverslag andermaal aantoonde in wat voor boeiende en uitdagende omgeving het Havenbedrijf opereert. Het stroomschema van het haven- en industriecomplex (ZIE BIJLAGE F) toont in één oogopslag onze positie in het logistieke en industriële krachtenveld. Kwaliteit en motivatie van onze medewerkers zijn essentieel. Dit jaarverslag onderstreept ook onze positie als interessante werkgever. Het Havenbedrijf biedt huidige en toekomstige werknemers grote uitdagingen. Een tweejaarlijks Medewerkerstevredenheidsonderzoek heeft verder inzicht gegeven in mogelijkheden voor het 'boeien en binden' van onze medewerkers. De in 2007 voltooide reorganisatie heeft afgelopen jaar zijn vruchten afgeworpen: wij zijn een plattere organisatie, met snellere besluitvorming, en verantwoordelijkheden zijn duidelijk en zo laag mogelijk in de organisatie belegd.

DANK

Wij sluiten af met een woord van dank aan onze medewerkers en de OR die ook het afgelopen jaar grote inzet hebben getoond en ieder op eigen wijze invulling hebben gegeven aan 'Samen werken aan wereldklasse'.



Directie v.l.n.r. André Toet,
Thessa Menssen, Hans Smits.

Haven en Havenbedrijf

in het kort





Samen werken met Rijkswaterstaat,
Stadsregio en gemeente Rotterdam
Bereikbaarheid over de weg: De Verkeersonderneming

V.L.N.R. LAURENS SCHRIJNEN (MIN. V&W), WOUTER LOKKER (HAVENBEDRIJF), ESTHER ZONNEVELD (HAVENBEDRIJF),
HARRY SMIT (HAVENBEDRIJF), PAULIEN VAN NOORT (HAVENBEDRIJF) EN KEES ABRAHAMSE (MIN. V&W). LEES MEER OP PAGINA 38.

Haven in het kort



POSITIE

De Rotterdamse haven is een knooppunt van internationale goederenstromen én een industriecomplex van wereldformaat (ZIE BIJLAGE F). Met een overslag van ruim 421 miljoen ton goederen is Rotterdam verreweg de grootste zeehaven van Europa. Het aandeel van de petrochemie en energiesector is ongeveer 20% van de totale productiecapaciteit in Noordwest-Europa. De toegevoegde waarde van het Rotterdamse haven- en industrie-complex bedroeg in 2006 circa €12,3 miljard. De directe werkgelegenheid van het havencomplex bedroeg in 2006¹ ongeveer 86.500 personen.

CONCURRENTIE

Voor de ontwikkeling van de Rotterdamse haven is het aantrekken van ladingstromen en van bedrijvigheid cruciaal. In het aantrekken van ladingstromen concurreert de Rotterdamse haven met andere havens in de Hamburg-Le Havre (HLH) range. Deze havens bedienen allemaal het achterland van Noordwest-Europa. Enkele daarvan zijn tevens een belangrijke transshipmenthaven voor goederenstromen van en naar het Verenigd Koninkrijk en Ierland, alsook de Scandinavische en Baltische havens. Rotterdam neemt op dit gebied een steeds belangrijker positie in. Wij onderscheiden negen marktsegmenten, verdeeld over overslag en industrie.

¹

bron: www.havenraad.nl,
gegevens over 2007 en 2008
nog niet bekend

OVERSLAG

De concurrentie verschilt sterk per segment. In het containersegment zijn Antwerpen en Hamburg de belangrijkste concurrenten; in het kolensegment is dat Amsterdam, en voor ruwe olie Le Havre en Wilhelmshafen.

INDUSTRIE

Voor de chemie is de concurrentie wereldwijd. Antwerpen is de belangrijkste concurrent in Noordwest-Europa, maar beide chemische complexen zijn ook complementair. Ze vormen samen het grootste chemische complex van Europa. Belangrijke factoren in de concurrentiestrijd zijn de ligging aan diep water, terminals van wereldklasse, beschikbaarheid van ruimte, goede ontsluiting door verschillende achterlandverbindingen (weg, binnenwater,

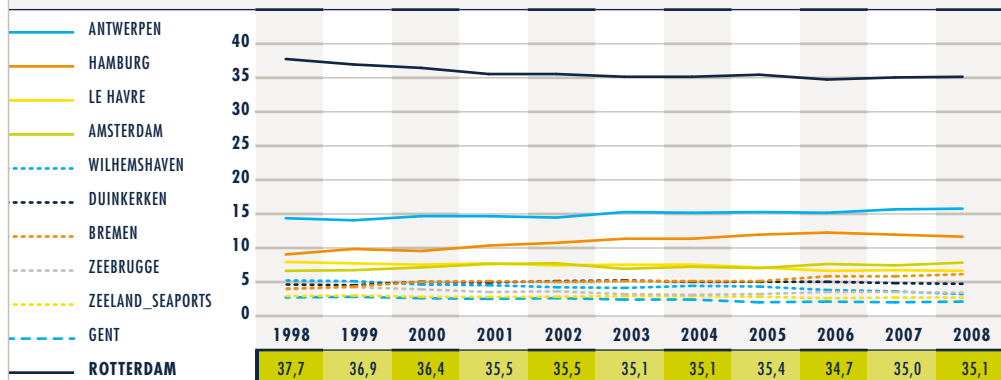
spoor, pijpleidingen), kwaliteit van de dienstverlening, kosten en een aantrekkelijk vestigings- en woonklimaat.

MARKTAANDEEL

Na een lange periode van afnemend marktaandeel vanaf 1998, gerekend over de totale overslag in tonnen van de elf belangrijkste havens in de Hamburg – Le Havre range, neemt het aandeel van de haven van Rotterdam sinds 2006 weer geleidelijk toe. Onze positie is versterkt in de segmenten ruwe olie, erts en schroot en Roll-on/Roll-off, terwijl de overige segmenten een lichte daling in marktaandeel laten zien. In totaal is in 2008 een zeer lichte stijging gerealiseerd tot 35,1%. Een overzicht van de totale goederenoverslag en bijbehorende marktaandelen van de elf relevante havens is te vinden in bijlage C.

Marktaandeel Hamburg-Le Havre range

1998-2008, in procenten



Havenbedrijf in het kort



DOELEN EN MISSIE

Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. (HbR) heeft twee doelstellingen ter bevordering van de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven. Ten eerste de ontwikkeling, aanleg, beheer en exploitatie van het havengebied. Wij zijn daarbij gericht op het stimuleren van duurzame economische ontwikkeling. Ten tweede het bevorderen van een veilige, beveiligde, vlotte en schone scheepvaartafwikkeling in de Rotterdamse haven en het aanloopgebied voor de kust.

Onze missie luidt: 'HbR ontwikkelt in partnerschap dé Europese haven van wereldklasse'. De belangrijkste partners zijn de bedrijven en dienstverleners die in de haven gevestigd zijn. HbR is een naamloze vennootschap met twee aandeelhouders: de gemeente Rotterdam en de Nederlandse Staat. Wij trekken bedrijven aan die het haven- en industriecomplex versterken. Speerpunten zijn overslag van containers, chemische industrie en energie.

KERNACTIVITEITEN

Om onze missie en doelstellingen te realiseren voeren wij vier kernactiviteiten uit: Klantmanagement, Verkeersmanagement, Gebiedsmanagement en Omgevingsmanagement.

KLANTMANAGEMENT

Klantmanagement omvat het faciliteren van ontwikkelingen bij bestaande klanten en het aantrekken van nieuwe klanten. Wij doen dat vaak in nauwe samenwerking met partners als de Rotterdam Port Promotion Council (RPPC) en afgevaardigden van de gemeente Rotterdam en Deltalinqs (werkgeversorganisatie Rotterdamse haven).

Klanttevredenheid over onze dienstverlening en de prijs-kwaliteitsverhouding is essentieel. Wij zijn een business partner die ladingacquisitie ondersteunt, bijdraagt aan het opzetten van nieuwe achterlandverbindingen (spoor, weg, binnenvaart, pijpleiding), via dochter Port infolink² een port community system aanbiedt en in partnerschap glasvezeldiensten en pijpleidingen aanbiedt. Ook richten wij ons op (potentiële) klanten van hier gevestigde bedrijven. Onze focus is gericht op negen marktsegmenten.

In bijlage C is een schema van de marktsegmenten opgenomen.

Via PORint – Port of Rotterdam International – richten wij ons op het in de wereldmarkt zetten van Rotterdam als ‘port developer’ en ‘port manager’. We kijken daarbij naar ladingontwikkelingen, toegang tot nieuwe markten, het vasthouden van ladingstromen en investeringen van Rotterdamse bedrijven. Wij doen dit via internationale participatie in nieuwe havendeelnemingen in voor Rotterdam strategische landen en via boardroom consultancy. De initiatieven die wij ontplooiën dienen te passen in de randvoorwaarden van rendement en voldoende zeggenschap.



VERKEERSMANAGEMENT

Wij zijn verantwoordelijk voor de vlotte, veilige, schone en beveiligde scheepvaartafwikkeling in de haven. Deze taak vloeit voort uit het Havenmeesterconvenant, waarin alle relevante bevoegdheden bij de Havenmeester van HbR zijn belegd. De Havenmeester legt voor deze rol publiekrechtelijk verantwoording af aan de minister van Verkeer en Waterstaat en de colleges van B&W van de betrokken zeehaven gemeenten. Onze organisatie is in toenemende mate actief in het verkeersmanagement van de landzijdige stromen. Zo participeren wij in Keyrail (de exploitant van de Betuweroute) en is in 2008 de Verkeersonderneming opgericht, verantwoordelijk voor het verkeersmanagement in het havengebied en de A15. Met deze actieve rol dragen wij bij aan de concurrentiekracht van het haven- en industrie-complex, omdat de schaarse transportinfrastructuur tussen de haven en het achterland een betere benutting krijgt.

GBIEDSMANAGEMENT

Alle grond in de haven is in handen van het Havenbedrijf, dat uitgeefbare terreinen langlopend aan bedrijven verhuurt. Wij zorgen voor een efficiënt ingericht havengebied, met adequate transportinfrastructuur, een goede milieukwaliteit en goede voorzieningen. Bovendien streven wij ernaar om, gezien de snel groeiende internationale

² Vanaf maart 2009 Portbase geheten, samengevoegd met het Amsterdamse port community systeem

goederenstromen, ruimte te bieden voor zowel uitbreiding van bestaande klanten als de vestiging van nieuwe klanten. Aanleg van Maasvlakte 2 is daarom cruciaal voor de verdere ontwikkeling van het haven- en industriecomplex. Behalve in Maasvlakte 2 investeren wij ook in intensivering en herstructurering van het bestaande havengebied en gaan wij samenwerkingsverbanden aan om grond buiten de Rotterdamse haven te ontwikkelen en uit te geven.

OMGEVINGSMANAGEMENT

In partnerschap investeren in optimale randvoorwaarden voor het bedrijfsleven. Dat is de essentie van omgevingsmanagement. Wij ondersteunen onderwijsinitiatieven in onze rol als intermediair om de aansluiting tussen vraag (bedrijven HIC) en aanbod (werknemers) te verbeteren. Daarnaast stimuleren wij collectieve vervoersvoorzieningen en spannen wij ons in om het innovatieklimaat in de haven te verbeteren en de duurzaamheid van het havencomplex te vergroten. Het Havenbedrijf investeert in maatschappelijk draagvlak voor de bedrijvigheid in het Rijnmondgebied

(de license to operate), onder meer door beleid op het gebied van Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO). Tot omgevingsmanagement behoort ook het nauw volgen van relevante regionale (Rijnmond), landelijke (Den Haag) en Europese (Brussel) dossiers die van belang zijn voor de ontwikkeling van de Rotterdamse haven. Tot slot: de fysieke haven verschuift meer en meer van de stad af, naar het westen. Wederzijds begrip tussen de haven en haar stakeholders, (omwonenden, werkzoekenden, bestuur, politiek, bedrijfsleven) is van eminent belang voor een haven die zich wil ontwikkelen. De Wereldhavendagen, met jaarlijks zo'n vierhonderdduizend bezoekers, zijn een levendig platform waarop haven en omgeving met elkaar kennis maken en de band verstevigen. Ook onze bijdrage aan de eind 2008 geopende Rotterdam Port Experience draagt daartoe bij.

THEMA'S

Door alle kernactiviteiten heen spelen de komende jaren drie cruciale thema's: Ruimte voor groei, Bereikbaarheid en Duurzaamheid.



Kengetallen

	2008	2007
RESULTATEN (X € 1 MILJOEN)		
Som der bedrijfsopbrengsten	525	488
Bedrijfsresultaat (EBIT)	208	181
Netto resultaat	151	114
BALANSGEGEVENS (X € 1 MILJOEN)		
Groepsvermogen	1.080	1.033
Langlopende schulden	1.102	1.139
Geïnvesteed vermogen	2.183	2.172
Totaal vermogen	2.678	2.548
RATIO'S		
Rendement werkzaam vermogen* (IN %)	9,2	8,2
Solvabiliteit (IN %), INCL. ACHTERGESTELDE LENINGEN	59	64
Total debt/EBITDA **	3,2	3,7
Rentedekking ***	3,7	3,2
Netto resultaat t.o.v. de bedrijfsopbrengsten (IN %)	28,7	23,4
OPERATIONELE GEGEVENS		
Investerings (X € 1 MILJOEN)	190	235
Goederenoverslag (X 1 MILJOEN TON)****	421	409
Aantal bezoeken zeeschepen	36.415	37.097
MARKTAANDEEL HAMBURG – LE HAVRE RANGE		
Totaal (IN %)	35,1	34,9
Nat massagoed (IN %)	47,8	47,8
Droog massagoed (IN %)	34,5	33,8
Containers (IN %)	26,1	26,4
Stukgoed (IN %)	23,1	23,8
PERSONEEL		
Aantal medewerkers ultimo (EXCL. DEELNEMINGEN)	1.207	1.181

* Bedrijfsresultaat/gemiddeld balanstotaal minus kortlopende schulden

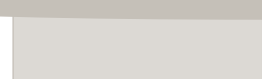
** Rentedragend vermogen/winst voor rente en afschrijving

*** Exploitatieresultaat/saldo rentebaten en -lasten

**** Met ingang van 2008 wordt de RoRo overslag in Hoek van Holland en Vlaardingen gerapporteerd op basis van bruto ton (zoals bij alle andere overslagsegmenten) in plaats van netto ton. Voor een juiste vergelijking zijn de 2007 cijfers voor Roll on/ Roll off hierop aangepast. De totale overslag wordt dan 409 mln ton. (oorspronkelijk 407 mln ton). Dit heeft ook effect op het marktaandeelcijfer van Stukgoed in 2007. Tevens heeft de Groep (HbR) in 2008 een stelselwijziging doorgevoerd. Tot en met 2007 zijn de overslagcijfers gebaseerd op datum van aankomst van schepen in de betreffende verslagperiode. Per 1 januari 2008 is dit gewijzigd naar datum van vertrek van de schepen. Het resultaatteffect is marginaal.

Ruimte voor groei





Samen werken met Gate

Ruimte voor groei: LNG-terminal

V.L.N.R. FRANK WOLKENFELT (HBR), GUY MARIËN (GATE), BERNISSE PLUIM (HAVENBEDRIJF), JANNIS GOSSIJE (HAVENBEDRIJF), WENDY CORNELISSE (HAVENBEDRIJF), PADDY HUDIG (GATE), ED VAN LIGTEN (GATE). LEES MEER OP PAGINA 29.

Ruimte voor groei

Ruimte voor groei is essentieel. Wij doen dit via aanleg van Maasvlakte 2, maar ook door het intensiveren van bestaand Rotterdams havengebied en het herontwikkelen van (verouderde) kavels en objecten. In dit hoofdstuk wordt een beeld gegeven van een aantal grotere projecten die in 2008 mijlpalen bereikten.

Een overzichtskaart op pagina 32-33 toont de locaties.



Maasvlakte 2

Direct ten westen van Maasvlakte 1 is het Havenbedrijf op 1 september 2008 gestart met de aanleg van Maasvlakte 2, het landaanwinningsproject dat – na bijna twee decennia van voorbereiding – de haven 20% zal vergroten (2000 ha. waarvan 1000 ha. verhuurbaar terrein). In 2008 zijn conform planning enkele grote mijlpalen behaald, met name op het gebied van procedures, de benodigde vergunningen en de aanbesteding van het werk. In 2013 moet de eerste container worden overgeslagen.



Maasvlakte 2 heeft de ambitie het meest duurzame havengebied te worden. Daarmee wordt een nieuwe standaard neergezet voor het duurzaam en economisch succesvol ontwikkelen van haven- en industriegebieden. Het nieuw aan te leggen en in te richten gebied biedt alle ruimte voor duurzame

ontwikkeling. Zo is bij het ontwerp gekozen voor de meest compacte vorm, groeit het aandeel van binnenvaart en spoor (modal shift) in het transport van containers tot 2033 flink door concrete afspraken hierover in contracten met klanten, gaan chemische bedrijven elkaars restwarmte gebruiken, worden

³ Dit zijn de concessie op grond van de Wet droogmakerijen en inpolderingen, de vergunning op grond van de Ontgrondingswet, de vergunning op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatwerken, de vergunning op grond van Natuurbeschermingswet 1998 en de ontheffingen op grond van de Flora- en faunawet.

⁴ Resultaat van deze procedures is dat een drietal vergunningen onherroepelijk is, te weten de vergunning op grond van de Ontgrondingswet, de vergunning op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatwerken en de ontheffingen op grond van de Flora- en faunawet.

⁵ Inmiddels is bekend dat op 9 februari 2009 met Milieudefensie een convenant 'Duurzame Maasvlakte 2' getekend is, wat geleid heeft tot het intrekken van een aantal beroepen door deze partij. Momenteel resteert nog één beroep ten aanzien van de vergunning op grond van Natuurbeschermingswet 1998. Dit beroep is momenteel onder de rechter, maar geeft geen nieuwe inzichten. Uitspraak wordt in het voorjaar van 2009 verwacht.



vuile vrachtwagens geweerd (Milieuzone MV1 en MV2) en binnenvaartschepen van schonere motoren voorzien. Kortom een optimale balans tussen milieuwinst en economische ontwikkeling.

PROCEDURES EN VERGUNNINGEN

Het procedurele landschap is taai en complex en vereist de grootste zorgvuldigheid. Begin 2008 hebben de ontwerpbesluiten voor de benodigde vergunningen ter inzage gelegen³. De vergunningen zijn in het voorjaar door de Bevoegde Gezagen verleend, waarna in juni en juli de beroepstermijnen op de vergunningen afliepen⁴. Eind december 2008 waren nog enkele beroepen aanhangig⁵. Het ontwerp Bestemmingsplan en Artikel 19 vrijstelling Bestemmingsplan MV '81 hebben parallel aan de ontwerpbesluiten voor de vergunningen ter inzage gelegen. De gemeenteraad van Rotterdam heeft in mei ingestemd met het Bestemmingsplan voor de aanleg en inrichting van Maasvlakte 2 en het vrijstellingsbesluit. Het Bestemmingsplan heeft in de zomer ter inzage gelegen; er is een beperkt aantal bedenkingen ingediend, met name gerelateerd aan lucht en verkeer. Rijk, gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf zijn een overeenkomst aangegaan gericht op het realiseren van maatregelen die nodig zijn om de knelpunten met betrekking tot de luchtkwaliteit te compenseren. In december 2008 hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland het Bestem-

mingsplan goedgekeurd. De beroepstermijn is medio december 2008 gestart.

In mei 2008 hebben de bij de realisatie van de Maasvlakte 2 betrokken partijen (milieuorganisaties, koepelorganisaties van het bedrijfsleven, ministeries, provincie, gemeenten, stadsregio en HbR) het afsprakenkader 'Visie en vertrouwen' ondertekend, waarmee men heeft afgesproken tijdens de realisatie van Maasvlakte 2 gezamenlijk de vinger aan de pols te houden bij de naleving van de gemaakte afspraken.

De benodigde natuurcompensatieprojecten voor Maasvlakte 2 (Bodembeschermingsgebied en Duinen Delfland) hebben in 2008 hun definitief beslag gekregen. De maatregelen in het bodembeschermingsgebied zijn in de zomer goedgekeurd door de Europese Commissie. De Toegangbeperkingbesluiten voor het bodembeschermingsgebied en de rust-





gebieden zijn in de zomer van kracht geworden⁶. In 2008 zijn verdere nulmetingen voor de toekomstige monitoring van de effecten van zandwinning uitgevoerd. De diverse vergunningbesluiten bevatten monitoringverplichtingen voor het HbR⁷ om de impact op het milieu te meten.

AANBESTEDING

In februari 2008 is het bouwcontract van Maasvlakte 2 definitief gegund aan de Nederlandse bedrijven Koninklijke Boskalis Westminster N.V. en Van Oord N.V., verenigd in het consortium PUMA.

Dit contract betreft de aanleg van de buitencontour (zeewering), het opspuiten van een zandlichaam van ongeveer 700 ha, de aanleg van de eerste deepsea- en binnenvaartkademuren voor de terminals van Rotterdam World Gateway (RWG, bestaande uit DP World, Mitsui OSK Lines (MOL), Hyundai Merchant Marine (HMM), APL en CMA CGM) en APM Terminals (APMT), de aanleg van tijdelijke oeverbeschermingen en de aanleg van ontsluitende openbare infrastructuur (weg en spoor). Van de op te spuiten 700 ha. is reeds ruim 400 ha. verhuurd aan verschillende terminalexploitanten.

⁶ Tegen de Toegangsbeperkingbesluiten (Tbb's) voor het bodembeschermingsgebied en de rustgebieden lopen op dit moment nog beroepsprocedures bij de Raad van State.

⁷ Op basis daarvan evalueert het Bevoegd Gezag de effecten ten opzichte van degangssituatie. De uitvoering van deze processen is uitgewerkt in het Monitoringsplan Aanleg Maasvlakte 2 dat door Bevoegd Gezag is goedgekeurd.

aan de gemeente Rotterdam, die op haar beurt het gebied weer in erfpacht heeft uitgegeven aan HbR. Dit betreft qua oppervlakte de grootste erfpachtakte ooit in Nederland afgesloten.

Ook zijn in 2008 enkele MV2 gerelateerde projecten uitgevoerd. Het betreft het verleggen van de MOT steiger en de bouw van een MV2 informatiecentrum FutureLand (gereed 2009), en de start van enkele projecten in de voorbereidingsfase, waaronder de aanleg van nutsvoorzieningen en een leidingenpassage onder de Yangtzehaven. Met Stedin is een overeenkomst gesloten over de aanleg van de basisinfrastructuur voor elektriciteit.

SAMENHANG PMR

Maasvlakte 2 is een van de drie onderdelen van Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). De andere twee zijn de aanleg van 750 ha. nieuw natuur- en recreatiegebied rond Rotterdam en een reeks projecten onder de noemer 'Bestaand Rotterdams Gebied'. Doel hiervan is het bestaande havengebied intensiever te benutten en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Verder is in het kader van het leefbaarheidsprogramma 'Bestaand Rotterdams Gebied' een zoutwatertransportleiding van het Hartelkanaal naar het Oostvoornse Meer gerealiseerd. Met de leiding wordt zout water vanuit het Hartelkanaal in het Oostvoornse Meer gebracht, waarmee de waterkwaliteit en met name het zicht voor de sportduikers verbetert. De samenwerking tussen de verschillende PMR projecten is intensief.

COMMUNICATIE

De projectorganisatie MV2 heeft ook in 2008 doorlopend veel aandacht geschonken aan communicatie met de omgeving. Naast een intensieve dialoog met stakeholders als omringende gemeenten en bewonersorganisaties, is ook informatie verspreid via diverse MV2-nieuwsbrieven en -kranten.

Intensiveren bestaand havengebied

Naast Maasvlakte 2 versterken ook investeringen in het bestaande Rotterdamse havengebied de positie van Rotterdam als Europese wereldhaven. Zij bieden de mogelijkheid om nieuw terrein uit te geven en groei in overslag te realiseren.

Het bestaand Rotterdams havengebied is voor ongeveer 95% uitgegeven aan bedrijven. Desondanks is er in het jaar 2008 een groei-doelstelling in overslag gedefinieerd voor het bestaande Rotterdamse havengebied. Het intensiever gebruiken van de terreinen en voorzieningen in de bestaande haven staat centraal bij de exploitatie van de haven, ondermeer bij projecten die zich richten op het vestigen of uitbreiden van bedrijven in de haven.

BESTAAND HAVENGEBIED

Intensiveren in een gebied dat al voor het overgrote deel in gebruik is, vergt creativiteit en flexibiliteit van de betrokken partijen. Meer overslag in hetzelfde gebied wordt mogelijk door bijvoorbeeld het dempen van ongebruikte havenbekkens, het stimuleren van dubbel grondgebruik, co-siting, vergroten van de productiviteit van terminals, het uit de huur nemen van stille reserves van

ongebruikte terreinen en het creëren van schuifruimte door oplossingen voor bedrijven te zoeken buiten het Rotterdamse havengebied. Hiertoe zijn in 2008 gesprekken gevoerd met ondermeer het Havenschap Moerdijk, de gemeente Dordrecht en Zeeland Seaports. Ook met de Rijksoverheid wordt samengewerkt, bijvoorbeeld in het kader van het uitwerken van alternatieven voor een bedrijventerrein in de Hoeksche Waard. Intensiveren betekent ook aandacht voor inpassing van bedrijvigheid in de omgeving. Niet alleen de fysieke ruimte is schaars, maar ook milieugebruiksruimte en bijvoorbeeld de verkeerscapaciteit van de wegen. Afstemming met belanghebbenden, gemeenten en instanties staat daarom centraal.

INVESTERINGEN

Het geschikt maken van gebieden en terreinen vraagt investeringen van het

Havenbedrijf en de bedrijven die de terreinen gaan gebruiken. Onze investeringen hangen nauw samen met investeringen door de bedrijven in de haven. Het havenbedrijfsleven investeert gezamenlijk ongeveer het dubbele van de investeringen door het Havenbedrijf.

PROCESINDUSTRIE EN MASSAGOED

GATE

In 2008 is de demping afgerond voor de LNG-terminal van Gate. Dit nieuw gecreëerde terrein is overgedragen aan Gate, waarna Gate direct gestart is met de bouw van de opslagtanks voor vloeibaar aardgas. Voor dezelfde LNG-terminal zal in 2009 de zogenaamde Papegaaienkolk (gelegen bij de entree van de Maasvlakte) worden doorgraven. Hierdoor ontstaat een veilige locatie waar Gate afmeervoorzieningen voor de LNG-schepen zal realiseren. Naar verwachting zal Gate vanaf tweede helft van 2011

operationeel zijn met een doorzetcapaciteit van ca. 12 miljard kubieke meter (BCM) LNG per jaar (8,4 miljoen ton).

< ZIE FOTO PAGINA 22-23 >

LIONGAS

In december 2008 hebben LionGas en het Havenbedrijf een huurovereenkomst getekend voor 'De Kop van de Beer' en 'Het Stenenterrein', twee aangrenzende stukken land met een totale oppervlakte van 25 hectare en een havenbassin van 20 hectare. Samen met de Gate terminal draagt de LionGas terminal bij aan de voorzieningszekerheid van aardgas in Nederland en Noordwest-Europa en ondersteunt de positie van Rotterdam als vooraanstaande energiehaven.

NESTE OIL

Op het voormalig optieterrein van Lyondell zal Neste Oil een biobrandstoffabriek realiseren. Neste, Lyondell en het Havenbedrijf zijn dit in 2008



overeengekomen. De bouw is in 2008 begonnen. Ook zal het Havenbedrijf een zeesteiger ten behoeve van Neste mede mogelijk maken, die in de loop van 2010 gereed zal zijn.

VAN UDEN

Voor het terrein naast de Brammenterminal (ZIE NOOT PAGINA 30) van Steinweg hebben Van Uden en het Havenbedrijf afgelopen november overeenstemming bereikt over de uitgifte van ca. 11,5 ha. terrein ten behoeve van een terminal voor bulkoverslag. Het Havenbedrijf zal een zeekade realiseren met een diepgang van NAP -18,65 meter.

ODFJELL

In 2008 is de zeekade van Odfjell terminals Rotterdam opgeleverd. Deze zeekademuur maakt deel uit van een project waarbij Odfjell tevens een zee- en binnenvaartsteiger heeft gerealiseerd. Dit om met additionele overslagcapaciteit aan te sluiten bij de uitbreiding in opslagcapaciteit die Odfjell op eigen terrein realiseert. Vanaf 2009 zal Odfjell jaarlijks ca. 1,4 miljoen ton additionele lading overslaan.

MOT-STEIGER

In december 2008 is de nieuwe steiger 2 van de MOT in gebruik genomen, nadat de oude steiger in januari 2007 werd aangevaren. Wij hebben financieel bijgedragen aan de bouw van de nieuwe steiger. Met de locatie van de nieuwe steiger is rekening gehouden met in de toekomst langsvarende schepen naar Maasvlakte 2.

KABELS EN LEIDINGEN

- Met het oog op een groot aantal verwachte uitbreidingen van kabels en leidingen is een knelpuntenanalyse uitgevoerd. In 2008 is bij de Hartelmond een nieuwe leidingenstrook opgeleverd.



- Nieuwe leidingentunnel onder de Rijksweg 4: de Buisleidingenstraat Nederland vormt de belangrijkste achterlandverbinding met Moerdijk, Antwerpen en indirect met Limburg en Duitsland. De nieuwe leidingentunnel is berekend op de groeiende vraag naar achterlandvervoer per pijpleiding.
- De 380 kV (ondergrondse) hoogspanningskabel van de nieuwe Maasstroomcentrale naar Abbenbroek.

NB: Onze 'Persberichten 2008' op www.portofrotterdam.com geven een beeld van de overige ontwikkelingen – ook zonder onze directe investeringsbetrokkenheid – ten aanzien van uitbreidingen, investeringen en samenwerkingsovereenkomsten tussen bedrijven en organisaties in de Rotterdamse haven. Lees daarin onder meer over grote investeringen van E.ON (start bouw 1100 MW kolen/biomassa gestookte elektriciteitscentrale), en Electrabel (start bouw 800 MW kolen/ biomassa gestookte elektriciteitscentrale).

CONTAINERS, BREAKBULK, LOGISTICS

EUROMAX

Euromax heeft in 2008 het eerste deel van de nieuwe containerterminal in gebruik genomen, waarbij wij een zeekademuur met een diepgang van 16,65 meter hebben gerealiseerd en een terrein van 85 ha hebben opgele-

verd. In deze zeekademuur is een innovatief systeem geïntegreerd waarmee voor onderhoudsdoeleinden de belasting en schades worden geregistreerd.

Met de ingebruikname zal Euromax voor de alliantie van CKYH jaarlijks naar schatting 2 miljoen TEU overslaan. Ondertussen werken wij met Euromax

aan de volgende fase die in het verlengde ligt van de in gebruikgenomen zeekademuur, die in 2010 in gebruik zal worden genomen.

APMT

APM Terminals Rotterdam krijgt in 2011 de beschikking over een barge-kademuur als uitbreiding voor de terminal op het Delta Schiereiland. Hiertoe is het optieterrein van APMTR gelegen achter de E.ON centrale omgezet in huur. Hierdoor hoeft een groot deel van de barges niet meer aan de deep-seakades te worden afgehandeld, waardoor de capaciteit van de APM terminal toeneemt.

ECT

Op het Delta-schiereiland is in september 2008 de Delta-Barge-Feeder terminal in gebruik genomen, waarmee ECT de beschikking heeft over 700.000 TEU additionele terminal capaciteit.

STEINWEG

In 2008 is gestart met de bouw van een kademuur voor de toekomstige Brammenterminal⁸ van Steinweg waar ondermeer staal ten behoeve van Thyssen Krupp zal worden overgeslagen. De kademuur krijgt een diepgang van NAP -16,65 meter. Vanaf 2009 zal jaarlijks ca. 4 miljoen ton worden overgeslagen op deze terminal.

BROEKMAN

Aan de Britanniëhaven onder Rozenburg is gestart met de voorbereiding voor de bouw van een kademuur voor Broekman (voorheen Gevelco). Deze kademuur maakt deel uit van een project dat voorziet in 2,5 miljoen ton additionele overslag van ondermeer staal en papier. In het kader van dit project wordt het terrein van Broekman uitgebreid met ca. 8 ha. De kademuur wordt in 2009 opgeleverd. < FOTO PAGINA 66-67 >

RDM, STADSHAVENS

Van andere aard dan de hiervoor vermelde projecten zijn onze inspanningen in het kader van het programma RDM. Dit programma maakt deel uit van het



⁸ Een bram is een staalplaat uit de eerste productiebewerking van ijzererts. Brammen zijn de grondstof voor diverse soorten staal, die in de tweede productielijn worden geproduceerd, bijv. staalplaten, buizen, staal t.b.v. auto-industrie.



programma Stadshavens Rotterdam, waarin wij nauw met de gemeente Rotterdam samenwerken rond de transformatie van nabij de stad gelegen havens in stedelijke gebieden. Onze organisatie is deze samenwerking aangegaan om bij te dragen aan een aantrekkelijk leef- en werkklimaat op het grensvlak van haven en stad. Enerzijds staan de

ontwikkelingen waarin wij in het kader van Stadshavens werken in het teken van Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen. Anderzijds draagt deze ontwikkeling ook bij aan de groei van de haven. Bijvoorbeeld de arbeidsmarkt is een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor de bedrijven in de haven. RDM draagt bij aan een gezonde arbeidsmarkt door studenten en scholieren al vroeg bij de haven te betrekken, dankzij de scholen in de Machinehal en straks ook in het voormalige hoofdkantoor van RDM. In het kort de belangrijkste projecten:

- Een deel van de voormalige scheepswerf RDM is openbaar gemaakt zodat bewoners van Heijplaat naar de oude Dokhaven kunnen lopen.
- Vanaf 2009 komen de scholieren van het Albeda college en de studenten van Hogeschool Rotterdam in de Dokhaven aan met de waterbus Aqualiner. Deze vaart sinds mei 2008 frequent heen en weer tussen stad en Heyplaat. De studenten krijgen vanaf 1 februari 2009 les in de oude Machinehal van RDM, die door ons, in nauwe samenwerking met de Hogeschool Rotterdam, volledig is getransformeerd.
- Het tweede deel van de hal wordt verbouwd ten behoeve van innovatieve pionierende bedrijven. Dit zal in 2009 gereed komen.
- Aan de achterzijde van de machinehal zal een cluster voor de jachtbouw-industrie worden gerealiseerd, bestaande uit ondermeer een aantal hoogwaardige hallen (start 2009). Hierbij is tevens ruimte beschikbaar om samen te werken met andere jachtenbouwers en

toeleveranciers. Wisselwerking tussen jachtbouw, de scholen en innovatieve pionierende bedrijven geeft een dynamische impuls. Dit zal ook zichtbaar worden op het water, alwaar drijvende initiatieven zullen ontstaan.

VOORZIENINGENAANBOD

Ook een adequaat voorzieningen-aanbod geeft ruimte voor groei. Het Havenbedrijf vertaalt de vragen uit de markt in ruimtelijke plannen en realiseert deze samen met klanten. Waar nodig investeren en participeren wij om het kwaliteitsniveau van voorzieningen te waarborgen.

PORT CITY

Het hoogwaardige kantorencomplex Port City zal als centraal marktplein fungeren tussen Waalhaven-zuid en -oost. Dit gebied is belangrijk voor veel HbR-klanten. Wij investeren in de benodigde demping (gereed in 2008) van een niet-gebruikt havenbekken en in twee van de vier kantoren (elk 8000 vierkante meter). De overige twee kantoren worden ontwikkeld door klanten van HbR. Port City biedt onderdak aan havengerelateerde bedrijvigheid. De bouw is begin 2009 van start gaan.

RUIMTE VOOR GROEI: HERONTWIKKELEN

De oostelijke havens herbergen veel vastgoed, vaak ouder dan 40 jaar, dat niet meer voldoet aan de huidige eisen. Door kritisch toe te zien op vastgoedtransacties in de oudere havengebieden, wordt speculatie en verwaarlozing van havenpanden tegengegaan. In 2008 zijn diverse verouderde logistieke objecten in het Waal- en Eemhavengebied aangekocht, waarvan de kavel niet meer optimaal werd benut en het gebruik steeds minder havengerelateerd werd. Met de aankoop krijgen wij grip op het gebruik, waardoor de kwaliteit van met name het Waal- en Eemhavengebied sterk wordt verbeterd.

DEZE OVERZICHTS-
KAART TOONT DE
PROJECTEN DIE WIJ
ONDERHANDEN
HEBBEN OM RUIMTE
VOOR GROEI TE
REALISEREN.

Overzichtskaart projecten 'Ruimte voor groei'



PROJECT 1
Verplaatsen
steiger MOT

PROJECT 2
Leidingpassage
Yangtzehaven

PROJECT 3
FutureLand

PROJECT 4
Rotterdam World
Gateway (RWG)

PROJECT 5
APMT

PROJECT 6
Euromax

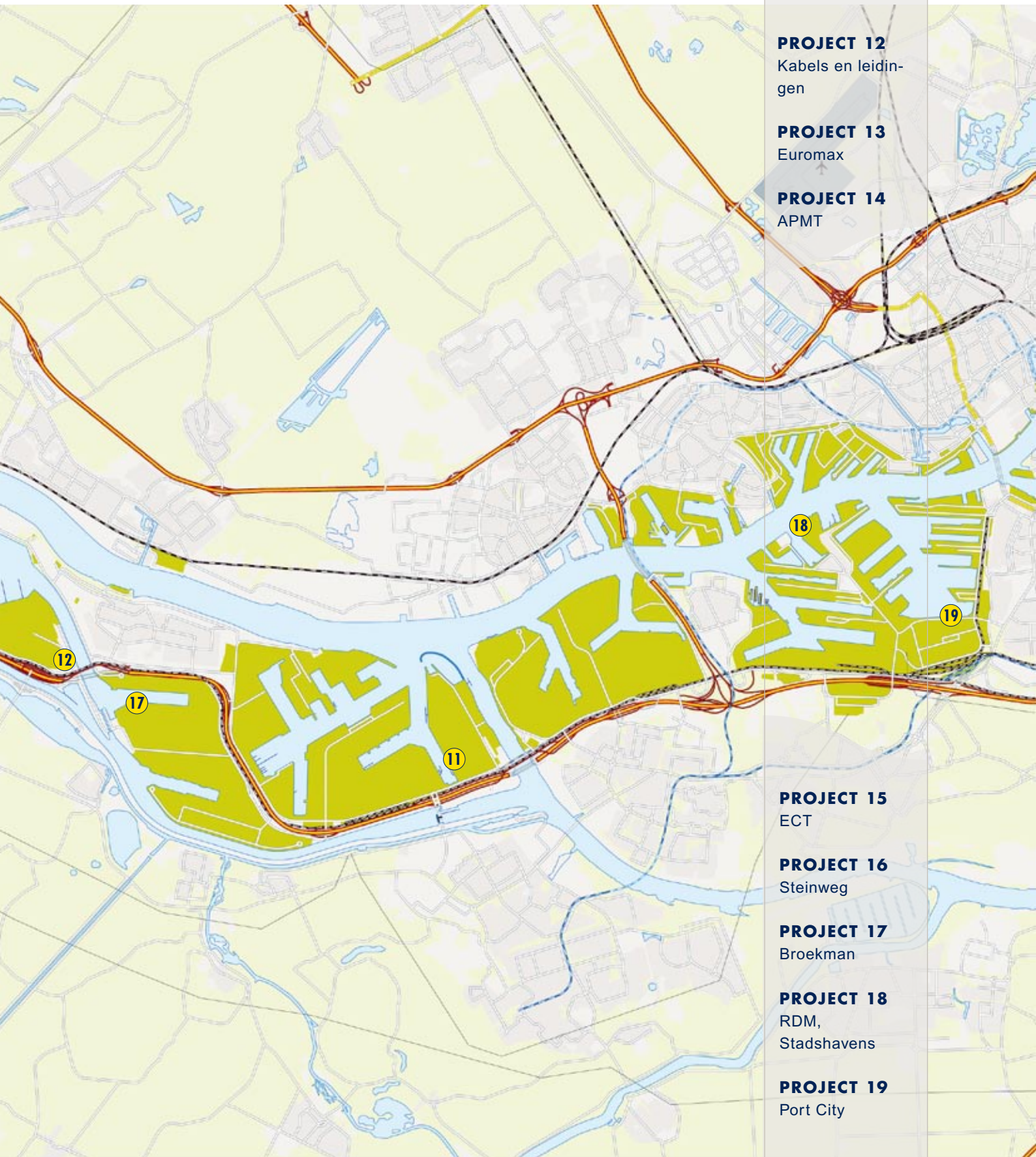
PROJECT 7
Gate

PROJECT 8
LionGas

PROJECT 9
Neste Oil

PROJECT 10
Van Uden

PROJECT 11
Odfjell



PROJECT 12
Kabels en leidingen

PROJECT 13
Euromax

PROJECT 14
APMT

PROJECT 15
ECT

PROJECT 16
Steinweg

PROJECT 17
Broekman

PROJECT 18
RDM,
Stadshavens

PROJECT 19
Port City



Bereikbaarheid



Samen werken met Loodsen, Kustwacht, VMD en NVKK Bereikbaarheid over zee: Verkeersscheidingsstelsel; plaatsing Zandboei op $51^{\circ} 59,8'$ Noord, $003^{\circ} 54,6'$ Oost

V.L.N.R. RIK VAN MARLE (LOODSWEZEN RIJNMOND), JAN RICKEN (KUSTWACHT), LAURA SNOEP (VAARWEGMARKERINGSDIENST),
ALEX VAN BINSBERGEN (NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ), RUUD ZWART (NOORDZEE-LOODS),
WIM HOEBEE (HAVENBEDRIJF) EN BEN VAN SCHERPENZEEL (HAVENBEDRIJF). LEES MEER OP PAGINA 37.

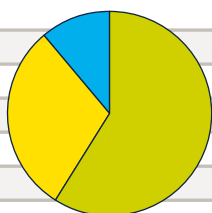


Bereikbaarheid

De Rotterdamse haven kan de (aller)grootste zeeschepen accommoderen. Uitstekende toegang tot het achterland en de Europese markt via binnenvaart, spoor, weg en pijpleiding via Rotterdam is een belangrijke factor in de Supply Chain. De verwachte groei van de overslag in de komende decennia zal bij de huidige capaciteit van de infrastructuur leiden tot ernstige congestie in de aan- en afvoer van goederen naar het continentale achterland. Daarom investeren wij in overleg met het bedrijfsleven fors in de uitbreiding van infrastructuur en in innovatieve vervoersconcepten. Doel: meer goederen over water en spoor en minder over de weg (modal shift). In de uitgiftecontracten voor Maasvlakte 2 hebben wij hierover afspraken gemaakt met onze klanten. In dit hoofdstuk wordt een beeld gegeven van een aantal grotere projecten die in 2008 mijlpalen bereikten. Een overzichtskaart op pagina 44-45 toont de locaties.

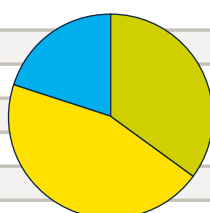
Modal split van 2007 en doel 2035

MODAL SPLIT 2007



● 59 WEG
● 30 BINNENVAART
● 11 SPOOR

MODAL SPLIT DOEL 2035



● 35 WEG
● 45 BINNENVAART
● 20 SPOOR

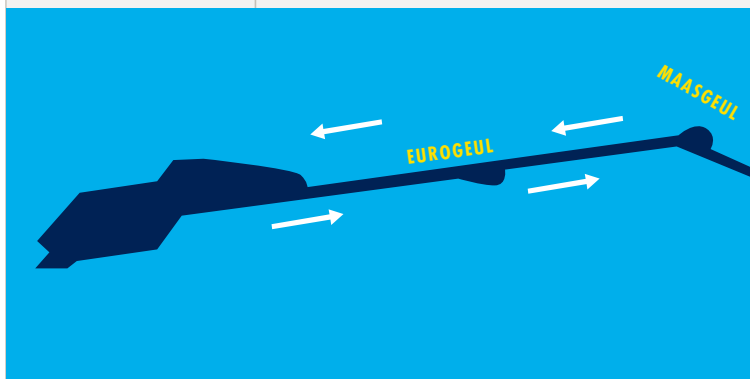
Bereikbaarheid zeezijde

ZEESCHEEPVAART

PROJECT AANPASSING VERKEERSSCHEIDINGSSTELSEL

Cruciale voorwaarde voor een bereikbare haven is een toegankelijke haven. De haven van Rotterdam onderscheidt zich ook aan de zeezijde door een uitstekende toegankelijkheid: (zeer) diep water en een brede havenmond. Het in 2008 aangepaste Verkeersscheidingsstelsel (VSS) is een essentieel onderdeel ten behoeve van zowel de goede toegankelijkheid als de veilige en vlotte afwikkeling van in- en uitgaande verkeersstromen. Het VSS is een routingsmaatregel en zorgt er voor dat elkaar ontmoetende schepen veilig van elkaar worden gescheiden. Het VSS staat op officiële zeekaarten aangegeven. Belangrijkste aanleiding voor de aanpassing is de aanleg van Maasvlakte 2, waardoor de kustlijn

circa 3,5 km. naar het Westen opschuift en een toename wordt voorzien van het aantal schepen. Daarnaast gaven risicostudies naar de afhandeling van LNG-carriers aanleiding het VSS zodanig aan te passen, dat minder schepen elkaar kruisen. Hiermee wordt het risico bij een mogelijke dwarsscheeps-aanvaring verlaagd. Verder was er behoefte om met name het ferryverkeer van en naar Engeland beter te accommoderen binnen het VSS. Tot slot was er de wens om een aantal ankergebieden te vergroten c.q. te verplaatsen. Omdat het VSS voor het grootste gedeelte in internationale wateren ligt, was goedkeuring vereist door de International Maritime Organisation (IMO). Het nieuwe VSS is inmiddels op de zeekaarten verwerkt en op 1 juli 2008 officieel van kracht geworden. Eerste terugkoppeling vanuit de nautische sector is positief.



Het nieuwe Verkeersscheidingsstelsel. Inkomend verkeer blijft ten Zuiden van de Euro- en Maasgeul, het uitgaande verkeer ten Noorden ervan. De Euro- en Maasgeul wordt gebruikt door tankers en bulkcarriers met grote diepgang. Ook het doorgaande Noord – Zuid verkeer langs de Nederlandse kust is van elkaar gescheiden. Voor pleziervaart is een veilige 'oversteekplaats' van de toegangsgeul aangegeven.

Bereikbaarheid achterland

WEG

FOCUS OP VERKEERSONDERNEMING: REGIE OP GEÏNTEGREERD VERKEERS- EN MOBILITEITSMANAGEMENT

De A15-corridor is een cruciale slagader in de Rotterdamse haven. Congestie werd een urgent probleem. Wij hebben in 2008 daarom vol ingezet om de bereikbaarheid over deze corridor te verbeteren. Een onorthodoxe oplossing was noodzakelijk. Op ons initiatief is met de oprichting van de Verkeersonderneming op 9 juli 2008 een belangrijke stap gezet. Daarin werken het Havenbedrijf, Rijkswaterstaat (RWS) de gemeente Rotterdam en de Stadsregio nauw samen. De Verkeersonderneming is een kleine slagvaardige regie-organisatie die als doelstelling heeft om in de spitsperiodes het verkeer op de A15 met 20% te reduceren. Dat is ook relevant, omdat in de periode 2010-2015 grootschalige verbredingwerkzaamheden worden uitgevoerd. In de Verkeersonderneming komen de partijen die invloed kunnen uitoefenen op aanbod (van infrastructuur, openbaar vervoer, verkeerslichten etc.) en vraag (naar mobiliteit, zeker wat betreft woon-werkverkeer) nu in één organisatie bijeen.



QUICK WINS

Om de beschikbare wegcapaciteit in de A15-corridor optimaal te benutten is een aantal quick wins uitgevoerd. 'Incident Management' versnelt de afhandeling van ongevallen doordat wegininspecteurs van RWS ook actief zijn op niet-rijkswegen in het havengebied. Om onrustig verkeersgedrag te vermijden is de markering in de Botlek-

tunnel aangepast waardoor er ca. 7% extra capaciteit beschikbaar komt. De politie houdt intensievere snelheidscontroles om het aantal ongevallen in de Botlekcorridor te verminderen. Om

de overlast van onterechte signalering van te hoge voertuigen in de Botlek-tunnel en de Thomassentunnel te verminderen, wordt het hoogtedetectiesysteem aangepast.

BEÏNVLOEDEN VRAAG

Ook het beïnvloeden van de vraag naar mobiliteit is essentieel. In 2008 is de aanbesteding gestart van het grootschalige project spitsmijden, met als doel minstens 5% van de A15-rijders uit de spits te halen door hen te belonen als ze niet met de auto op de A15 komen. Voor de zomer van 2009 gaat dit project, dat 3 jaar duurt, van start. In het kader van de maatregelen die per regio worden getroffen om de

mobiliteit te reduceren, hebben de werkgevers in de haven en de stad een Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement Rotterdam getekend om te komen tot een structurele reductie van 5% van het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer.

In het havengebied wordt hard gewerkt aan de verbetering van het collectief vervoer van werknemers. Op dit moment maken daar zo'n 4.000 mensen gebruik van. Uit een door het Havenbedrijf en Deltalinqs gehouden enquête is gebleken dat 32 middelgrote bedrijven interesse hebben om (gezamenlijk) collectief vervoer op te zetten. Een vervoersmakelaar werkt aan contracten tussen (clusters van) bedrijven en aanbieders van collectief bedrijfsvervoer. Ook aan de uitbreiding van openbaar vervoer over water is voortvarend meegewerkt met de Stadsregio. In de loop van 2008 is de verbinding tussen Hoek van Holland en de Maasvlakte in de vaart gekomen. Ook voor het goederenvervoer zijn om files te vermijden projecten in uitvoering. Onder regie van de Verkeersonderneming wordt in pilots met vervoerders en verladers 'nachtrijden' ingezet voor het vrachtverkeer. Daarnaast is een project gestart om chauffeurs van de vrachtauto's en planners van transportbedrijven te voorzien van goede reistijdvoorspellingen.

CONTAINER TRANSFERIUM

Om de bereikbaarheid van de containerterminals op de Maasvlakte te verbeteren en tevens de A15 in het havengebied te ontlasten (vermindering van congestie en verbetering luchtkwaliteit) is het concept Container Transferium (CT) gestart. Een CT beoogt het gebundeld vervoeren van containerstromen tussen de zee-terminals en een locatie in het directe achterland van Rotterdam. Tussen de zeeterminals en het CT worden containers vervoerd met een binnenvaartschip. Het CT is daarmee een deel van de haven van Rotterdam in het (nabije) achterland, met geïntegreerde informa-



Container Transferium

tie-uitwisseling (Port infolink), douane-inklaring en keten-security. In 2008 zijn belangrijke stappen gezet door een 'Letter of Intent' tussen onze organisatie en twaalf belang-

rijke partijen in de containerlogistiek (zeeterminals, rederijen, binnenvaartterminals, verladers e.d.). De publieke kant van het CT maakt deel uit van het Randstad Urgent programma van het kabinet. Alhoewel de regio Drechtsteden nog niet heeft ingestemd, is in oktober een principekeuze voor de locatie Alblasterdam bekend gemaakt. In 2009 is derhalve vergroting van het draagvlak in de Drechtsteden voor de vestiging van het CT op deze locatie belangrijk

SPOOR

Maasvlakte 2 betekent een forse groei van het railgoederenvervoer van en naar de haven. In combinatie met de autonome ontwikkeling van het bestaande havengebied in relatie tot het huidige beperkte gebruik van de Betuweroute zal het railgoederenvervoer op de Havenspoorlijn in 2035 verzevenvoudigen. De nieuwe lijn biedt alle ruimte voor verdere groei van het goederenvervoer van en naar Rotterdam. Om files en milieuvervuiling te voorkomen willen wij een modal shift bewerkstelligen van weg naar spoor en binnenvaart. Voor het spoor betekent dit een oplopend aandeel in de modal split, van nu 11% tot 20% in 2035 voor containers. Een deel van de groei wordt opgevangen door de aanleg van extra railinfrastructuur. Het grootste deel van de groei wordt opgevangen door efficiëntere processen. In de haven zijn railservicecentra het begin- en eindpunt van containertreinen die Rotterdam verbinden met Europa. Extra capaciteit is gecreëerd door de opening eind 2008 van de Euromax

Spoorverbindingen



Terminal op Maasvlakte 1. Deze diepzeeterminal heeft een eigen railterminal met zes sporen, later uit te breiden naar twaalf sporen.

SPOORPROGRAMMA 'SPOORHAVEN VAN WERELDKLASSE'

Het Spoorprogramma heeft als belangrijkste doelen kwaliteitsverbetering en het opvangen van de toenemende railvolumes.

Conditionering:

samenwerking met Keyrail en ProRail

ProRail en het Havenbedrijf hebben een Terms of Reference opgesteld. Onderwerpen zijn onder andere de (blijvende) mogelijkheid voor goederenvervoer op het gemengde net en de infrastructuurontwikkeling in het havengebied. Keyrail speelt een centrale rol als regisseur op de Havenspoorlijn.

Infrastructuur & Ruimte:

ombouw Havenspoorlijn

Op de Havenspoorlijn wordt elektrisch rijden mogelijk door de inschakeling

van 25 kV tractie door ProRail. Hierdoor wordt het spoorvervoer milieuvriendelijker, goedkoper en sneller. In december 2008 is het traject Pernis-Waalhaven-Barendrecht van 25kV voorzien.

Daarnaast krijgt de Havenspoorlijn ook het Europese veiligheidssysteem ERTMS, dat op alle belangrijke Europese vervoersassen zal worden ingevoerd ter vereenvoudiging van grensoverschrijdend vervoer.

Logistiek en Organisatie: pilot Ketenregie en nieuwe logistieke concepten

Wij participeren in de pilot Ketenregie, waarvan Keyrail de trekker is. Met marktpartijen wordt samengewerkt aan verbetering van intermodale spoorprocessen in de haven (operationele spelregels, integrale planning). Samen met de Erasmus Universiteit Rotterdam, TU Delft en marktpartijen zijn logistieke concepten ontwikkeld die de verwachte goederenstroom per spoor kunnen afwickelen. In 2009 worden de organisatorische, ruimtelijke en financiële consequenties in kaart gebracht.



Dit laatste gebeurt in de studie 'Integrale Verkenning Havenspoorlijn' dat door ProRail in samenwerking met ons wordt uitgevoerd.



BINNENVAART

De binnenvaart is bij uitstek geschikt voor kosteneffectief vervoer van grote volumes van en naar het Europese achterland. Op de rivieren is meer dan voldoende ruimte voor verdere groei. Er is de laatste jaren toenemende congestie bij met name container-terminals. Voor het bereiken van onze container modal split-doelstelling voor 2030 (ZIE DIAGRAM PAG 36) moet het aandeel van de containerbinnenvaart in de modal split verder toenemen.

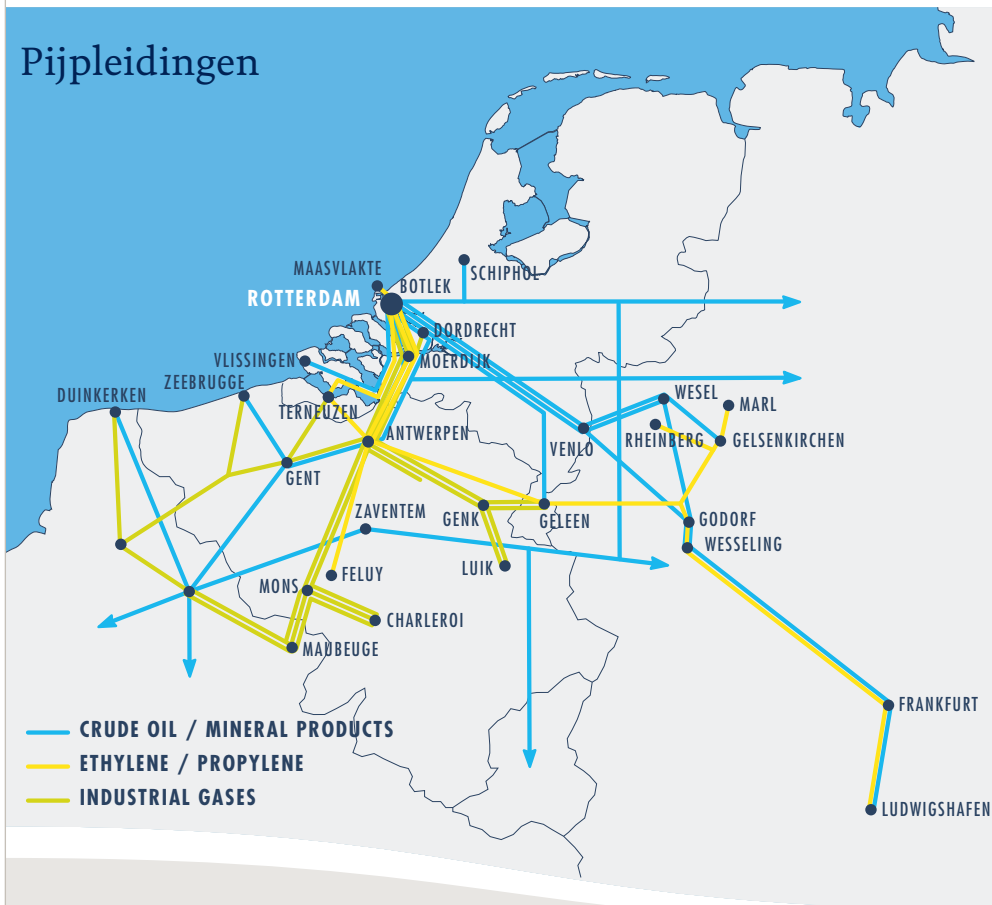
MEER CAPACITEIT

Ook in 2008 hebben wij samen met marktpartijen activiteiten ondernomen ter bevordering van de binnenvaart. De opening van de Euromax Terminal en de Delta Barge Feeder Terminal hebben ook voor de binnenvaart extra capaciteit gecreëerd. Om zeker te stellen dat de containerstromen veilig, efficiënt en duurzaam worden aan- en afgevoerd, moet óók het logistieke proces rond de containerbinnenvaart verbeteren. In de logistieke keten werken wij aan een set van afhandelingafspraken voor de ContainerBinnenVaart (CoBiVa). Dit zijn belangrijke uitgangspunten voor het Programma (Container)BinnenVaart dat in 2008 is gestart.

VEILIG

In 2008 is een pilot Secure Lane Container Binnenvaart uitgevoerd. Met achterlandterminals, douane en inland operators is vastgesteld welke knelpunten er zijn om tot een veilige keten te komen. Verder is gewerkt aan een Management Informatie Systeem voor de Container BinnenVaart (MIS-CoBiVa), als voorloper van een MeerTerminal Afstemmingsysteem.

Pijpleidingen



Ook is in kaart gebracht welke wacht- en ligplaatsen moeten worden aangepast voor het afmeren van schepen met een lengte van 135 meter. Een nieuwe ontwikkeling betreft de realisatie van locaties waar binnenvaart-schepen uitgerust met 'spudpalen' (ankerpalen) op het voor- en achterschip, kunnen afmeren. Een viertal locaties is aangewezen.

Tot slot is de voorbereiding gestart voor de installatie van 75 transponders op binnenvaart-schepen voor de AIS-pilot (Automatic Identification Services), ten behoeve van de monitoring van de bezettingsgraad van wacht- en ligplaatsen in het havengebied. Dit moet leiden tot een webbased oplossing voor het gebruik van de wacht- en ligplaatsen waarbij serviceverlening aan de sector, optimaal ruimtegebruik, bevordering van veiligheid en vermindering van emissies met elkaar worden verbonden.

KABELS EN LEIDINGEN

Met 1500 kilometer olie- en chemieleidingen, 1200 kilometer nutsleidingen, 2900 kilometer electriciteitskabels en 4000 kilometer datacommunicatiekabels vormt de ondergrondse infrastructuur in de Rotterdamse haven – naast weg, spoor en binnenvaart – een veelal onzichtbare, maar uiterst belangrijke modaliteit. Door de vele onderlinge verbindingen vormen de petrochemische bedrijven een hecht cluster, met goede verbindingen naar het achterland. Limburg, Moerdijk, Vlissingen, Amsterdam (Schiphol), Antwerpen en Duitsland zijn per pijp met Rotterdam verbonden.

Co-siting – het onderling gebruik maken van elkaars grondstoffen, halfproducten en eindproducten – is mogelijk op zowel regionale als internationale schaal. Het draagt bij aan een duurzame werkwijze. Een aantal bijzondere projecten uit het

afgelopen jaar wordt hieronder kort toegelicht.

STOOMPIJP IN DE BOTLEK

Een goed voorbeeld van co-siting als middel voor duurzaam gebruik van energie en grondstoffen is het project Stoompijp in de Botlek. Medio 2008 hebben 10 bedrijven in de Botlek in een Letter of Intent hun medewerking toegezegd. Bedrijven die stoom produceren – al dan niet als restproduct – worden gekoppeld aan bedrijven die in hun productieproces stoom nodig hebben. In- en verkoop van stoom en transport via de 7 kilometer lange gemeenschappelijke pijpleiding is een logisch alternatief in het streven naar duurzame (energiezuinige, milieubewuste) bedrijfsvoering. < ZIE FOTO PAGINA 46 >

EERSTE LUSTRUM MULTICORE (GEBUNDELDE LEIDINGEN)

Bedrijven concentreren zich meer en meer op hun core-business. Daarom is, om verdere co-siting te bevorderen,

in 2003 het MultiCore concept – vier gebundelde, individueel te huren leidingen – gerealiseerd. Met zes klanten is een bezettingsgraad van 75% bereikt. Het project is een joint venture tussen het Havenbedrijf (75%) en Vopak Chemie (25%). In 2008 heeft de raffinaderij Koch een van de leidingen in gebruik genomen voor transport van Butaan naar Lyondell Botlek. Per 1 januari 2009 is een contract met Abengoa voor transport van Bio-Ethanol geëffectueerd. In 2008 is een start gemaakt met een haalbaarheidsonderzoek naar een tweede MultiCore bundel.

OLIEPRODUCTLEIDING

ROTTERDAM-ANTWERPEN

In juni 2008 kreeg Vitol Rotterdam groen licht voor realisatie van een common carrier olieproductenleiding van Rotterdam naar Antwerpen. Wij hebben daarbij een stimulerende rol gespeeld. De leiding wordt in 2011 in bedrijf genomen.

Port Community Systeem,

voor optimale informatie-uitwisseling bereikbare haven

Voor de efficiënte afhandeling van binnenvaartschepen, treinen en trucks in de haven is goede informatie-uitwisseling steeds belangrijker. Rotterdam beschikt hiervoor over een geavanceerd Port Community Systeem (Port Infolink) met laagdrempelige internetservices en EDI-oplossingen, zoals Barge planning, Rail planning en Road planning. Voordeel hiervan is dat reeds ingevoerde informatie hergebruikt kan worden.

In 2008 is besloten dat in maart 2009 de havens van Rotterdam en Amsterdam één

gezamenlijk port community systeem krijgen. Port infolink en het Amsterdamse PortNET gaan daarvoor in elkaar op. De nieuwe organisatie, Portbase geheten, zal de klanten van beide havens via één port community systeem een nog bredere dienstverlening bieden voor zowel hun onderlinge informatie-uitwisseling als die met de havenautoriteiten en de Douane. In 2008 hebben de klanten van Port infolink bijna 23 miljoen elektronische berichten verstuurd. Dat is gebeurd via 25 verschillende services, waarvan er in 2008 acht nieuw zijn geïntroduceerd.

Overzichtskaart projecten 'Bereikbaarheid'

DEZE OVERZICHTS-
KAART TOONT DE
PROJECTEN DIE WIJ
ONDERHANDEN
HEBEN OM
BEREIKBAARHEID
ZEKER TE STELLEN.

9



TRAJECT A-B

Havenspoorlijn
loopt van
punt **A** naar **B**

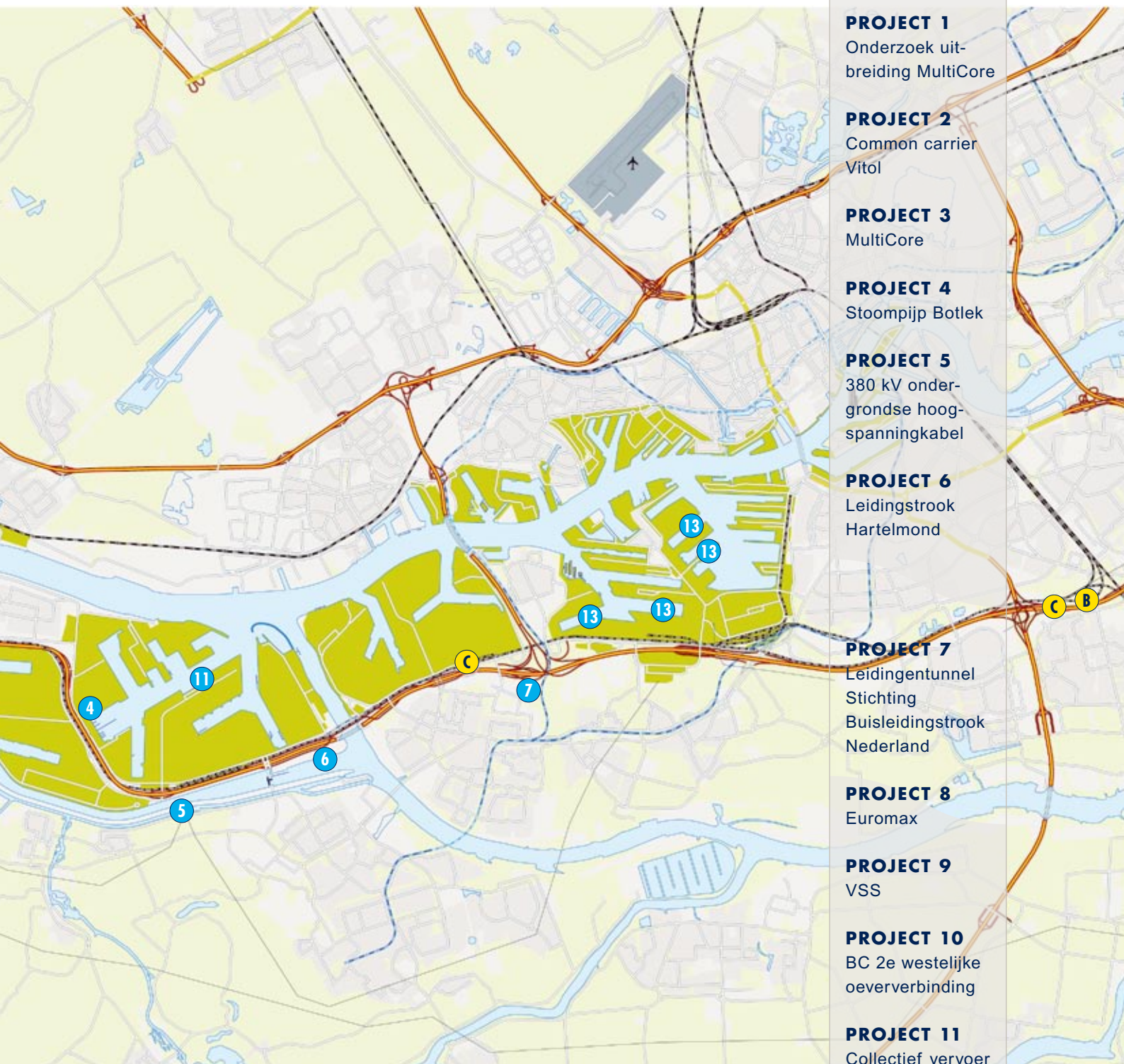
- Integrale
verkenning
Havenspoorlijn
- Ombouw
Havenspoorlijn
- Pilot ketenregie

TRAJECT C-C

Electrificering
25 kV (2008)

TRAJECT A-C

Electrificering
25 kV (2009)



PROJECT 1
Onderzoek uitbreiding MultiCore

PROJECT 2
Common carrier Vitol

PROJECT 3
MultiCore

PROJECT 4
Stoompijp Botlek

PROJECT 5
380 kV ondergrondse hoogspanningskabel

PROJECT 6
Leidingstrook Hartelmond

PROJECT 7
Leidingentunnel Stichting Buisleidingstrook Nederland

PROJECT 8
Euromax

PROJECT 9
VSS

PROJECT 10
BC 2e westelijke oeververbinding

PROJECT 11
Collectief vervoer werknemers

PROJECT 12
ECT Delta Barge Feederterminal

PROJECT 13
CoBiva: Afhandeling en planning



Duurzaamheid



Samen werken met Stedin Duurzaamheid: Stoompijp

V.L.N.R. RESIANNE DEKKER (HAVENBEDRIJF), SANDRA PRENGER (HAVENBEDRIJF), PETER DE BOER (STEDIN), RUUD MELIESTE (HAVENBEDRIJF)
EN MONIQUE DE MOEL (HAVENBEDRIJF). LEES MEER OP PAGINA 43 EN 50.

Duurzaamheid

Duurzaamheid, de balans ‘people – planet – profit’ is voor onze organisatie een belangrijk thema. Investerings in duurzaamheid zijn noodzakelijk om de maatschappelijke ‘license to operate’ en ‘licence to grow’ voor havenactiviteiten te behouden. In dit hoofdstuk wordt een beeld gegeven van een aantal grotere projecten die in 2008 mijlpalen bereikten. Een overzichtskaart op pagina 52-53 toont de locaties.

De toenemende aandacht voor duurzaamheid bij de omgeving, kapitaalverschaffers en havengebruikers vraagt om meer inspanningen teneinde de prestaties van het haven- en industrie-complex op dit gebied te verbeteren. Daarnaast is het aantrekken van duurzame energiebronnen en bedrijvigheid een duidelijke groeikans, die cruciaal is voor de ontwikkeling van het haven- en industrie-complex op lange termijn. Voor een uitgebreide toelichting op onze activiteiten op het vlak van Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen verwijzen wij naar het MVO-jaarverslag op www.portofrotterdam.com.




IMPACT

Binnen het centrale thema ‘Duurzaamheid’ is de prioriteit voor de komende jaren gelegd op de aspecten:

- **Optimaal ruimtegebruik:** bestaande ruimte binnen randvoorwaarden intensief gebruiken door versterking van clusters en verdergaande samenwerking tussen bedrijven en het benutten van kansen voor nieuwe,

duurzame vormen van industrie en energiedragers;

- **Duurzame bereikbaarheid:** meer vervoer per trein en binnenvaart, minder per truck;
- **Luchtkwaliteit en klimaat:** bijdrage leveren aan het verbeteren van het leefklimaat van omwonenden, milieuruimte behouden en creëren voor economische groei en een bijdrage leveren aan reductie van de CO₂-uitstoot.

HBR-BEDRIJFSVOERING	BEDRIJVGHEID HIC	KETEN
INVLOED: HOOG	INVLOED: REDELIJK	INVLOED: BEPERKT
EFFECT: BEPERKT	EFFECT: REDELIJK	EFFECT: HOOG
		

Onze organisatie kan op 3 fronten een verbetering op het gebied van duurzaamheid bereiken, met een wisselende impact op het bijbehorend effect. Onze inspanningen om de ruimte optimaal te benutten en het gebied duurzaam bereikbaar te houden zijn verwoord bij de thema's 'Ruimte voor groei' en 'Bereikbaarheid'. Onderstaand wordt de nadruk gelegd op de overkoepelende duurzaamheidsactiviteiten en de inspanningen op het gebied van 'Luchtkwaliteit & Klimaat'.

EIGEN ACTIVITEITEN

Wij willen duurzaamheid volwaardig meenemen in de eigen processen. Onze inspanningen op de eigen activiteiten hebben zich het afgelopen jaar geconcentreerd op onderstaande aspecten.

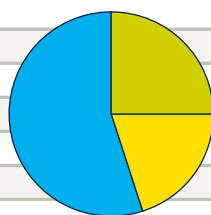
ONTWIKKELING EIGEN DUURZAAMHEIDS-INDEX

In 2008 is besloten een eigen duurzaamheidsindex te ontwikkelen, waarmee al onze inspanningen meetbaar worden. Deze hebben zich in 2008 geconcentreerd op één van de drie P's van duurzaamheid: Planet (milieu). Voor het onderdeel Planet worden de volgende vier onderdelen opgenomen: de eigen CO₂ footprint (zie onderstaande toelichting), duurzame inkoop, duurzaam bouwen en duurzame uitgifte. De eerste kwantitatieve meting van de duurzaamheidsindex zal in 2010 plaatsvinden. De ambitie is dat de index voor het onderdeel Planet gaat meten hoeveel CO₂-reductie behaald is, in welk percentage van onze inkoop de duurzaamheidsvoorwaarden zijn opgenomen en in welke mate onze organisatie in de contracten duurzaam bouwen en de criteria voor duurzame uitgifte heeft opgenomen.

DE EIGEN CO₂-FOOTPRINT

In juli 2008 hebben wij voor het eerst een CO₂-footprint opgeleverd over de activiteiten in het jaar 2007 conform de ISO 14064-standaard, die afkomstig

VERDELING CO₂ EMISSIES



- **Directe emissies (25%)**
lease-auto's, dienstwagens, eigen vloot en het gebruik van gas voor verwarming van gebouwen.
- **Indirecte emissies (20%)**
elektriciteitsgebruik eigen faciliteiten, en in gehuurde gebouwen, en warmtegebruik gehuurde gebouwen.
- **Andere indirecte emissies (55%)**
aanleg van kademuren, baggerwerkzaamheden, vliegreizen van werknemers, woon-werkverkeer van werknemers.

is van het Greenhouse Gas (GHG)-protocol. Deze standaard maakt onderscheid in drie categorieën: de directe emissies, de indirecte emissies en andere indirecte emissies. De activiteiten behorend tot de derde categorie hoeven volgens de ISO-standaard niet verplicht meegenomen te worden in de berekening van de CO₂-footprint. Door het opstellen van de footprint weten we ook beter waar een CO₂-reductie te bereiken is. We hebben als organisatie de ambitie uitgesproken om in 2012 klimaatneutraal te zijn en eind 2011 een verlaging van de CO₂-footprint met 35% ten opzichte van de footprint over de activiteiten in 2007 te realiseren. In 2009 zullen we door onze inzet op duurzame mobiliteit, duurzame inkoop en energiemanagement al een eerste verlaging van onze CO₂-footprint moeten zien.

HET HAVEN- EN INDUSTRIE-COMPLEX

Met name elektriciteitsproducenten en raffinage- en chemiebedrijven stoten grote hoeveelheden CO₂ uit. CO₂ wordt voornamelijk gezien als veroorzaker van het klimaatprobleem. Het 'Rotterdam Climate Initiative' (RCI), met het Havenbedrijf als één van de 'founding fathers', is gericht op reductie van de uitstoot met 50% in 2025 ten opzichte van 1990. Dit betekent concreet het reduceren van de verwachte uitstoot in 2025 van 46 Mton tot 12 Mton. Om een bijdrage aan de reductie te leveren werken wij samen met het bedrijfsleven intensief aan CO₂-reductieprojecten,

zoals CO₂-afvang, transport en ondergrondse opslag en het uitwisselen van restwarmte/stoom bij het project Stoompijp (ZIE OOK PAGINA 43 ARTIKEL STOOMPIJP). Met de realisatie van deze projecten zetten wij tevens een eerste stap in de richting van het uitbouwen van de Rotterdamse haven als CO₂-hub. Medio 2008 is gestart met het opstellen van een business case voor transport en opslag van max. 20 miljoen ton/jaar CO₂ vanaf 2025, startend met 5 miljoen ton per jaar vanaf 2015. Het projectteam bestaat uit OCAP, Wintershall, Gasunie, Gaz de France Suez, EBN, Taqa, DCMR en het Havenbedrijf (de laatste twee namens Rotterdam Climate Initiative).

De bedrijven zelf optimaliseren al hun ruimtegebruik door de voorhanden zijnde synergie-opties met andere bedrijven te benutten of door voor co-siting te kiezen. Zo wordt bijvoorbeeld restwarmte van de E.ON-centrale benut voor de regassificatie van LNG. Dit is niet alleen goed voor het klimaat en de energiekosten, maar ook positief voor de hoeveelheid ruimte die benut wordt door de LNG-terminal.

Daarnaast wordt van de nieuwe kolen-gestookte elektriciteitscentrales geëist dat zij ruimte reserveren voor het plaatsen van een CO₂-afvanginstallatie in de toekomst. De CO₂ die afgevangen wordt, zal via CO₂-leidingen ondergronds opgeslagen gaan worden. In het kader van het Programma Biomassa/bio-brandstoffen binnen RCI leveren wij een actieve bijdrage aan de ontwikkeling van duurzaamheidscriteria voor biomassa op nationaal en Europees niveau. Ook bevorderen wij in dit kader het meestoken van biomassa in kolen-centrales, lokale inzet van biobrandstoffen en innovatie ten behoeve van de volgende generaties biobrandstoffen.

Op het gebied van luchtkwaliteit is het afgelopen jaar samen met regionale partijen gewerkt aan het Regionale Analyse- en Informatiecentrum Lucht. Hierdoor is beter inzicht in de luchtkwaliteit(gegevens) verkregen en kon er

ook tussen alle partijen overeenstemming plaatsvinden over de regionale input die aangeleverd moest worden voor landelijke trajecten als het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht.

AFWEGINGSKADER MAATREGELEN LUCHTKWALITEIT

De luchtkwaliteit in de regio Rijnmond is ondanks de groei van de industrie en havenactiviteiten en de hiermee samenhangende verkeersintensiteiten de afgelopen jaren verbeterd. Dit is een gevolg van het schoner worden van industrie en verkeer. Ondanks deze belangrijke prestatie is het mede vanwege (toekomstige) luchtkwaliteitswetgeving en ruimtelijke projecten als Maasvlakte 2 duidelijk dat we niet achterover kunnen leunen. Wij moeten actief en blijvend inzetten op een verdere verbetering van de luchtkwaliteit. Om dit proactief en constructief te kunnen doen, heeft onze organisatie in 2008 een 'afwegingskader' maatregelen luchtkwaliteit ontwikkeld. Hierdoor wordt, ten behoeve van de eigen besluitvorming, sneller duidelijk welke kansen projecten bieden voor verbetering van de luchtkwaliteit.

WALSTROOM

De toepassing van het afwegingskader heeft eind 2008 geleid tot het ondertekenen van een intentieverklaring met Stena Line om uiterlijk in maart 2009 inzicht te hebben in de juridische en financiële voorwaarden voor het realiseren van walstroom op de terminal van Stena Line in Hoek van Holland. Bij een positieve uitkomst van de business case die in dit

kader wordt opgesteld, zal dit de eerste terminal in Rotterdam zijn waar walstroom gerealiseerd wordt. Het toepassen van walstroom in Hoek van Holland is een goede maatregel ter verbetering





van de kwaliteit in de nabijgelegen beschermde natuurgebieden en de lokale luchtkwaliteit. Naast dit initiatief voor walstroom bij een ferry-terminal, hebben wij in 2008 de nodige voorbereidingen getroffen ten behoeve van de gefaseerde uitrol voor de toepassing walstroom bij openbare ligplaatsen van binnenvaartschepen. Hierbij wordt voorrang gegeven aan locaties die nabij (geprojecteerde) woonbebouwing liggen (binnenstedelijke locaties), omdat toepassing hier het meest effectief bijdraagt aan het verbeteren van het leefklimaat voor inwoners. In 2009 zullen aanvullend aan de 132 aansluitingen in de Maashaven, 125 aansluitingen nabij het Noordereiland, Koningshaven en Feijenoord gerealiseerd worden. Het gebruik van walstroom is tot op heden echter vrijwillig. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan een herziening van de gemeentelijke Havenverordening, waardoor het gebruik van de scheepsgenerator voor het opwekken van elektriciteit verboden is op die locaties waar walstroom voor binnenvaartschepen beschikbaar is. Hierdoor is het gebruik van de walstroomfaciliteiten niet langer 'vrijwillig' en zal de verbetering van de luchtkwaliteit ook daadwerkelijk plaatsvinden.

In 2007 hebben wij met 11 nautische dienstverleners die actief zijn in de haven een intentieverklaring ondertekend gericht op het gebruik van zwavelvrije brandstof in hun schepen vanaf 2008. Onze vloot was voor die datum al 'overgestapt' op het gebruik van deze brandstof.

DE KETEN

De internationale samenwerking met andere havens op het gebied van luchtkwaliteit en klimaat heeft in juni 2008 een extra impuls gekregen door de organisatie van de World Ports Climate Conference in Rotterdam. Wij waren actief betrokken bij de organisatie en financiering ervan. In deze conferentie is gesproken over de inspanningen die havens en de bedrijven kunnen doen ter vermindering van de luchtverontreiniging en de uitstoot van CO₂. Dit is verwoord in een declaratie die tijdens de conferentie aan de 55 aanwezige havensteden werd uitgereikt (ZIE FOTO). De IAPH zal het initiatief verder ondersteunen en promoten. Uit de conferentie is een vijftal projecten ter verbetering van de luchtkwaliteit en vermindering van de CO₂-uitstoot voortgekomen. Eén daarvan staat onder onze leiding en gaat over de nadere uitwerking van een Environmental Ship Index. De Index richt zich in eerste instantie op het verminderen van de uitstoot van CO₂, NO_x, SO_x en fijn stof (PM10) en zal uiterlijk begin 2010 moeten leiden tot een incentive voor schone(re) schepen. Binnen dit door onze organisatie aangevoerde project wordt intensief samengewerkt met de IAPH, de Clinton Climate Initiative en de havens van Antwerpen, Bremen, Le Havre, Hamburg en Amsterdam. Eind 2008 is het basisvoorstel met andere havens, reders, verladers, scheepsagenten en classificatiebureaus nader uitgewerkt en besproken om te komen tot een praktisch en mondiaal gedragen systeem.

Samen werken aan duurzaamheid van wereldklasse!

Overzichtskaart projecten 'Duurzaamheid'

DEZE OVERZICHTS-
KAART TOONT DE
PROJECTEN DIE
WIJ ONDERHANDELEN
HEBEN OM
DUURZAAMHEID
ZEKER TE STELLEN.



PROJECT 1

Multifunctionele
buitencontour met
mogelijke wind-
energie

PROJECT 2

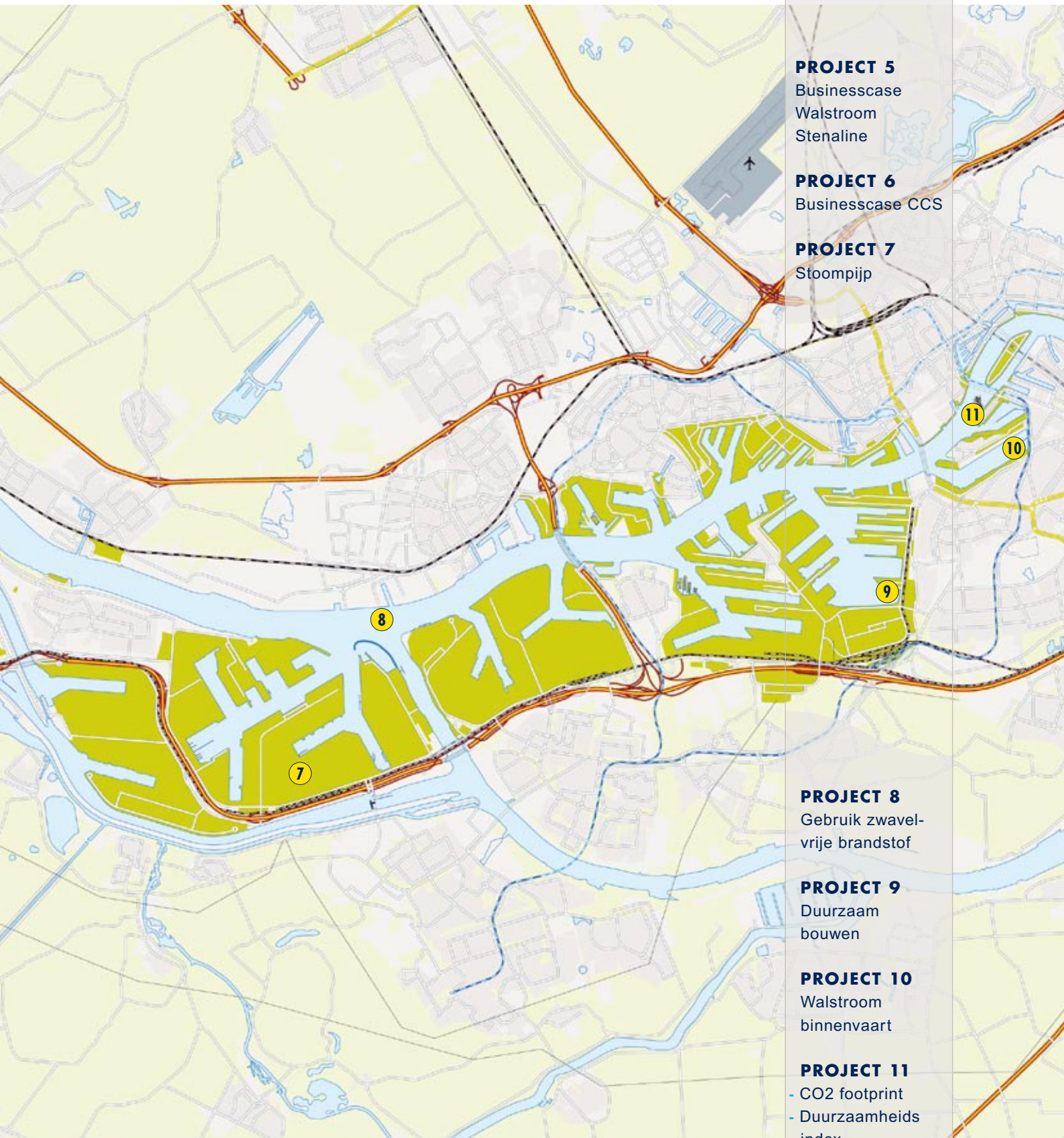
Milieuzone vracht-
wagen

PROJECT 3

Gebruik rest-
warmte

PROJECT 4

Kwaliteitsimpuls
Oostvoornse meer



PROJECT 5
Businesscase
Walstroom
Stenaline

PROJECT 6
Businesscase CCS

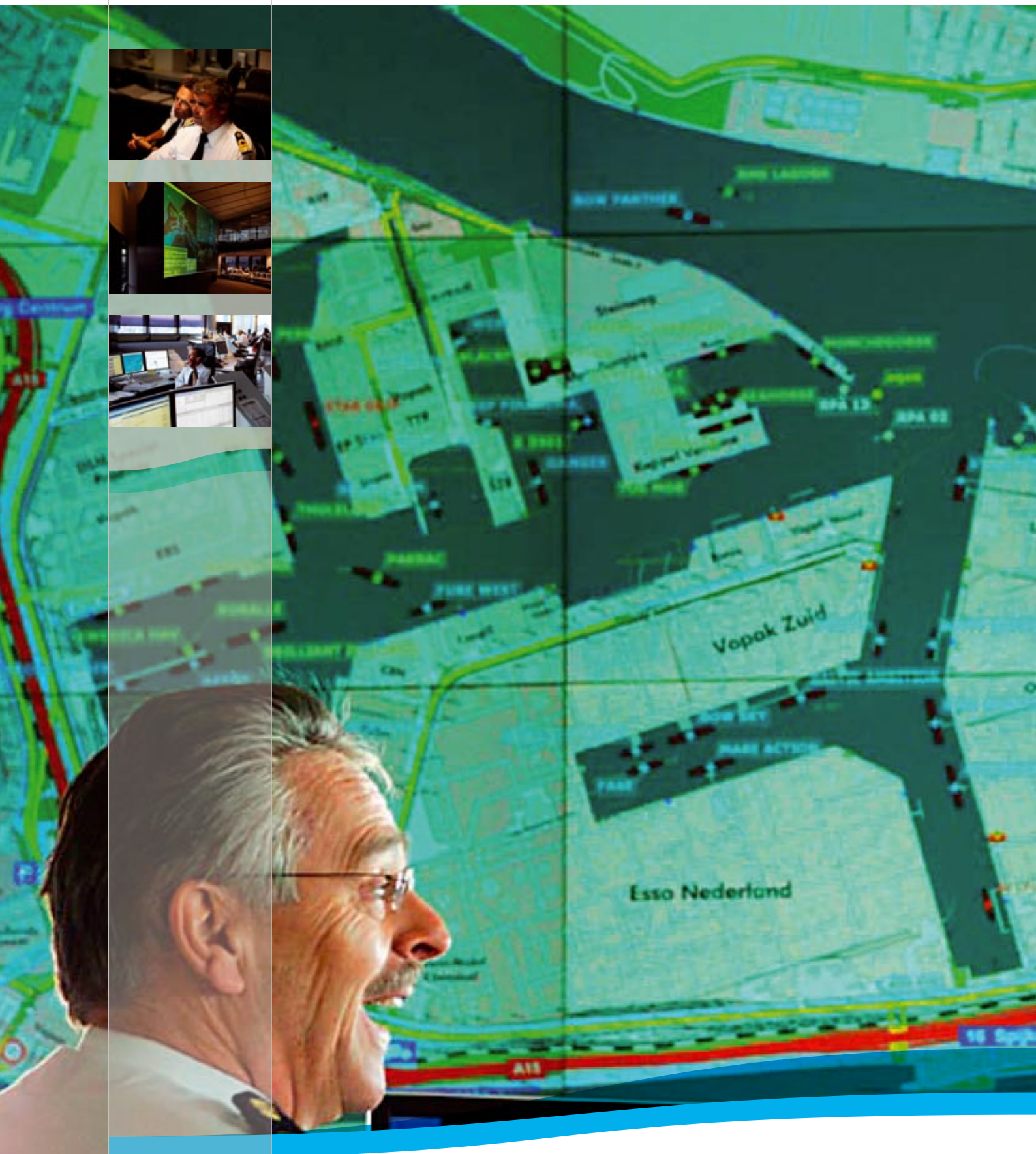
PROJECT 7
Stoompijp

PROJECT 8
Gebruik zwavel-
vrije brandstof

PROJECT 9
Duurzaam
bouwen

PROJECT 10
Walstroom
binnenvaart

PROJECT 11
- CO2 footprint
- Duurzaamheids
index
- Duurzaam inkoop
- Environmental
Shipindex



Samen werken aan Veilig en Beveiligd, Vlot en Schoon

V.L.N.R. KOK GORLITZ EN PIETER VERWIJS

Havenmeester



Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Havenmeester

Een van onze hoofdopdrachten is het bevorderen van een veilige, beveiligde, vlotte en schone scheepvaartafwikkeling in de Rotterdamse haven en het aanloopgebied voor de kust. De Divisie Havenmeester speelt hierin een wezenlijke rol. Basis van deze taak is het Havenmeesterconvenant tussen gemeente Rotterdam, het Rijk en het Havenbedrijf Rotterdam.

Dit convenant stelt eisen aan onder andere de uitvoering van de verkeersafhandeling over het water, met als uitgangspunt vlot en veilig.

Meer informatie is te vinden in onze 'Presentatie Nautische Jaarcijfers 2008' die te vinden is op onze website www.portofrotterdam.com.





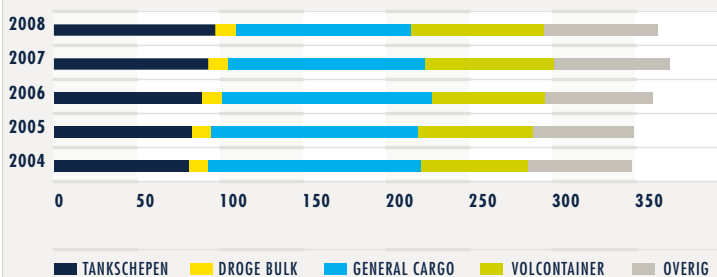
VLOT

De Turn Around Time (TAT) Rotterdam, de gemiddelde tijd die een schip erover doet om vanaf zee een ligplaats te bereiken, is een essentieel onder-

deel in de Rotterdamse concurrentiepositie. De TAT is met 4:35 gelijk aan die van 2007.

Het aantal schepen dat Rotterdam in 2008 aandeed, is met 36.415 voor het eerst sinds jaren iets afgenomen. Terwijl de overslag in tonnen lading nog is toegenomen, is er voor het eerst sinds jaren sprake van een afname met 682 bezoeken (in 2007: 37.097). Ten opzichte van voorgaande kwartalen is met name in het vierde kwartaal beduidend slechter gescoord. De wereldwijde economische crisis draagt hier onmiskenbaar aan bij.

ZEESCHEPEN ROTTERDAM 2004 - 2008
(AANTALLEN X 100)



VEILIGHEID

NAUTISCH VEILIG

Een kwalitatief hoge nautische veiligheid in de Rotterdamse haven is van eminent belang voor een betrouwbare afwikkeling van de scheepvaart. De veiligheid in de Rotterdamse haven staat sinds jaar en dag op een hoog niveau. Het werken aan het veiligheidsniveau van zowel de varende schepen als de afgemeerde schepen in de haven

was in 2008 een speerpunt, zeker gezien de toenemende verkeersintensiteit.

In het aanloopgebied op zee werd het verkeersscheidingsstelsel aangepast (ZIE OOK PAGINA 37). Hiermee is de kans op aanvaringen afgenomen. Doordat schepen elkaar naderen onder een kleine aanvaringshoek is bovendien het risico van gevolgschade sterk gereduceerd. Als onderdeel van het afmeerbeleid zijn beperkende maatregelen van kracht geworden in relatie tot windsnelheid en windrichting. Aan de afmeerconfiguraties op meerboeien zijn specifieke voorwaarden gesteld en het toezicht op de gestelde voorwaarden werd vastgesteld.

Het aantal nautische ongevallen is dit jaar toegenomen. In totaal vonden er 126 plaats, terwijl dit er 103 waren in 2007. De toename betrof grotendeels ongevallen zonder grote consequenties ('parkeerschade').

TRANSPORTVEILIG

Naast nautische begeleiding van het scheepvaartverkeer is ook toezicht op de lading en ladinghandelingen een belangrijke maatregel om de risico's zoveel mogelijk te beperken. Wij voeren hiertoe inspecties en controles uit, en initiëren corrigerende maatregelen.

In het kader van het landelijke programma 'Vernieuwing Toezicht' is in 2008 door onze organisatie, als coördinerend toezichthouder voor het aspect 'Schip en Havenbeveiliging', veel aandacht gegeven aan de ontwikkeling van samenwerking tussen toezichthouders. In het kader van het project 'Quality Inspection' is de inspectiemethodiek geëvalueerd. Hierop is een project gestart om meer systeemtoezicht en proactieve (administratieve) inspecties uit te voeren. In 2008 zijn alle inspecties die binnen het kader van aspect 'Schip en Havenbeveiliging' vallen in kaart gebracht. Er zijn afspraken gemaakt over samenwerking tussen de verschillende toezichthoudende



diensten, die begin 2009 bevestigd worden in een convenant. Het jaar 2009 zal gebruikt worden om de eerste fase van de afspraken te concretiseren. Hierdoor zal het bedrijfsleven meer en meer gaan merken dat, door samenwerking, de ervaren toezichtlast zal verminderen. In het kader van risicomanagement is het inspecteren van schepen een van de beschikbare middelen voor het beheersen van de risico's. In de Safety Environment Index (SEI) wordt de mate gemeten waarin aan boord van de (zee)scheepvaart regels op het gebied van veiligheid en milieu worden nageleefd. Dat gebeurt op basis van de bevindingen tijdens inspecties aan boord van schepen en de systematische controle van de mate waarin rederijen en agenturen hun wettelijke administratieve meldplichten naleven. Wij hebben, conform het Havenmeesterconvenant, normen

vastgesteld voor de SEI. Zowel de index voor milieu in 2008 en de index voor veiligheid zijn met resp. 8,1 en 7,9 uitgekomen op de voor 2008 gestelde streefwaarden.

Door het nalevinggedrag van schepen en bedrijven structureel te monitoren kan gericht gecontroleerd worden. Hierdoor kan met een kleiner aantal controles het veiligheids- en milieuniveau op het gewenste niveau blijven en waar nodig verbeterd worden. Bijkomend voordeel is dat het bedrijfsleven minder wordt belast met inspecties en controles. In totaal werden 11.951 inspecties verricht: 5.552 milieucontroles en 6.399 veiligheidscontroles, ten opzichte van voorgaand jaar (11.804) is dit aantal toegenomen. Tevens komt het in grote lijnen overeen met de voorgenomen aantallen controles (11.750).

MILIEUVEILIG (SCHOON)

Als laatste component van de door ons gedefinieerde 'Veiligheid' vindt er actief toezicht plaats op het gebied van milieuveiligheid. Het toezicht richt zich met name op het naleven van voorschriften en gedrag ('human factor') van de havengebruiker.

In 2008 is actief meegewerkt aan het ontwikkelen van het 'Draaiboek handhaving afvalstoffen van de zeescheepvaart'. Een van de conclusies is dat de bevoegdheden met betrekking tot de handhaving van de diverse milieuwet- en regelgeving meer bij de havenbeheerders dienen te liggen. In 2008 waren wij op het gebied van het Scheepsafvalstoffenverdrag nauw betrokken bij de ontwikkeling van wet- en regelgeving, de implementatie van het Scheepsafvalstoffenbesluit, de communicatie en opleidingen

De Safety Environment Index (SEI) geeft behalve informatie over het niveau van veiligheid ook een beeld van de naleving van milieuvoorschriften aan boord van schepen. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen de naleving binnen de haven en de



naleving op zeeschepen buiten de haven. De SEI voor zowel het havenmilieu als het mariene milieu zijn grotendeels stabiel en bevinden zich rond de norm van 8.1. Daarnaast zijn 3.878 aanvragen en meldingen van risicoverhogende activiteiten zoals reparaties en alternatieve losmethoden beoordeeld en is waar nodig gepaste actie ondernomen, zoals het eisen en goedkeuren van een plan van aanpak of extra toezicht.

BEVEILIGD

De Havenmeester van Rotterdam is door de burgemeesters van Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen en Maassluis benoemd als havenbeveiligingsfunctionaris (Port Security Officer; PSO). In deze rol is hij verantwoordelijk voor de naleving van de Havenbeveiligingswet op de havenfaciliteiten en op anderszins voor terrorisme risicovolle objecten in het haven- en industriecomplex. De PSO certificeert de beveiliging van havenfaciliteiten en risicovolle objecten, organiseert het toezicht, en treedt zonodig handhavend op. In 2008 zijn voorbereidingen getroffen op de hercertificering die in 2009/2010 moet plaatsvinden, met vele verbeterpunten.

Verbetering van de beveiliging van de waterkant heeft bijzondere aandacht: havenfaciliteiten kunnen hun terreinen goed beveiligen voor zover het een land-land scheiding betreft, maar voor een land-water scheiding is dit voor havenfaciliteiten minder goed te beveiligen en bestaat er, zeker in geval van verhoogde dreiging, een plicht voor de overheden tot beveiliging.

De beveiliging van havenfaciliteiten die beschikken over een goedgekeurd beveiligingsplan wordt periodiek geïnspecteerd. De waargenomen kwaliteit van de beveiliging wordt uitgedrukt in een rapportcijfer 1-10. De frequentie van de inspecties hangt af van het gemiddelde van de eerder toegekende rapportcijfers. Voor 2008 is een inspectieprogramma opgesteld, waarin de focus in toenemende mate

gericht is op de locaties waar de beveiliging in het verleden als onvoldoende werd beoordeeld. Consequentie is dat door een toenemend aantal qua beveiliging goed presterende bedrijven het aantal inspecties in 2008 kon worden gereduceerd. Als norm voor het gemiddelde van dit rapportcijfer is vanaf de invoering van de Havenbeveiligingswet 7,0 gehanteerd. Het lukt steeds beter deze norm te halen.

INSTRUMENTARIUM HAVENMEESTER

Wij blijven continu bezig met het up-to-date houden van ons instrumentarium voor het handhaven van orde en veiligheid, zodat het huidige hoge (maritieme) veiligheidsniveau in de toekomst gewaarborgd blijft. Wij werken



daarvoor met drie programma's.

- Herzien en moderniseren van de informatiesystemen, met als doel een geïntegreerd informatiesysteem dat ons in staat stelt de publieke taken effectief, efficiënt en professioneel uit te voeren ten behoeve van de optimalisatie van de afwikkeling van de scheepvaart.
- Vervangen en verbeteren van het technisch instrumentarium, zoals de walradarketen en de verkeerscentrales. De principes van het instrumentarium worden gehandhaafd en de onderliggende techniek wordt sterk verbeterd.
- Introduceren van de ontwikkelingen bij de gebruikers. Hieronder valt het organiseren van opleidingen en handleidingen, zorgdragen voor het succesvol implementeren van veranderingen en communicatie over de veranderingen.



Samen werken met CTT, VITO, CBRB, ECT, Danser Groep en SPB

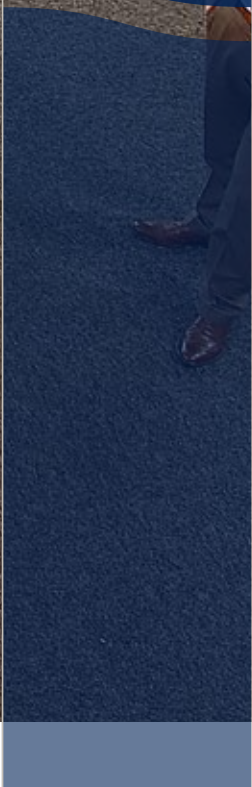
Bereikbaarheid per binnenvaart: Project Secure Lane

V.L.N.R. TOM DEKKER (HAVENBEDRIJF), DANNY OTTER (CTT: COMBI TERMINAL TWENTE), AAD ORGELIST (VITO: VERENIGING VAN NEDERLANDSE INLAND TERMINAL OPERATORS), MAIRA VAN HELVOIRT (CBRB: CENTRAAL BUREAU VOOR DE RIJN- EN BINNENVAART), PAUL HAM (ECT), JOS HELMER (HAVENBEDRIJF), CEES DEELEN (HAVENBEDRIJF), BEN MEALISSA (DANSER GROEP), NICO SCHOONEN (SPB: STICHTING PROJECTEN BINNENVAART). LEES MEER OP PAGINA 41.



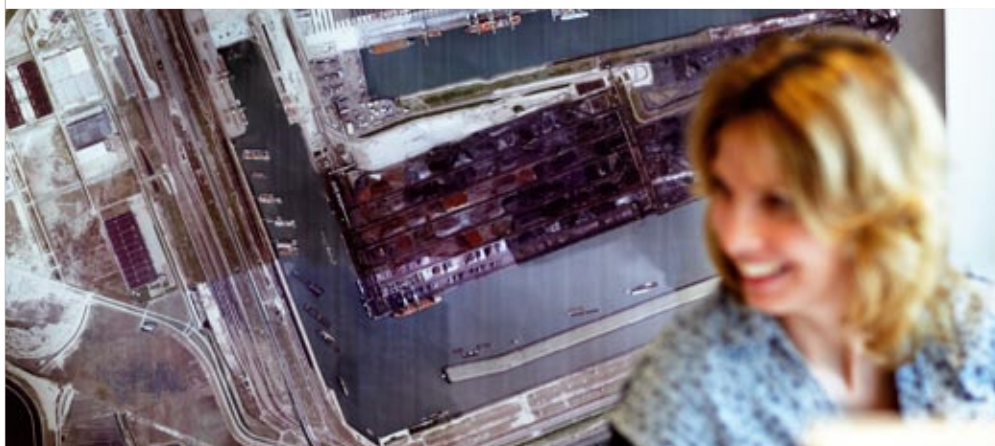
Havenbedrijf

een interessante werkgever



Havenbedrijf: een interessante werkgever

Onze organisatie werkt in een haven van wereldklasse. En dat vraagt om managers, medewerkers én samenwerkers van wereldklasse.



WIJ HEBBEN VEEL TE BIEDEN

In de grootste haven van Europa werken wij aan aansprekende projecten op infrastructureel, technisch, commercieel, juridisch en financieel gebied. Projectleiders krijgen grote verantwoordelijkheid. Een internationaal werkterrein, in een platte organisatie die opereert op het snijvlak publiek en privaat – met een zakelijk karakter, en veel aandacht voor innovatie. En last but not least bieden wij een aantrekkelijke work-life balance. Wij gaan ons bedrijf, dat nog onvoldoende bekendheid heeft en een te

onduidelijk profiel qua rol en werkzaamheden, daarom de komende jaren beter over het voetlicht brengen. In 2008 is gestart met de voorbereiding van een arbeidsmarktcampagne. Ook onze recruitmentsite is vernieuwd. In filmpjes vertellen eigen medewerkers over het Havenbedrijf als werkgever en over hun functie.

TEVREDENHEID: BOEIEN EN BINDEN

Onze organisatie wil boeien en binden: werk van wereldklasse, voor mensen van wereldklasse, met wereldwaarden en omstandigheden. Daarom sturen wij op medewerkertevredenheid

en op onze positie als aantrekkelijke werkgever. In 2008 is voor de tweede keer een medewerkertevredenheids-onderzoek (MTO) gehouden. Onze medewerkers beoordeelden het Havenbedrijf, conform het eerdere onderzoek en de Nationale Tevredenheids Index, met een 7.2. De medewerkers zijn én blijven trots op het Havenbedrijf.

De extra aandacht in de afgelopen twee jaar voor persoonlijke ontwikkeling heeft haar vruchten afgeworpen.

WERK VAN WERELDKLASSE

Er werken zo'n 1.200 mensen bij onze organisatie in zeer uiteenlopende beroepen: commerciële medewerkers, verkeersleiders, matrozen van patrouille-vaartuigen, inspecteurs, ingenieurs, secretaresses, HR- en projectontwikkelaars, bedrijfseconomen en juristen. Samen met onze partners in de haven werken wij aan de veilige en snelle doorvoer van goederen uit de hele wereld. Met oog voor commerciële én maatschappelijke belangen.

Innovatie



'Gezamenlijk maken we Rotterdam de slimste haven van de wereld' is het credo in onze R&D-agenda, die begin 2007 werd gepubliceerd. In 2008 zijn de onder meer de volgende resultaten gerealiseerd:

- *samenwerkingsovereenkomst met APMT Terminals (short list van mogelijke gezamenlijke projecten en de start van een studie met TU Delft en Siemens: de energie-neutrale terminal);*
- *aanscherping en verdieping van de samenwerkingsovereenkomst met TU Delft (vier promotietrajecten);*
- *samenwerkingsovereenkomst met Wageningen Universiteit om op het gebied van Biobased Economy strategisch onderzoek uit te voeren. In 2008 zijn nieuwe projecten gedefinieerd en gestart.*
- *samenwerking met Brainport Eindhoven, High Tech Campus en TU Eindhoven, kennisuitwisseling, vastgoedmanagement, Topinstituut Logistiek, aanstelling van medewerker Peter de Langen als part-time hoogleraar Goederenvervoer en logistiek;*
- *ontwikkeling samenwerkingsverband voor het Innovation Lab op RDM campus;*
- *ideeënwedstrijd voor medewerkers: PortIdea: 'bodemsanering', 'reduceren turn around time' en 'wacht- en ligplaatsen binnenvaart';*
- *organisatie ideeënworkshops met onder meer General Electric (GE).*



Ook via het 'Lectoraat Ideale Haven' en deelname aan RDM-campus delen wij kennis én krijgen wij nieuwe ideeën aangedragen.

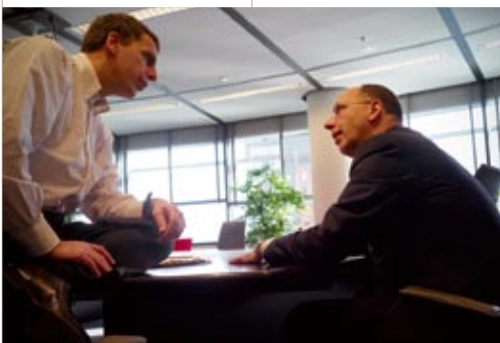
INTERNATIONAAL ERVARING OPDOEN

Wereldklasse uit zich niet alleen in termen van inhoud en uitdaging, maar ook letterlijk in de locatie. Door een aantal samenwerkingsverbanden van het Havenbedrijf wordt er via PORint aansprekend werk verricht in Oman, Maleisië, Brazilië en India. Wij doen dit onder de randvoorwaarden van rendement en voldoende zeggenschap.

[\(ZIE OOK DE TOELICHTING PORINT OP PAGINA 19 EN HET KADER OP NAASTGELEGEN PAGINA\)](#)

INVESTEREN IN MENSEN VAN WERELDKLASSE

Wij stimuleren ontwikkeling binnen de functie en de loopbaan en informeren medewerkers en managers over mogelijkheden hiertoe. In 2008 was er met 242 opleidingen een stijgende lijn (2007: 190). De verwachting is dat ook in 2009 deze lijn zal doorzetten.



Het management-development programma heeft in 2008 uitvoering gekregen. In 2008 zijn 85 managers met behulp van 360 graden feedback geëvalueerd op een aantal compe-

tenties. Uit deze evaluatie wordt een voorstel gemaakt voor het aanpakken van de ontwikkeling van de individuele manager.

WERELD VOORWAARDEN EN OMSTANDIGHEDEN

VOORWAARDEN

Wij scoren met onze mogelijkheid voor een flexibele werkweek. In 2008 is een nieuwe CAO afgesloten voor de periode 2008-2009. De belangrijkste afspraken uit dit akkoord bevatten een salarisverhoging van 3% per 1 januari 2008 en per 1 januari 2009 en het verhogen van de eindejaarsuitkering naar 5.7%. Ook is de vergoeding voor wacht- en waakdiensten verhoogd. De werkweek wordt flexibeler. In het kader van levensfasebewust personeelsbeleid is afgesproken dat het belastbaarheidsonderzoek verder wordt uitgewerkt. Daarnaast wordt onderzocht hoe aantrekkelijk de levensloopregeling (nog) is en of de FLO (Functioneel Leeftijdsontslag) regeling financieerbaar is. Langdurige zieken krijgen in het eerste jaar van hun ziekte 100% van het salaris doorbetaald, in de 13e tot 18e maand 90% en 80% in de 19e tot 24ste maand. De reïntegratiebonus is vervallen. Tot slot is de fiscaal vriendelijke fiets ingesteld.

OMSTANDIGHEDEN

Alle medewerkers hebben de mogelijkheid voor een medische check-up. Sinds de start in september 2008 hebben 285 medewerkers hiervan gebruik gemaakt. Daarnaast heeft iedereen die bij ons werkt de mogelijkheid gekregen om tegen gereduceerd tarief te gaan bedrijfsfitnessen.

Aantal personeelsleden per ultimo 2008:

1.207 personen, verdeeld over 1192 fte .

Ziekteverzuimpercentage per ultimo 2008:

4,96%, waarvan 4,67% kantoorpersoneel en 5,41% operationeel.

Port of Rotterdam International



- *In 2002 is door Havenbedrijf en het Sultanaat van Oman de 50%-50% joint venture Sohar Industrial Port Company (SIPC) in Oman opgericht. In 5 jaar tijd is in hoog tempo een 2.000 hectare groot haven- en industriecomplex in Sohar (Noord-Oman) ontstaan. De expansie is enorm. Een nieuwe grote uitbreiding staat op stapel. Het Havenbedrijf verricht in Sohar ook het havenmanagement, samen met het Sultanaat van Oman. In totaal werken er momenteel zo'n 12 medewerkers voor een periode van minimaal 2 jaar.*
- *In september 2008 hebben wij in Recife, in het noordoosten van Brazilië, een overeenkomst getekend met de haven van Suape. In 18 maanden gaan wij een 'second opinion' uitvoeren ten aanzien van een masterplan voor de haven voor de komende 20 jaar. Ook onderzoeken wij een partnership met de haven van Suape. Ook ligt het in de bedoeling een second opinion van een masterplan voor alle 34 havens te leveren.*
- *In het laatste kwartaal tekenden wij een intentieverklaring met POIC (Palm Oil Industrial Cluster) op Borneo, Maleisië. Het gaat om de ontwikkeling van het haven- en industriecomplex van Lahad Datu, aan de noordoostkust, waar de Maleisische overheid een eerste klas duurzame 'greenport' wil maken, met Rotterdam als voorbeeld.*
- *In India coördineerden wij in 2007 het opstellen van businessplannen voor de 12 grootste havens. Wij gaan nu aan de slag met een haalbaarheidsstudie voor een 'greenport' in het westen; ook onderzoeken wij een potentiële deelneming in het oosten.*



Samen werken met Broekman Ruimte voor groei: Kademuur

V.L.N.R. CAROLINE BOSSCHIETER (HAVENBEDRIJF), MAURICE ELFERT (BROEKMAN), FRANK VAN DER GEVEL (BROEKMAN),
HARM KORTMANN (HAVENBEDRIJF), MAIKE AKKERS (HAVENBEDRIJF), KOOS STUIT (BROEKMAN). LEES VERDER OP PAGINA 30



Financiën

en vooruitzicht 2009

Financiën



CORPORATE GOVERNANCE

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

toepassing op beursgenoteerde ondernemingen. Wij hebben besloten deze toe te passen. Bepalingen die niet (zinnig) toegepast kunnen worden binnen het Havenbedrijf, zoals bepalingen met betrekking tot beursgenoteerde aandelen, worden vanzelfsprekend binnen HbR niet toegepast. Een overzicht van de toepassing van de code conform het 'pas toe of leg uit' principe staat op onze website: www.portofrotterdam.com. Een beschrijving van onze corporate governancestructuur staat in de statuten en de reglementen van de RvC en de directie die eveneens op de website te vinden zijn.

RISICOBEBEERSING

Onze organisatie streeft ernaar om door de combinatie van strategisch, operationeel en project-risicomanagement een redelijke mate van zekerheid te krijgen dat de belangrijkste risico's worden beheerst. Het beleid is om risico's in de langjarige ontwikkeling van rente en grondstoffen in belangrijke mate af te dekken, voorzover tegen aanvaardbare kosten realiseerbaar. Voor een beschrijving van rente-, krediet-, en valutarisico's wordt verwezen naar de jaarrekening.

STRATEGISCH

Het afgelopen jaar is het strategische risicolandschap aangescherpt. Een aantal belangrijke strategische risico's is onderkend, zoals:

- fluctuaties in de goederenstromen ten gevolge van de kredietcrisis.
- toenemende invloed van Europese besluitvorming op het opereren van onze onderneming.
- ruimtegebrek: het niet tijdig beschikbaar hebben van ruimte op MV2 (bijv. door de natuurbeschermingswet), of het onvoldoende snel beschikbaar komen van ruimte binnen en buiten het haven- en industriecomplex.
- onvoldoende bereikbaarheid van de Rotterdamse haven voor de vier modaliteiten (weg, spoor, binnenvaart, pijpleidingen) door te weinig capaciteit en/of kwetsbaarheid van de achterlandverbindingen, ook over de grenzen heen.
- beperkingen in de groei van het Havenbedrijf door knelpunten in de milieugebruiksruimte (lucht, geluid). Het strategisch risicolandschap wordt elk kwartaal geactualiseerd en besproken in het risicocomité met de CFO als voorzitter. De Algemene directie heeft eind 2008 het strategische risicolandschap bekrachtigd. Na bekrachtiging kwam dit onderwerp op de agenda van de auditcommissie en de RvC, die de ontwikkelingen op het gebied van risicomanagement nauwlettend volgen.

OPERATIONEEL

Naast het strategische risicolandschap zijn per afdeling de operationele risico's geactualiseerd en zijn waar nodig beheersmaatregelen aangescherpt. De operationele risicolandschappen worden minimaal twee keer per jaar geactualiseerd.

PROJECTEN

Gezien de grote omvang van infrastructurale projecten, besteden wij uitgebreid aandacht aan het managen van de risico's in projecten. Voor een aantal omvangrijke projecten zoals MV2, LNG en de bouw van het nieuwe verkeers-begeleidingssysteem is een gedetailleerde risicoanalyse gemaakt om risico's in de verschillende projectfasen te kunnen monitoren. Naast bovengenoemde activiteiten wordt in 2009 uitgebreid aandacht geschonken aan het opzetten van een incidentenregistratie en de verdere optimalisering van projectrisicobeheersing.

Rekening houdend met de beperkingen die noodzakelijkerwijze verbonden zijn aan alle interne risicobeheersing- en controlesystemen en met inachtneming van de geïdentificeerde mogelijkheden tot verbetering daarvan, geven de interne beheersing- en controlesystemen van onze onderneming ons een redelijke mate van zekerheid dat:

- wij op de hoogte zijn van de mate waarin de strategische en operationele doelstellingen van onze onderneming worden gerealiseerd;
- de in- en externe (financiële) rapportages betrouwbaar zijn; en
- de organisatie zich toetst aan de van toepassing zijnde wetten en regels.

Hoe zorgvuldig onze hier genoemde systemen en maatregelen ook zijn opgezet, zij kunnen nooit absolute zekerheid bieden dat doelstellingen op het gebied van strategie, operationele activiteiten, (financiële) verslaggeving en naleving van wetten en regels altijd en volledig zullen worden bereikt.

RESULTAAT

Het resultaat over 2008 bedraagt € 151 miljoen. Ten opzichte van het resultaat over 2007 betekent dit een toename van € 37 miljoen. De belangrijkste ontwikkelingen zijn:

- een stijging van inkomsten uit haven-
gelden en contractopbrengsten
(€ 33 miljoen);
- toename van de afschrijvingskosten
(€ 6 miljoen);
- een verbetering van het resultaat op
deelnemingen (€ 9 miljoen) dat in 2007
uitzonderlijk negatief was.

Resultaatontwikkeling

BEDRAGEN X € 1 MILJOEN

	2008	2007	VERSCHIL IN %
Havengelden	293	278	
Contractopbrengsten	214	196	
Overige opbrengsten	18	14	
Bedrijfsopbrengsten	525	488	7,7
Lonen, salarissen, soc. lasten	90	87	
Overige bedrijfslasten	134	133	
Bedrijfslasten	224	220	1,9
Resultaat voor rente en afschrijvingen (EBITDA)	301	268	12,5
Afschrijvingen	93	87	
Bedrijfsresultaat (EBIT)	208	181	15,0
Financiële baten en lasten	-56	-57	
Resultaat deelnemingen	-1	-10	
Resultaat	151	114	32,4

De bedrijfsopbrengsten namen toe met € 37 miljoen (7,7%). Deze stijging bestaat voor € 14 miljoen uit zeehaven-
geld (5,1%). Dit wordt enerzijds veroor-
zaakt door de groei van de overslag
en beperkte tariefsstijgingen. De netto
opbrengst per ton steeg met 1,5% ten
opzichte van 2007.

De contractopbrengsten namen toe als
gevolg van de toegenomen hoeveelheid
verhuurd terrein en indexering van de
prijzen (2%). De huur- en erfpachtprij-
zen volgen veelal de inflatie.

De bedrijfslasten stegen in 2008 met
ruim € 4 miljoen ten opzichte van 2007.
De personeelslasten daalden met
€ 2 miljoen. In 2008 nam het aantal
medewerkers per jaareinde van 1.186
toe tot 1.207 (exclusief geconsolideerde
deelnemingen). De overige bedrijfs-
lasten namen in 2008 met € 1 miljoen
toe ten opzichte van 2007. Door het
gereedkomen van een aantal investe-
ringsprojecten namen de afschrijvingen
toe (€ 6 miljoen).
Het resultaat deelnemingen verbeterde
zich t.o.v. 2007. In 2007 is er een af-
waardering geweest op een van de
deelnemingen.

KASSTROMEN

Kasstroomoverzicht

BEDRAGEN X € 1 MILJOEN

	2008	2007
Bedrijfsresultaat (EBIT)	208	181
Afschrijvingen en mutaties voorzieningen e.a.	79	83
Mutaties werkkapitaal	25	-4
Kasstroom uit bedrijfsactiviteiten	312	260
Ontvangen betaalde interest	-60	-62
Dividend deelnemingen	1	1
Operationele kasstroom	253	199
Investeringskasstroom	-185	-231
Financieringskasstroom	-138	8
Saldo kasstroom	-70	-24

De operationele kasstroom nam ten opzichte 2007 met € 54 miljoen toe tot € 253 miljoen. Zowel het bedrijfsresultaat als het werkkapitaal ontwikkelden zich gunstig. Het werkkapitaal is toegenomen door een toename van de kortlopende schulden. Het investeringsniveau ligt onder het niveau van 2007 doordat realisatie van een aantal grote

(klantgerelateerde) projecten is vertraagd ten opzichte van de oorspronkelijke planning. In lijn met voorgaande jaren is voor 82% geïnvesteerd in klantgebonden projecten. De resterende 18 % betreft onder meer wachtplaatsen voor de binnenvaart en het verkeersbegeleidend systeem.

BEDRAGEN X € 1 MILJOEN	2004	2005	2006	2007	2008
Klantgebonden	72	98	168	173	154
Niet-klantgebonden	43	37	63	62	36
Totaal	115	135	231	235	190

FINANCIERING

Sinds de verzelfstandiging per 1 januari 2004 voorziet HbR primair in zijn externe financieringsbehoefte door langlopende achtergestelde leningen, verstrekt door de gemeente Rotterdam. Deze gemeentelijke faciliteiten worden geleidelijk afgelost en geherfinancierd

op de private markt. In januari 2008 zijn langlopende kredietfaciliteiten gesloten met Europees Investeringsbank, Bank Nederlandse Gemeenten, ING, Rabo en Fortis tot een bedrag van € 1,8 miljard. Daarmee zal naast investeringen in het bestaande gebied tevens de aanleg van het eerste deel van Maasvlakte 2 worden gefinancierd.

In 2009 wordt de zogenoemde tweede tranche van de toetreding van de Staat als aandeelhouder in HbR uitgevoerd. Dit gaat gepaard met storting van aandelenkapitaal door de Staat der Nederlanden en storting van agio door de gemeente Rotterdam, voor in totaal € 450 miljoen. Hierop anticiperend is de financieringsbehoefte gedurende 2008 in toenemende mate met kortlopende kredieten ingevuld. Ten opzichte van

2007 is hierdoor € 102 miljoen minder aan langlopende leningen opgenomen. In 2007 was daarnaast een eenmalige positieve post van € 50 miljoen begrepen in de financieringskasstroom, te weten de eerste tranche van toetreding van de Staat. In 2008 heeft de laatste betaling aan de gemeente plaatsgevonden op basis van de earn-out regeling (€ 50 miljoen, net als in 2007).

KENGETALLEN

	2008	2007
Rentedekking	3,7	3,2
Total debt / EBITDA	3,2	3,7
Solvabiliteit (IN %)	58,9	63,7
Rendement werkzaam vermogen (IN %)	9,2	8,2

De ratio's rentedekking, total debt / EBITDA en het rendement op werkzaam vermogen (ROCE) verbeterden duidelijk ten opzichte van 2007. De ROCE nam toe door een aanzienlijk hoger bedrijfsresultaat in 2008 t.o.v. 2007 bij een lichte toename van het gemiddeld geïnvesteerd vermogen. Deze ontwikkeling ligt in lijn met het streven naar een zodanig rendement dat het omvangrijke investeringsprogramma tegen goede voorwaarden kan worden gefinancierd. Hiermee is geanticipeerd op de daling van de ROCE die komende jaren zichtbaar zal zijn als gevolg van sterk toenemende investeringen. Naast voortzetting van de investeringen in het bestaand gebied wordt Maasvlakte 2 gerealiseerd, beide met grofweg hetzelfde vermogensbeslag. Door het aflossen van achtergestelde leningen en een toename van de kortlopende schulden nam de solvabiliteit conform verwachting af. Evenals in

2007 voldoen de ratio's ruim aan de norm die door externe financiers opgelegd zijn.

DEELNEMINGEN

HbR houdt ter ondersteuning van zijn primaire proces een aandelenbelang in een beperkt aantal vennootschappen. Deze vennootschappen voeren activiteiten die ondersteunend zijn aan de bedrijfsdoelstellingen van HbR en de investering in het eigen vermogen van deze deelnemingen voldoet aan de interne rendementsdoelstelling. In de vennootschappen waarin HbR een belang houdt, kan invloed op het beleid worden uitgeoefend.

In 2008 heeft HbR haar activiteiten in Oman uitgebreid met de oprichting van de joint venture Sohar Industrial Development Company met de overheid van Oman. Deze investeringshouding is

opgericht voor de ontwikkeling van een special economic zone met een totale oppervlakte van 4.500 hectare en de aanleg en exploitatie van een steiger voor Vale, een Braziliaanse multinational en een van onze grootste klanten in Rotterdam. De investeringen met betrekking tot genoemde activiteiten starten in 2009.

In dit boekjaar heeft HbR overeenstemming bereikt met Havenbedrijf Amsterdam omtrent de verkoop van 25% van de aandelen in Port infolink B.V.. De transactie zal in de eerste helft van 2009 worden afgerond. Met de toetreding van Havenbedrijf Amsterdam als aandeelhouder geeft HbR verdere invulling aan zijn ambitie om Port infolink te ontwikkelen tot nationaal platform ten behoeve van het havenbedrijfsleven.

Ten behoeve van de realisatie van een tweetal aansluitleidingen voor klanten van Multicore C.V. heeft HbR aan deze deelneming een aandeelhouderslening verstrekt ter grootte van € 600.000. In 2009 verwacht Multicore een haalbaarheidsonderzoek af te ronden naar de ontwikkeling en exploitatie van een tweede common carrier pijpleiding in het Rotterdamse havengebied.

In september 2008 zijn partijen betrokken bij de Betuweroute overeengekomen dat sprake is van een werkend vervoersysteem. Dit impliceert dat vanaf dit moment de exploitatie voor rekening en risico van de vennootschap Keyrail B.V. geschiedt, met dien verstande dat in deze exploitatieperiode het Rijk een gemaximeerde exploitatiebijdrage levert. Op basis van de huidige

inzichten verwacht HbR dat Keyrail met voornoemde exploitatiebijdrage zijn onderneming kostendekkend kan voeren.

HbR werkt met Zeeland Seaports (ZSP) op joint venture basis samen in de Exploitatiemaatschappij Schelde Maas (ESM). Via deze deelneming geeft HbR invulling aan haar ambitie om ruimte buiten het Rotterdamse havencomplex te exploiteren. De vennootschap heeft in het afgelopen boekjaar commerciële contracten gesloten die de verdere ontwikkeling van de Scaldiahaven versneld mogelijk maakt. Ook heeft in 2008 de joint venture partner ZSP eerste verkennende stappen gezet naar verzelfstandiging. HbR verwacht dat betrokken partijen hier medio 2009 een definitief besluit over nemen. In 2008 heeft HbR met zijn partner verkennende gesprekken gevoerd over de aandeelhoudersrol van HbR in de verzelfstandigde entiteit.

Tot slot heeft HbR in 2008 de Stichting Rotterdam Port Experience opgericht. Deze stichting is eigendom van het concept dat het publiek op interactieve wijze kennis laat maken met de verschillende facetten van de Rotterdamse haven. HbR verwacht met dit initiatief de relatie tussen stad én haven te versterken. De stichting heeft met Spido een overeenkomst gesloten met betrekking tot de exploitatie. De Rotterdam Port Experience opende officieel op 1 december jl. zijn deuren.

De deelnemingen vertegenwoordigen samen een totale waarde (financiële vaste activa) ter grootte van € 12 miljoen (geconsolideerd).

EEN VOLLEDIGE LIJST VAN GROEPSMAATSCHAPPIJEN EN DEELNEMINGEN IS OPGENOMEN IN BIJLAGE B.

Vooruitzicht 2009

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



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

Wij hebben eind 2008 besloten de tarieven zeehavengeld, kadegeld en binnenhavengeld in de Rotterdamse haven voor 2009 te verhogen met 1%. De verhoging ligt onder het referentieniveau van de inflatie van 1,6%. De aanpassing is tot stand gekomen na consultatie van marktpartijen. De stagnerende economische groei als gevolg van de kredietcrisis heeft een belangrijke rol gespeeld bij de bepaling van dit gematigde stijgingspercentage. De grondprijzen worden veelal aangepast aan de inflatie. De contractopbrengsten zullen derhalve toenemen.

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

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

Het resultaat over 2009 zal naar verwachting op een duidelijk lager niveau liggen dan dat van 2008.

Ir. drs. Hans Smits

Ir. Thessa Menssen MBA

Ing. André Toet

BERICHT VAN
DE RAAD
COMMISSA
VERSLAG
VAN DE
JAARREKE

VAN
VAN
ARISSEN
IRECTIE
NINING

Geconsolideerde balans

(VOOR RESULTAATBESTEMMING, BEDRAGEN X 1.000 EURO)

	REF.	31/12/2008	31/12/2007
Activa			
Vaste activa			
Materiële vaste activa	1	2.535.962	2.438.693
Financiële vaste activa	2	26.028	24.339
		2.561.990	2.463.032
Vlottende activa			
Voorraden		532	478
Vorderingen	3	107.951	73.101
Liquide middelen	4	7.527	11.509
		116.010	85.088
Totaal activa		2.678.000	2.548.120
Passiva			
Groepsvermogen	5	1.080.446	1.032.581
Vorzieningen	6	83.288	87.522
Langlopende schulden	7	1.102.076	1.139.355
Kortlopende schulden	8	412.190	288.662
Totaal passiva		2.678.000	2.548.120

Geconsolideerde winst-en-verliesrekening

(bedragen x 1.000 euro)

	REF.	2008	2007
Netto-omzet	10	507.501	473.987
Overige bedrijfsopbrengsten	10	17.775	14.355
Som der bedrijfsopbrengsten		525.276	488.342
Lonen, salarissen en sociale lasten	11	90.070	87.591
Afschrijvingen op materiële vaste activa	1	93.405	87.050
Overige bedrijfslasten	12	134.003	132.708
Som der bedrijfslasten		317.478	307.349
Bedrijfsresultaat		207.798	180.993
Financiële baten en lasten	14	-56.218	-57.103
Resultaat deelnemingen	2	-610	-9.650
Resultaat		150.970	114.240

Geconsolideerd kasstroomoverzicht

(BEDRAGEN X 1.000 EURO)

	REF.	2008	2007
Bedrijfsresultaat		207.797	180.993
Aanpassingen voor:			
• Afschrijvingen	1	93.405	87.050
• Mutaties in voorzieningen	6	-9.071	3.880
• Onttrekking egalisatie afkoop erfpacht	7	-9.619	-8.235
• Afwaarderingen financiële vaste activa	2	4.000	-
		78.715	82.695
Mutaties in werkkapitaal:			
• Vorderingen	3	-34.850	12.608
• Voorraden		-54	-84
• Kortlopende schulden (excl. bankkrediet)	8	60.255	-16.175
		25.351	-3.651
Kasstroom uit bedrijfsactiviteiten		311.863	260.037
Ontvangen interest	14	168	498
Ontvangen dividend deelnemingen	2	1.153	973
Betaalde interest	14	-60.368	-62.224
		-59.047	-60.753
Kasstroom uit operationele activiteiten		252.816	199.284
Investeringsactiviteiten:			
• Materiële vaste activa	1	-178.674	-225.656
• Deelnemingen	2	-628	-7.107
• Verstrekte langlopende vorderingen	2	-7.248	-
Desinvesteringsactiviteiten:			
• Materiële vaste activa	1	-	-
• Deelnemingen	2	500	-
• Aflossingen op langlopende vorderingen	2	1.504	1.170
Kasstroom uit investeringsactiviteiten		-184.546	-231.593
Kasstroom vóór financiering		68.270	-32.309
Aflossingen op langlopende schulden	7	-88.974	-103.096
Opgenomen leningen	7	53.791	164.139
Storting aandelenkapitaal	20	-	50.000
Betaald dividend	20	-103.273	-102.904
Financieringskasstroom		-138.456	8.139
Saldo kasstroom		-70.186	-24.170
Saldo geldmiddelen begin boekjaar	4	-81.823	-57.653
Saldo geldmiddelen eind boekjaar	4	-152.009	-81.823
Mutatie geldmiddelen		-70.186	-24.170

Toelichting op de geconsolideerde balans en winst-en-verliesrekening

ALGEMEEN

STRUCTUURREGIME

Conform de bepalingen van artikel 153 BW 2 heeft HbR op 20 juli 2005 opgaaf gedaan ten kantore van het handelsregister dat zij sedert 31 december 2004 voldoet aan de eisen die de wet stelt voor het zijn van een 'grote' vennootschap. Dit betekent dat HbR vanaf 21 juli 2008 een structuurvennootschap is. In de statuten was al rekening gehouden met dit structuurregime.

GRONDSLAGEN VOOR HET OPSTELLEN VAN DE JAARREKENING

De geconsolideerde jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 BW en de stellige uitspraken van de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving, uitgegeven door de Raad voor de Jaarverslaggeving.

CONSOLIDATIE

In de integrale consolidatie worden opgenomen de financiële gegevens van HbR en haar groepsmaatschappijen. Groepsmaatschappijen zijn rechtspersonen waarin HbR, direct of indirect, beslissende zeggenschap kan uitoefenen doordat zij beschikt over de meerderheid van de stemrechten of op enig andere wijze de financiële en operationele activiteiten kan beheersen. Hierbij wordt tevens rekening gehouden met potentiële stemrechten die direct kunnen worden uitgeoefend op balansdatum.

Intercompany-transacties, intercompany-winsten en onderlinge vorderingen en schulden tussen groepsmaatschappijen worden geëlimineerd. Ongerealiseerde verliezen op intercompany-transacties worden ook geëlimineerd tenzij er sprake is van een bijzondere waardevermindering op de betreffende groepsmaatschappij. Financiële gegevens van groepsmaatschappijen zijn waar nodig herrekend om aansluiting te krijgen bij de geldende waarderingsgrondslagen voor de Groep.

Voor een overzicht van de deelnemingen wordt verwezen naar bijlage B.

ACQUISITIES EN DESINVESTERINGEN VAN GROEPSMAATSCHAPPIJEN

Vanaf de overnamedatum worden de resultaten en de identificeerbare activa en passiva van de overgenomen vennootschap opgenomen in de geconsolideerde jaarrekening. De overnamedatum is het moment dat beslissende zeggenschap kan worden uitgeoefend in de betreffende vennootschap.

De verkrijgingsprijs bestaat uit het geldbedrag of equivalent dat is overeengekomen voor de verkrijging van de overgenomen onderneming vermeerderd met eventuele direct toerekenbare kosten.

Indien de verkrijgingsprijs hoger is dan het nettobedrag van de reële waarde van de identificeerbare activa en passiva wordt het meerdere als goodwill geactiveerd onder de immateriële vaste activa.

Groepsmaatschappijen blijven in de consolidatie opgenomen tot het moment dat zij worden verkocht; deconsolidatie vindt plaats op het moment dat de beslissende zeggenschap wordt overgedragen.

TOELICHTING OP HET GECONSOLIDEERDE KASSTROOMOVERZICHT

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de indirecte methode. De geldmiddelen in het kasstroomoverzicht bestaan uit de liquide middelen en het bankkrediet opgenomen onder de kortlopende schulden. Ontvangen en betaalde rente, alsmede ontvangen dividenden zijn opgenomen onder de kasstroom uit operationele activiteiten. Betaalde dividenden zijn opgenomen onder de kasstroom uit financieringsactiviteiten.

STELSELWIJZIGINGEN

In 2008 zijn geen stelselwijzigingen doorgevoerd waarvan het resultaatteffect materieel is.

Grondslagen voor waardering van activa en passiva

ALGEMEEN

Uitgangspunt voor de waarderingsgrondslagen zijn de historische kosten en kostprijzen. Activa en passiva worden gewaardeerd tegen nominale waarde, tenzij een andere waarderingsgrondslag is vermeld. Toelichtingen op posten in de balans, winst-en-verliesrekening en kasstroomoverzicht zijn in de jaarrekening genummerd.

MATERIËLE VASTE ACTIVA

Materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen verkrijgings- of vervaardigingsprijs inclusief direct toerekenbare kosten, waaronder bouwrente, onder aftrek van lineaire afschrijvingen gedurende de geschatte economische levensduur, of lagere bedrijfswaarde. De vervaardigingsprijs bestaat uit de aanschaffingskosten van grond- en hulpstoffen en kosten die rechtstreeks toerekenbaar zijn aan de vervaardiging inclusief installatiekosten. Voorbereidingskosten op investeringsprojecten worden geactiveerd vanaf het moment dat vaststaat dat deze projecten feitelijk uitgevoerd zullen worden. Op terreinen en op materiële vaste activa in aanbouw wordt niet afgeschreven.

Subsidies op investeringen worden in mindering gebracht op de verkrijgings- of vervaardigingsprijs van de activa waarop de subsidies betrekking hebben.

FINANCIËLE VASTE ACTIVA

Deelnemingen in groepsmaatschappijen en overige deelnemingen waarin invloed van betekenis kan worden uitgeoefend, worden gewaardeerd volgens de nettovermogens-waardemethode. Financiële gegevens van deelnemingen zijn waar nodig herrekend om aansluiting te krijgen bij de geldende waarderingsgrondslagen voor de Groep. Invloed van betekenis wordt in ieder geval verondersteld aanwezig te zijn bij een aandeelhoudersbelang van meer dan 20% van de aan de aandelen verbonden stemrechten.

De nettovermogenswaarde wordt berekend volgens de grondslagen die gelden voor deze jaarrekening; voor deelnemingen waarvan onvoldoende gegevens beschikbaar zijn voor aanpassing aan deze grondslagen, wordt uitgegaan van de waarderingsgrondslagen van de betreffende deelneming.

Indien de waardering van een deelneming volgens de nettovermogenswaarde negatief is, wordt deze op nihil gewaardeerd. Indien en voorzover HbR in deze situatie geheel of ten dele instaat voor de schulden van de deelneming respectievelijk het stellige voornemen heeft de deelneming tot betaling van haar schulden in staat te stellen wordt een voorziening getroffen.

De eerste waardering van gekochte deelnemingen is gebaseerd op de verkrijgingsprijs inclusief direct toerekenbare kosten. Indien dit hoger is dan de reële waarde van de identificeerbare activa en passiva op het moment van acquisitie wordt het meerdere deel als goodwill geactiveerd onder de immateriële vaste activa. Voor de vervolgwaardering wordt uitgegaan van de op deze manier bepaalde nettovermogenswaarde.

Deelnemingen waarop geen invloed van betekenis kan worden uitgeoefend, worden gewaardeerd tegen de verkrijgingsprijs danwel de lagere realiseerbare waarde (hier de hoogste van de bedrijfswaarde en directe opbrengstwaarde). In de winst-en-verliesrekening wordt het dividend als opbrengst uit deelneming verantwoord.

De onder financiële vaste activa opgenomen leningen worden gewaardeerd op nominale waarde onder aftrek van noodzakelijk geachte voorzieningen.

De post "overige effecten" bestaat geheel uit obligaties die tot vervaldatum worden aangehouden. Deze obligaties worden gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs. Indien er bij de verwerving van obligaties sprake is van disagio of agio, wordt dit gedurende de looptijd ten gunste respectievelijk ten laste van het resultaat gebracht.

HbR heeft risico's afgedekt voor ontwikkelingen in rente en specifieke productprijzen middels derivaten. Deze worden conform RJ 290 gewaardeerd tegen kostprijs voorzover de afdekking effectief is. Per balansdatum is geen sprake van een ineffectief deel.

BIJZONDERE WAARDEVERMINDERINGEN VAN VASTE ACTIVA

Op iedere balansdatum wordt beoordeeld of er aanwijzingen zijn dat een actief aan een bijzondere waardevermindering onderhevig kan zijn. Indien dergelijke indicaties aanwezig zijn, wordt de realiseerbare waarde van het actief vastgesteld.

Indien het niet mogelijk is de realiseerbare waarde voor het individuele actief te bepalen, wordt de realiseerbare waarde van de kasstroomgenererende eenheid waartoe het actief behoort bepaald. Van een bijzondere waardevermindering is sprake als de boekwaarde van een actief hoger is dan de realiseerbare waarde; de realiseerbare waarde is de hoogste van de opbrengstwaarde en de bedrijfswaarde. Een bijzonder waardeverminderingverlies wordt direct als last verwerkt in de winst-en-verliesrekening.

VOORRADEN

De voorraden betreffen hoofdzakelijk reserveonderdelen en verbruiksmaterialen voor de vaartuigen en technische installaties. De voorraden worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs, waar nodig gecorrigeerd met een voorziening voor duurzame waardevermindering.

VORDERINGEN

Handelsvorderingen worden opgenomen tegen de nominale waarde onder aftrek van een eventueel benodigde voorziening voor oninbaarheid.

LIQUIDE MIDDELEN

Liquide middelen bestaan uit kas, banktegoeden en deposito's met een looptijd korter dan twaalf maanden. Rekening-courantschulden bij banken zijn opgenomen onder schulden aan kredietinstellingen onder kortlopende schulden.

VOORZIENINGEN

ALGEMEEN

Voorzieningen worden gevormd voor in rechte afdwingbare of feitelijke verplichtingen die op de balansdatum bestaan waarbij het waarschijnlijk is dat een uitstroom van middelen noodzakelijk is en waarvan de omvang op betrouwbare wijze is te schatten. Indien van toepassing worden voorzieningen opgenomen tegen contante waarde.

PENSIOENEN EN OVERIGE PERSONEELSREGELINGEN

De Groep kent een zogenaamde toegezegde-pensioenregeling. Volgens Richtlijn 271 mag deze regeling worden verwerkt als toegezegde bijdrageregeling. Behalve de betaling van premies heeft de groep geen verdere verplichtingen uit hoofde van deze pensioenregeling. Derhalve is daartoe geen voorziening getroffen.

Wel zijn voorzieningen getroffen voor toekomstige betalingen inzake vervroegde uittreding, ziektekosten en overige uitgestelde beloningen. Jaarlijks worden de verplichtingen ingevolge bedoelde personeelsregelingen berekend door onafhankelijke actuarissen. De waarde van de verplichting wordt berekend door het contant maken van de geschatte toekomstige kasstromen, rekening houdend met verwachte salarisontwikkelingen en sterfte-, respectievelijk invaliditeitskansen. Hierbij wordt uitgegaan van rentetarieven die gelden voor hoge-kwaliteit-ondernemingsobligaties.

LANGLOPENDE SCHULDEN

AFKOOPEERFPACHT

Voor huurders van terreinen bestaat de mogelijkheid om erfpachtcontracten tegen contante waarde af te kopen. De ontvangen afkoopsommen zijn opgenomen onder de langlopende schulden. Jaarlijks wordt de rente over het uitstaande saldo toegevoegd en worden de bij het betreffende boekjaar behorende opbrengsten ten gunste van de contractopbrengsten gebracht.

LEASING

FINANCIËLE LEASING

Activa die worden gefinancierd door middel van financiële leasing worden geactiveerd in de balans op het tijdstip van het aangaan van het leasecontract tegen de reële waarde van het actief of de lagere contante waarde van de minimale lease-termijnen. De te betalen leasetermijnen worden op annuïtaire wijze verdeeld in een aflossings- en een rente-component, gebaseerd op een vast rentepercentage. De leaseverplichtingen worden exclusief de rentevergoeding opgenomen onder de langlopende schulden. De rentecomponent als onderdeel van de leasetermijnen wordt verantwoord in de winst-en-verliesrekening. De relevante activa worden afgeschreven over de resterende economische levensduur.

OPERATIONELE LEASING

Verplichtingen uit hoofde van operationele leasing worden verwerkt in de winst-en-verliesrekening over de looptijd van het contract. De verplichtingen vanaf 2009 zijn opgenomen onder de niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen.

Grondslagen voor de bepaling van het resultaat

ALGEMEEN

Het resultaat wordt bepaald als het verschil tussen de opbrengstwaarde van de verrichte activiteiten en geleverde diensten en de kosten en andere lasten over het jaar. De resultaten op transacties worden verantwoord in het jaar waarin zij zijn gerealiseerd.

OPBRENGSTVERANTWOORDING

Opbrengsten omvatten de gedurende het boekjaar aan derden verleende diensten. Deze opbrengsten hebben voor het overgrote deel betrekking op havengelden en inkomsten uit ter beschikkingstelling van terreinen.

KOSTEN

De kosten worden bepaald op historische basis en toegerekend aan het verslagjaar waarop zij betrekking hebben.

PERSONEELSBELONINGEN

PERIODIEK BETAALBARE BELONINGEN

Lonen, salarissen en sociale lasten worden op grond van de arbeidsvoorwaarden verwerkt in de winst-en-verliesrekening.

PENSIOENEN EN OVERIGE PERSONEELSREGELINGEN

De Groep betaalt voor de toegezegde pensioenregeling, die volgens Richtlijn 271 mag worden verwerkt als toegezegde bijdrageregeling, premies aan pensioenfondsen en verzekeringsmaatschappijen. De premies worden verantwoord als personeelskosten in de periode waarover deze verschuldigd zijn. Vooruitbetaalde premies worden opgenomen als overlopende activa indien deze tot een terugstorting leiden of tot een vermindering van toekomstige betalingen.

De dotaties aan de voorziening personeelsregelingen worden verantwoord als personeelskosten.

BIJZONDERE POSTEN

Dit betreffen baten of lasten die voortvloeien uit gebeurtenissen of transacties die behoren tot het resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening, maar die omwille van de vergelijkbaarheid apart toegelicht worden op grond van de aard, omvang of het incidentele karakter van de post.

OVERHEIDSSUBSIDIES

Exploitatiesubsidies worden als baten verantwoord in de winst-en-verliesrekening in het jaar waarin de gesubsidieerde kosten zijn gemaakt, opbrengsten zijn gederfd of een gesubsidieerd exploitatietekort zich heeft voorgedaan. De baten worden verantwoord als het waarschijnlijk is dat deze worden ontvangen en HbR de condities voor ontvangst kan aantonen.

Subsidies met betrekking tot investeringen in materiële vaste activa worden in mindering gebracht op het desbetreffende actief en per saldo als onderdeel van de afschrijvingen verwerkt in de winst-en-verliesrekening.

AFSCHRIJVINGEN

De afschrijvingen op materiële vaste activa worden gebaseerd op de verkrijgings- of vervaardigingsprijs. Op terreinen en op materiële vaste activa in aanbouw wordt niet afgeschreven. Afschrijvingen vinden plaats volgens de lineaire methode op basis van de geschatte economische levensduur.

FINANCIËLE BATEN EN LASTEN

RENTEBATEN EN RENTELASTEN

Rentebaten en rentelasten worden tijdsevenredig verwerkt, rekening houdend met de effectieve rentevoet van de betreffende activa en passiva.

DIVIDENDEN

Dividenden te ontvangen van niet op nettovermogenswaarde gewaardeerde deelnemingen en niet-beursgenoteerde effecten worden verantwoord zodra HbR het recht hierop heeft verkregen.

ACTIVEREN VAN RENTELASTEN

Rentelasten worden geactiveerd voor kwalificerende activa gedurende de periode van vervaardiging van het actief. De te activeren rente wordt berekend op basis van de intern gewogen gemiddelde rentevoet van de langlopende leningen van HbR, gecorrigeerd voor de verhouding vreemd vermogen / totaal vermogen. Indien sprake is van projectfinanciering wordt de te activeren rente berekend op basis van het voor deze financiering geldende rentepercentage.

PASSIVEREN VAN RENTELASTEN

Rentelasten worden toegevoegd op voorzieningen en langlopende schulden waarvan de balanswaarde wordt bepaald op basis van een contante waardeberekening, dan wel op grond van wettelijke voorschriften terzake.

RENTERISICO

HbR loopt renterisico over de rentedragende vorderingen (met name onder financiële vaste activa, en liquide middelen) en rentedragende langlopende en kortlopende schulden (waaronder afkoop erfpacht en schulden aan kredietinstellingen). Voor vorderingen en schulden met variabele renteafspraken loopt HbR risico ten aanzien van toekomstige kasstromen. Met betrekking tot vastrentende vorderingen en schulden loopt HbR risico over de marktwaarde. Met betrekking tot schulden met variabele renteafspraken is een aantal financiële derivaten met betrekking tot het renterisico gecontracteerd.

KREDIET- EN VALUTARISICO

HbR heeft geen significante concentraties van krediet- en valutarisico.

KASTROOMOVERZICHT

Investeringen in groepsmaatschappijen worden verwerkt tegen de verkrijgingsprijs onder aftrek van binnen de geacquireerde onderneming aanwezige geldmiddelen.

POSITIE VENNOOTSCHAPSBELASTING

Alle aandelen van HbR worden gehouden door publiekrechtelijke rechtspersonen. Op grond van artikel 2 lid 3 en 7 van de Wet op de vennootschapsbelasting zijn de (huidige) activiteiten van HbR daardoor vrijgesteld van heffing van vennootschapsbelasting.

Toelichting op de geconsolideerde balans

[1] Materiële vaste activa

(BEDRAGEN X 1.000 EURO)

	TERREINEN EN INFRAPLUS	OPENBARE INFRA, HAVENBEKKENS EN VAARWEGEN	KADEMUREN STEEN- GLOOIINGEN, STEIGERS EN OVERIGE AFMEER- VOORZIENINGEN	MATERIËLE VASTE ACTIVA IN AANBOUW	VASTE BEDRIJFS- MIDDELEN EN OVERIGE ACTIVA	TOTAAL
31 december 2007						
Aanschafwaarde	877.826	528.610	861.183	229.138	262.490	2.759.247
Cumulatieve afschrijvingen	-58.075	-88.905	-117.561	-	-56.013	-320.554
Boekwaarde	819.751	439.705	743.622	229.138	206.477	2.438.693
Mutaties 2008						
Investeringen	-	-	-	187.150	3.595	190.745
Desinvesteringen	-83	-	-	-	-	-83
Herrubriceringen	-	-	-	-	12	12
Afschrijvingen	-14.968	-24.305	-34.982	-	-19.150	-93.405
Ingebruikname	134.954	2.631	31.137	-193.105	24.383	-
	119.903	-21.674	-3.845	-5.955	8.840	97.269
31 december 2008						
Aanschafwaarde	1.012.697	531.241	892.320	223.183	290.468	2.949.909
Cumulatieve afschrijvingen	-73.043	-113.210	-152.543	-	-75.151	-413.947
Boekwaarde	939.654	418.031	739.777	223.183	215.317	2.535.962
Afschrijvingsperioden in jaren	n.v.t. tot 30 jaar	25 tot 50 jaar	25 tot 40 jaar	n.v.t.	5 tot 50 jaar	

In het boekjaar werd ter zake van materiële vaste activa in aanbouw een bedrag van € 12 miljoen aan bouwrente geactiveerd. De actuele waarde per ultimo 2008 wijkt niet belangrijk af van de boekwaarde van de materiële vaste activa.

OVERHEIDSSUBSIDIES

In 2008 is voor € 6 miljoen aan overheidssubsidies (nationaal en Europees) verwerkt. Dit bedrag is in mindering gebracht op de investeringen.

Bij de oprichting is het economische eigendom van de haventerreinen in HbR ingebracht. De juridische eigendom van deze terreinen berust bij de gemeente Rotterdam. Hierop wordt ten behoeve van HbR erfpacht gevestigd. Per ultimo 2008 is dit voor circa 99% van het totale areaal van 10.667 hectare gerealiseerd, waarvan 30% onder opschortende voorwaarde.

[2] Financiële vaste activa

(BEDRAGEN X 1.000 EURO)

	DEEL- NEMINGEN	OVERIGE EFFECTEN	VORDERINGEN OP DEEL- NEMINGEN	OVERIGE LANGLOPENDE VORDERINGEN	TOTAAL
1 januari 2008					
Boekwaarde	12.477	7.097	1.120	3.645	24.339
Mutaties 2008					
Investeringen	628	-	-	-	628
Desinvestering	-500	-	-	-	-500
Verstrekte leningen	-	-	48	*3.200	3.248
Aflossingen	-	-	-	-1.504	-1.504
Amortisatie	-	447	-	-	447
Resultaat deelnemingen	-610	-	-	-	-610
Koersresultaat	167	-	-	-	167
Herrubricering naar voorzieningen	966	-	-	-	966
Dividend deelnemingen	-1.153	-	-	-	-1.153
	-502	447	48	1.696	1.689
31 december 2008					
Boekwaarde	11.975	7.544	1.168	5.341	26.028

Voor een overzicht van de deelnemingen wordt verwezen naar bijlage B.

Onder de overige effecten is een obligatieportefeuille opgenomen met een boekwaarde van € 7,1 miljoen. De marktwaarde van deze portefeuille bedraagt per 31 december 2008 € 7 miljoen.

HbR heeft rente en productprijzen risico's effectief afgedekt door middel van derivaten en past kostprijshedge-accounting toe. De derivaten zijn daarom 'off balance' gehouden. De marktwaarde van de derivaten bedraagt - € 121,5 miljoen.

*] De nominale waarde van deze post is € 7,2 miljoen. De (eerste) waardering heeft plaatsgevonden tegen de lager ingeschatte realiseerbare waarde.

[3] Vorderingen

(BEDRAGEN X 1.000 EURO)

	31/12/2008	31/12/2007
Vorderingen op gemeente Rotterdam	2.217	1.985
Handelsvorderingen	81.306	48.439
Overige kortlopende vorderingen	24.428	22.677
Totaal	107.951	73.101

OVERIGE KORTLOPENDE VORDERINGEN

De belangrijkste posten van overige kortlopende vorderingen zijn nog te factureren posten en te ontvangen BTW.

[4] Liquide middelen

(BEDRAGEN X 1.000 EURO)

	31/12/2008	31/12/2007
Liquide middelen	7.527	11.509
Kortlopende schulden aan kredietinstellingen	-159.536	-93.332
Saldo liquide middelen volgens kasstroomoverzicht	-152.009	-81.823

De liquide middelen staan geheel ter vrije beschikking.

[5] Groepsvermogen

(BEDRAGEN X 1.000 EURO)

Het verloop van het eigen vermogen wordt in paragraaf 20 van de toelichting op de vennootschappelijke balans nader toegelicht. Er is geen verschil tussen het eigen vermogen volgens de enkelvoudige jaarrekening en het groepsvermogen volgens de geconsolideerde jaarrekening.

Het garantievermogen of aansprakelijk vermogen van de Groep is als volgt samengesteld:

	31/12/2008	31/12/2007
Groepsvermogen	1.080.446	1.032.581
Achtergestelde leningen gemeente Rotterdam	496.925	589.325
Totaal garantievermogen	1.577.371	1.621.906

Het totaalresultaat van de Groep is gelijk aan het geconsolideerd resultaat.

[6] Voorzieningen

(BEDRAGEN X 1.000 EURO)

Het verloop van de voorzieningen is als volgt:

	VOORZIENING PERSONEELS- REGELINGEN	VOORZIENING VOOR TOE- KOMSTIGE BODEMSANERING	VOORZIENING VERMEEND AFGEGEVEN GARANTIES	VOORZIENING NEGATIEVE WAARDE DEELNEMINGEN	TOTAAL
01/01/2008	31.041	27.914	22.755	5.812	87.522
Dotaties	1.866	39	-	966	2.871
Onttrekkingen	-7.864	-3.112	-	-	-10.976
Toerekening interest	1.414	1.597	860	-	3.871
31/12/2008	26.457	26.438	23.615	6.778	83.288

VOORZIENINGEN IN VERBAND MET PERSONEELSREGELINGEN

Voorzieningen zijn getroffen in verband met verplichtingen aan (voormalig) personeel in het kader van vervroegd uittreden, toekomstige bijdragen in ziektekostenpremies en overige uitgestelde beloningen.

De aard van deze voorziening is langlopend.

	31/12/2008	31/12/2007
Vervroegde uittreding	22.784	27.464
Ziektekostenpremies na pensionering	2.830	2.654
Overige uitgestelde beloningen	843	923
Totaal	26.457	31.041

VOORZIENING VOOR TOEKOMSTIGE BODEMSANERING

De voorziening voor toekomstige bodemsanering heeft voor € 21,3 miljoen betrekking op door HbR geaccepteerde restvervuiling bij huurbeëindiging van terreinen en wordt gevoed vanuit de hiermee samenhangende ontvangen afkoopsommen. Aan dit bedrag wordt jaarlijks rente toegevoegd. De overige € 5,1 miljoen heeft betrekking op de contante waarde van de verwachte saneringsuitgaven op locaties waar daadwerkelijke sanering met het bevoegd gezag is overeengekomen.

Voor bodemvervuiling van de overige terreinen is in de jaarrekening geen voorziening opgenomen. Eventuele sanering van deze terreinen zal doorgaans op zeer lange termijn plaatsvinden. Vanwege voortschrijdende technologische ontwikkelingen alsmede wijzigingen in wet- en regelgeving is de omvang van de bijbehorende toekomstige saneringsuitgaven op dit moment slechts met grote onzekerheden in te schatten. Voorts geldt dat in de standaard contractbepalingen van HbR bij verhuur dan wel uitgifte in (onder)erfpacht is opgenomen dat de bodem bij beëindiging van het contract in oorspronkelijke staat aan HbR dient te worden opgeleverd. De verwachting is dan ook dat toekomstige saneringsuitgaven in belangrijke mate verhaald kunnen worden op de vervuiler.

Eventueel noodzakelijke grootschalige sanering vereist samenwerking tussen overheids(instellingen), bedrijfsleven en het Havenbedrijf. Voor een gezamenlijke aanpak wordt een Intentieverklaring ontwikkeld.

De aard van deze voorziening is langlopend.

VOORZIENING VOOR VERMEEND AFGEGEVEN GARANTIES

Aan de voorziening voor vermeend afgegeven garanties is in 2008 alleen rente toegevoegd. Op 24 januari 2007 is door de rechtbank Rotterdam uitspraak gedaan in de procedure tussen Commerz (Nederland) NV en HbR. Daarbij zijn de vorderingen van Commerz afgewezen. Op deze uitspraak is Commerz in hoger beroep gegaan. De behandeling van het beroep zal in 2009 plaatsvinden. In verband hiermee is de hiervoor getroffen voorziening per 31 december 2008 gehandhaafd. De Investeringsovereenkomst die op 2 september 2005 is gesloten tussen de Staat der Nederlanden, de gemeente Rotterdam en HbR bepaalt dat eventuele toekomstige vrijval van de voorziening ten goede komt aan de gemeente middels een extra dividend.

De aard van deze voorziening is langlopend.

VOORZIENING NEGATIEVE WAARDE DEELNEMINGEN

Deze voorziening heeft betrekking op door HbR verstrekte garanties aan een externe financier van een van de deelnemingen.

De aard van deze voorziening is langlopend.

[7] Langlopende schulden

(BEDRAGEN X 1.000 EURO)

	31/12/2008	31/12/2008	31/12/2008	31/12/2008	31/12/2007
	LOOPTIJD < 1 JAAR	LOOPTIJD 1-5 JAAR	LOOPTIJD > 5 JAAR	TOTAAL	TOTAAL
Achtergestelde leningen gemeente Rotterdam	92.400	404.525	-	496.925	589.325
Overige leningen gemeente Rotterdam	7.126	127.921	72.418	207.465	214.178
Afkoop erfpacht	9.636	48.500	94.310	152.446	137.477
Financiële leaseverplichtingen	261	1.733	2.174	4.168	1.375
Schulden aan kredietinstellingen	7.166	48.641	184.265	240.072	197.000
Overige langlopende schulden	-	-	1.000	1.000	-
Totaal	116.589	631.320	354.167	1.102.076	1.139.355

ACHTERGESTELDE LENINGEN

De achtergestelde leningen zijn achtergesteld tegenover alle andere bestaande en toekomstige schuldeisers. De jaarlijks verschuldigde rente over deze leningen bedraagt 5,72%.

OVERIGE LENINGEN GEMEENTE ROTTERDAM

De jaarlijks verschuldigde rente over deze leningen ligt in een bandbreedte van 5,03% tot 6,14%.

FINANCIËLE LEASEVERPLICHTINGEN

HbR leest een vaartuig voor representatieve doeleinden.

VALUTA

Alle schulden luiden in Euro's.

FACILITEITEN VOOR LANGLOPENDE SCHULDEN

In januari 2008 zijn kredietfaciliteiten gesloten met Europese Investeringsbank, Bank Nederlandse Gemeenten, ING, Rabo en Fortis tot een bedrag van € 2 miljard. Daarmee zal naast investeringen in het bestaande havengebied tevens de aanleg van het eerste deel van Maasvlakte 2 worden gefinancierd.

[8] Kortlopende schulden

(BEDRAGEN X 1.000 EURO)

	31/12/2008	31/12/2007
Schulden aan kredietinstellingen	159.535	93.332
Schulden gemeente Rotterdam	24.494	29.474
Vooruitontvangen investeringsbijdrage		
Verkeers Begeleidend Systeem	16.799	16.799
Handelscrediteuren	41.515	41.461
Loonbelasting	3.074	2.720
Premies sociale verzekeringen	561	308
Dividendbelasting	3.277	-
Vakantiegeld en vakantiedagen	7.030	5.934
Overige schulden en overlopende passiva	155.905	98.634
Totaal	412.190	288.662

FACILITEITEN VOOR KORTLOPENDE SCHULDEN

HbR beschikt over een kortlopende kredietfaciliteit ter grootte van € 200 miljoen.

OVERIGE SCHULDEN EN OVERLOPENDE PASSIVA

Deze post bestaat voornamelijk uit vooruitgefactureerde contracten en haven-gelden en passiveringen van kosten.

[9] Niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen

VOORWAARDELIJKE VERPLICHTINGEN

Met een aantal marktpartijen zijn voorwaardelijke afspraken gemaakt inzake toekomstige uitgaven zoals investeringen en herstructureringen. De Groep heeft zich garant gesteld voor een lening (€ 0,7 miljoen) en een restwaardegarantie van installaties (€ 1,4 miljoen).

Ten behoeve van een aantal groepsmaatschappijen en deelnemingen zijn garanties verstrekt inzake de nakoming van lease-, huur-, aflossings- en renteverplichtingen jegens derden tot een bedrag van € 35,1 miljoen. De vennootschap staat garant voor een minimum rendement van een deelneming ten behoeve van de medeaandeelhouder. Daarnaast bestaan ten behoeve van enige deelnemingen bijstortingsverplichtingen ingeval wordt besloten tot het uitvoeren van toekomstige projecten met een minimum verwacht rendement (€ 45 miljoen).

MEERJARIGE FINANCIËLE VERPLICHTINGEN

De aangegane meerjarige financiële verplichtingen jegens marktpartijen belopen per ultimo 2008 € 8,8 miljoen, waarvan € 0,4 miljoen in 2009 zal worden afgewikkeld.

HbR heeft zich voor de komende jaren tot maximaal € 101 miljoen gecommitteerd tot infra-plus investeringen, waarbij de toekomstige huurders van de betreffende infrastructuur het moment van investeren kunnen bepalen.

In het kader van de verzelfstandigheid van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam tot HbR zijn de gemeente en HbR overeengekomen dat HbR de uitvoering van de Bestaand Rotterdams Gebied (BRG) -leefbaarheidsprojecten en de kosten daarvan tot en met 2020 voor haar rekening neemt (gemiddeld € 2,6 miljoen per jaar). De openstaande verplichting ultimo 2008 bedraagt € 28,1 miljoen.

Langlopende verplichtingen zijn aangegaan betreffende de huur van kantoorpanden, (operationele) lease van voertuigen en onderhoud van wegen. De vennootschap heeft een huurcontract tot en met 2015 voor een kantoorpand met een optie op verlenging. De jaarlijkse huurlasten van het HbR bedragen ongeveer € 8,0 miljoen. Voor voertuigen worden veelal vijfjarige operationele lease overeenkomsten gesloten. De jaarlijkse last bedraagt circa € 2,0 miljoen. In 2008 is een contract afgesloten voor onderhoud van het wegennetwerk en bijhorende objecten binnen het havengebied. Het contract loopt vanaf 1 jan. 2009 en heeft een waarde van € 27,4 miljoen. In 2009 wordt naar verwachting € 8,1 miljoen besteed.

LOPENDE CLAIMS EN GESCHILLEN

Door een aantal ondernemingen, daarin gesteund door een aantal oliemaatschappijen, is bezwaar gemaakt tegen de door HbR gehanteerde tarieven voor het zeehavengeld van olietankers. Dit heeft geresulteerd in een fiscale procedure (voor zeehavengeld geïnd tot oktober 1997), alsmede een civiele procedure (voor het gedefiscaliseerde zeehavengeld van na oktober 1997) tussen HbR en genoemde ondernemingen. Op basis van de tussenuitspraken tot dusverre in zowel de fiscale als in de civiele procedure is besloten geen voorziening te treffen. In de op 2 september 2005 gesloten Investeringsovereenkomst tussen de Staat der Nederlanden, de gemeente Rotterdam en HbR is een vrijwaringsclausule opgenomen ten aanzien van een eventuele terugbetaling van zeehavengeld. Deze vrijwaring is van kracht indien het terug te betalen bedrag groter zou zijn dan € 50 miljoen en (individueel) niet lager dan € 5 miljoen.

OVERIGE RECHTEN

In 2004 is een van de deelnemingen verkocht. Daarbij is een earn-out regeling overeengekomen op door deze deelneming eventueel te realiseren overwinsten in de periode 2004 tot en met 2007. De uitbetaling bedraagt maximaal € 1 miljoen en zal in 2009 plaatsvinden. Momenteel voert MHR N.V. gesprekken met de kopende partij over de gehanteerde uitgangspunten voor de berekening van de earn-out.

Toelichting op de geconsolideerde winst-en-verliesrekening

[10] Som der bedrijfsopbrengsten

(BEDRAGEN X 1.000 EURO)

	2008	2007
Netto omzet		
Zeehavengeld	279.062	265.381
Binnenhavengeld	14.153	12.568
Huur, erfpacht, kadegelden	214.286	196.038
Totaal netto omzet	507.501	473.987
Overige bedrijfsopbrengsten	17.775	14.355
Totaal	525.276	488.342

De post 'overige bedrijfsopbrengsten' betreft met name de bijdrage voor het Verkeers Begeleidend Systeem (€ 15 miljoen) en opbrengsten uit deelnemingen.

[11] Lonen, salarissen en sociale lasten

(BEDRAGEN X 1.000 EURO)

	2008	2007
Lonen en salarissen	73.726	68.520
Pensioenlasten en wachtgelden	10.590	14.198
Overige sociale lasten	4.328	3.551
Overige personeelslasten	1.426	1.322
Totaal	90.070	87.591

De afname van de pensioenlasten ten opzichte van 2007 wordt voornamelijk veroorzaakt door een hogere dotatie aan personeelsvoorzieningen in 2007.

[12] Overige bedrijfslasten

(BEDRAGEN X 1.000 EURO)

	2008	2007
Exploitatielasten	121.306	117.117
Overige bedrijfslasten	12.697	15.591
Totaal	134.003	132.708

In de post exploitatielasten zijn opgenomen de reguliere lasten ten behoeve van scheepvaartbegeleiding, ontwikkeling, beheer en onderhoud van de haveninfrastructuur, beheer materieel en nautische informatiesystemen, informatie- en communicatietechnologie, acquisitie- en accountmanagement en apparaatskosten.

De overige bedrijfslasten betreffen onder meer herstructureringskosten, ontwikkelingskosten van het port community systeem, een exploitatiebijdrage aan een deelneming en de vorming van de voorziening dubieuze debiteuren.

[13] Overige toelichtingen op de winst-en-verliesrekening

OPERATIONELE LEASING

Gedurende het boekjaar is € 2,1 miljoen (2007: € 2,0 miljoen) aan leasebetalingen in de winst-en-verliesrekening verantwoord met betrekking tot operationele leasing van voertuigen.

KOSTEN VAN ONDERZOEK EN ONTWIKKELING

De ten laste van het resultaat over 2008 gebrachte kosten van onderzoek en ontwikkeling bedragen € 5 miljoen (2007 € 5 miljoen).

[14] Financiële baten en lasten

(BEDRAGEN X 1.000 EURO)

	2008	2007
Opbrengst langlopende vorderingen en effecten	750	749
Overige rentebaten	1.647	197
Totaal financiële baten	2.397	946
Rentelasten	-70.614	-67.319
Geactiveerde rente over materiële vaste activa in aanbouw	11.999	9.270
Totaal financiële lasten	-58.615	-58.049
Totaal financiële baten en lasten	-56.218	-57.103

Het bij de te activeren bouwrente gehanteerde percentage is 3,7 %. Dit is het gewogen gemiddelde van de rentevoet van vreemd vermogen, gecorrigeerd voor de verhouding vreemd vermogen/totaal vermogen. De geactiveerde rente over de investeringsuitgaven van het project Euromax is gelijk aan de 3-maands Euribor met een opslag van 113 basispunten.

[15] Werknemers

Het gemiddeld aantal werknemers in dienst in het jaar 2008 is 1.194 (in 2007 1.215). Hiervan waren gemiddeld 550 medewerkers werkzaam bij de Divisie Havenmeester (in 2007: 557).

[16] Bezoldiging commissarissen en bestuurders

(BEDRAGEN X 1 EURO)

COMMISSARISSEN

De bezoldiging van de voorzitter van de RvC bedraagt € 30.000 per jaar. Voor de leden bedraagt de bezoldiging € 25.000 per jaar. Daarnaast wordt aan commissarissen die zitting hebben in de auditcommissie of de remuneratiecommissie een vergoeding verstrekt van € 5.000 op jaarbasis.

De bezoldiging aan commissarissen is als volgt:

	2008	2007
Raad van Commissarissen		
A.J. Scheepbouwer	35.000	35.000
R.P.M. van Slobbe	30.000	35.000
R.J.N. Abrahamsen	30.000	30.000
J.M. Kroon	30.000	30.000
R.M. Smit	30.000	12.500
C.P. Vogelaar	-	4.192
Totaal	155.000	146.692

BESTUURDERS

BELONINGSBELEID

Het beloningsbeleid zoals dat sinds 1 januari 2005 geldt voor de leden van de Algemene directie is in december 2004 vastgesteld door de Algemene Vergadering van Aandeelhouders na advies van het externe adviesbureau HayGroup.

Het beloningsbeleid van het HbR is vastgesteld op het mediaanniveau van in de relevante beloningsmarkt vergelijkbare functies. Het beloningsbeleid biedt de onderneming de mogelijkheid een bezoldiging te bieden, die qua hoogte en structuur zodanig is dat gekwalificeerde en deskundige bestuurders kunnen worden aangetrokken, gemotiveerd en behouden. Hiertoe biedt het Havenbedrijf een arbeidsvoorwaardenpakket, bestaande uit een vast inkomen en een variabel inkomen korte termijn, alsmede een variabel inkomen lange termijn.

Het variabele inkomen korte termijn bedraagt 20% van het geldende vast inkomen en wordt toegekend indien is voldaan aan vooraf gestelde prestatiecriteria. Vanwege de specifieke geaardheid (strategisch, lange termijn) van het Havenbedrijf wordt de beloning van de bestuurders ook gebaseerd op meerjarenprestaties (4 jaar): bij het behalen van deze lange termijndoelstellingen wordt na 4 jaar een bonus uitgekeerd van 60% van het gemiddelde total-cash jaarinkomen over de voorafgaande 4 jaar.

Zoals eind 2005 met OR en vakorganisaties is overeengekomen, zal het beloningsbeleid voor de Algemene directie en het buiten-CAO-personeel worden getoetst aan de marktontwikkelingen. Aan HayGroep is in 2008 opdracht gegeven hiertoe een benchmark uit te voeren. In 2008 heeft het Rijk een nieuwe beloningscode gepubliceerd, welke nieuwe en aangescherpte eisen stelt aan het beloningsbeleid. Mede hierdoor wordt de eindrapportage en besluitvorming eerst in de 1e helft van 2009 voorzien.

BASISSALARIS 2008

In 2008 zijn de volgende basissalarissen toegekend:

	2008	2007
H.N.J. Smits	299.020	287.520
A.G.F. Toet	250.090	-
T. Menssen	250.090	208.832
P. Struijs	-	240.470
G.J. van Tongeren	-	114.571
Totaal	799.200	851.393

De genoemde bedragen zijn inclusief vakantiegeld en exclusief werkgeverspremies sociale verzekeringen en dergelijke. De heren Van Tongeren en Struijs zijn respectievelijk per 1 juli 2007 en 1 januari 2008 geen bestuurders meer. De heer Toet is per 1 januari 2008 als bestuurder aangetreden.

VARIABEL INKOMEN KORTE TERMIJN (JAARBONUS)

Voor de bepaling van het variabel inkomen korte termijn zijn voor een aantal prestatiecriteria normen vastgesteld. Deze prestatiecriteria hebben o.a. betrekking op nettoresultaat, efficiëncywinst en voortgang Maasvlakte 2.

	2008	2007
H.N.J. Smits	59.800	43.126
A.G.F. Toet	37.515	-
T. Menssen	50.020	20.910
P. Struijs	-	36.068
G.J. van Tongeren	-	17.176
Totaal	147.335	117.280

VARIABEL INKOMEN LANGE TERMIJN

Voor de lange termijn bonus van maximaal 60% van het total-cash jaarinkomen geldt een periode van vier jaar: van begin 2005 tot eind 2008. Gedurende de jaren 2005 tot en met 2007 zijn voorzichtigheidshalve naar rato de maximumbedragen gereserveerd ten laste van het resultaat. Inmiddels is bekend in hoeverre de lange termijn doelen zijn gerealiseerd en is het daadwerkelijk uit te keren bedrag vastgesteld. De bestaande reservering is hier op aangepast en voorzover van toepassing vrijgevallen. Voor de heer Toet zal de lange termijn bonus begin 2009 worden vastgesteld en zal de bonus worden gerelateerd aan zijn dienstverband. De prestatiecriteria voor de lange termijn bonus hebben betrekking op klanttevredenheid, ruimte, veilige en vlotte scheepvaart en de ontwikkeling van de bedrijfslasten.

	2008	2007
H.N.J. Smits	-7.024	53.213
A.G.F. Toet	32.355	-
T. Menssen	14.003	39.160
P. Struijs	-37.002	43.882
G.J. van Tongeren	-37.856	20.921
Totaal	-35.524	157.176

PENSIOENKOSTEN EN OVERIGE EMOLUMENTEN

De leden van de Algemene directie zijn deelnemer aan het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP). De pensioenregeling van de bestuurders is gelijk aan de regeling voor de CAO-werknemers van HbR. In onderstaande tabel staan de kosten vermeld die in 2008 gemoeid waren met de werkgeversbijdrage van de ABP-pensioenpremie en de vaste kostenvergoeding.

	2008	2007
H.N.J. Smits	62.526	56.251
A.G.F. Toet	43.852	-
T. Menssen	44.295	31.867
P. Struijs	-	45.486
G.J. van Tongeren	-	20.974
Totaal	150.673	154.578

TOTALE BEZOLDIGING BESTUURDERS

	2008	2007
Basissalaris	799.200	851.393
Variabel inkomen korte termijn (Jaarbonus)	147.335	117.280
Variabel inkomen lange termijn	-35.524	157.176
Pensioenkosten en overige emolumenten	150.673	154.578
Totale bezoldiging bestuurders	1.061.684	1.280.427

[17] Verbonden partijen

Alle groepsmaatschappijen en andere deelnemingen, zoals opgenomen in bijlage B, alsmede de gemeente Rotterdam en het Rijk worden aangemerkt als verbonden partij. Transacties tussen groepsmaatschappijen zijn in de consolidatie geëlimineerd. In de rentekosten is een bedrag van € 42,6 miljoen inbegrepen voor de gemeente Rotterdam (2007: € 48,3 miljoen).

Vennootschappelijke balans per 31 december 2008

(VOOR RESULTAATBESTEMMING, BEDRAGEN X 1.000 EURO)

	REF.	31/12/2008	31/12/2007
Activa			
Vaste activa			
Materiële vaste activa		2.535.648	2.438.877
Financiële vaste activa	19	29.940	27.855
		2.565.588	2.466.732
Vlottende activa			
Voorraden		532	478
Vorderingen		106.810	72.484
Liquide middelen		4.235	7.795
		111.577	80.757
Totaal activa		2.677.165	2.547.489
Passiva			
Eigen vermogen			
Geplaatst aandelenkapitaal	20	650.000	650.000
Agio	20	191.200	241.200
Overige reserves	20	108.709	46.730
Wettelijke reserves	20	1.566	1.247
Te bestemmen resultaat	20	128.971	93.404
		1.080.446	1.032.581
Vorzieningen		83.288	87.522
Langlopende schulden		1.102.076	1.139.355
Kortlopende schulden		411.355	288.031
Totaal passiva		2.677.165	2.547.489

Vennootschappelijke winst-en-verliesrekening

(BEDRAGEN X 1.000 EURO)

	REF.	2008	2007
Netto-omzet		507.501	473.987
Overige bedrijfsopbrengsten		15.076	13.500
Som der bedrijfsopbrengsten		522.577	487.487
Lonen, salarissen en sociale lasten		86.434	86.046
Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa		93.093	86.966
Overige bedrijfslasten		134.892	133.500
Som der bedrijfslasten		314.419	306.512
Bedrijfsresultaat		208.158	180.975
Financiële baten en lasten		-56.497	-57.295
Resultaat deelnemingen	19	-691	-9.440
Resultaat		150.970	114.240

Toelichting op de vennootschappelijke winst-en-verliesrekening

[18] Algemeen

GRONDSLAGEN VOOR HET OPSTELLEN VAN DE JAARREKENING

De enkelvoudige jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 BW en de stellige uitspraken van de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving, uitgegeven door de Raad voor de Jaarverslaggeving.

GRONDSLAGEN VAN WAARDERING EN VAN RESULTAATBEPALING

De grondslagen van waardering en van resultaatbepaling voor de vennootschappelijke jaarrekening en de geconsolideerde jaarrekening zijn gelijk. Deelnemingen worden gewaardeerd op de nettovermogenswaarde in overeenstemming met de paragraaf over consolidatie van de geconsolideerde jaarrekening. Voor de grondslagen van de waardering van activa en passiva en voor de bepaling van het resultaat wordt verwezen naar de opgenomen toelichting op de geconsolideerde balans en winst-en-verliesrekening.

STELSELWIJZIGINGEN

In 2008 zijn geen stelselwijzigingen doorgevoerd waarvan het resultaateneffect materieel is.

Voor zover posten hieronder niet worden toegelicht wordt verwezen naar de geconsolideerde balans en winst-en-verliesrekening.

[19] Financiële vaste activa

(BEDRAGEN X 1.000 EURO)

Een overzicht van het verloop van de financiële vaste activa is opgenomen in onderstaande opstelling:

	DEELNEMINGEN GROEPSMAAT- SCHAPPIJEN	OVERIGE DEELNEMINGEN	OVERIGE EFFECTEN	OVERIGE LANGLOPENDE VORDERINGEN	TOTAAL
1 januari 2008					
Boekwaarde	16.263	850	7.097	3.645	27.855
Mutaties 2008					
Investerings	-	-	-	-	-
Desinvestering	-	-500	-	-	-500
Verstekte leningen	-	-	-	3.200	3.200
Aflossingen	-	-	-	-1.504	-1.504
Amortisatie	-	-	447	-	447
Resultaat deelnemingen	-691	-	-	-	-691
Koersresultaat	167	-	-	-	167
Herrubricering naar voorziening	966	-	-	-	966
Totaal mutaties	442	-500	447	1.696	2.085
31 december 2008					
Boekwaarde	16.705	350	7.544	5.341	29.940

Voor een overzicht van de deelnemingen wordt verwezen naar bijlage B.

[20] Eigen vermogen

(BEDRAGEN X 1.000 EURO)

AANDELENKAPITAAL

Het maatschappelijk kapitaal van de onderneming bedraagt € 3 miljard, verdeeld in drie miljard doorlopend genummerde gewone aandelen van € 1 elk.

Het geplaatste en gestorte aandelenkapitaal is groot € 650 miljoen en bestaat uit 600 miljoen gewone aandelen van € 1 nominaal en 50 miljoen cumulatieve preferente aandelen van € 1 nominaal.

Het mutatieoverzicht van het eigen vermogen over 2008 is als volgt:

	GEPLAATST AANDELEN- KAPITAAL	AGIO	WETTELIJKE RESERVES	TE BESTEMMEN RESULTAAT	OVERIGE RESERVES	TOTAAL
31 december 2007	650.000	241.200	1.247	93.404	46.730	1.032.581
Resultaat boekjaar	-	-	-	150.970	-	150.970
Storting aandelenkapitaal	-	-	-	-	-	-
Earn-out 2007	-	-50.000	-	-	-	-50.000
Uitgekeerd slotdividend 2007	-	-	-	-21.425	-	-21.425
Additionele uitkering 2007	-	-	-	-10.000	-	-10.000
Uitgekeerd interimdividend 2008	-	-	-	-21.847	-	-21.847
Bestemming resultaat 2007	-	-	-	-61.979	61.979	-
Reserve omrekeningsverschillen	-	-	167	-	-	167
Dotatie wettelijke reserve	-	-	152	-152	-	-
Totaal mutaties	-	-50.000	319	35.567	61.979	47.865
31 december 2008	650.000	191.200	1.566	128.971	108.709	1.080.446

AGIO

In 2008 is ten laste van de agioreserve een laatste extra dividenduitkering geweest in verband met de earn-out regeling.

[21] Accountantskosten

De jaarrekening wordt gecontroleerd door Ernst & Young Accountants. De totale kosten die ten laste van het resultaat 2008 zijn gebracht (gebaseerd op in de boekjaar geleverde prestaties) bedragen € 160.920.

	2008	2007
Controle van de jaarrekening	88.000	91.500
Overige controleopdrachten	38.720	2.400
Overige niet-controleopdrachten	34.200	18.000
Totaal	160.920	111.900

Rotterdam, 3 maart 2009

De Algemene directie,

Ir. drs. H.N.J. Smits

Ir. T. Menssen MBA

Ing. A.G.F. Toet

De Raad van Commissarissen,

A.J. Scheepbouwer

Drs. R.J.N. Abrahamsen

Ir. J.M. Kroon MBA

R.P.M. van Slobbe

Drs. R.M. Smit

Overige gegevens

STATUTAIRE REGELING WINSTBESTEMMING

Voor de winstbestemming is van belang hetgeen is vermeld in de statuten en het bepaalde in de Investeringsovereenkomst die op 2 september 2005 is gesloten tussen de Staat der Nederlanden, de gemeente Rotterdam en HbR, alsmede hetgeen ter zake is vermeld in de Aandeelhoudersovereenkomst tussen beide voornoemde partijen.

In de Aandeelhoudersovereenkomst is in artikel 3 ondermeer bepaald dat de aandeelhouders vanaf 1 januari 2006 jaarlijks 4% op het door hen ingelegde vermogen ontvangen, met een indexatie van 2% vanaf het dividend over het boekjaar 2007. In artikel 11.1 van de Investeringsovereenkomst is het door

de gemeente op 1 januari 2006 ingelegde vermogen bepaald op € 1 miljard. De Staat is op 23 mei 2007 toetreden als medeaandeelhouder en heeft daarbij € 50 miljoen aandelenkapitaal gestort.

VOORSTEL WINSTBESTEMMING

Het netto resultaat bedraagt € 151 miljoen. Conform het bepaalde in de Investeringsovereenkomst en de Aandeelhoudersovereenkomst wordt voorgesteld over te gaan tot de volgende dividenduitkering aan de gemeente Rotterdam en de Staat.

OMSCHRIJVING	(BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)
1 Dividenduitkering gemeente Rotterdam van 4% op het ingelegde vermogen (geïndexeerd)	41,6
2 Dividenduitkering de Staat van 4% op het ingelegde vermogen (geïndexeerd)	2,1
	43,7

Gedurende het boekjaar is een interimdividend uitgekeerd van € 20,8 miljoen aan de gemeente Rotterdam en € 1,0 miljoen aan de Staat (totaal € 21,8 miljoen). Derhalve resteert over 2008 aan de aandeelhouders nog uit te keren € 21,9 miljoen.

ONTREKKINGEN/STORTINGEN OP AGIO

VRIJWARING GARANTIE-KWESTIE

Artikel 12.1 van de Investeringsovereenkomst bepaalt dat de gemeente Rotterdam aan HbR de netto kosten zal vergoeden die HbR maakt in het kader van de garantie-kwestie indien de totale kosten hoger zijn dan de drempelwaarde van € 5 miljoen. Artikel 14.1 bepaalt dat in dat geval de Staat gerechtigd is tot het indienen van een claim. In dat geval betaalt de gemeente Rotterdam aan HbR een vergoeding in de vorm van een storting op agio.

Ten laste van het resultaat over 2008 is in totaal € 0,4 miljoen aan kosten gebracht die verband houden met de garantiekwestie.

GEBEURTENISSEN NA BALANSDATUM

TWEDE FASE TOETREDING STAAT ALS AANDEELHOUDER

In de Investeringsovereenkomst die op 2 september 2005 is gesloten tussen de Staat der Nederlanden, de gemeente Rotterdam en HbR is vastgelegd tegen welke voorwaarden de Staat toetreedt als medeaandeelhouder in HbR. Deze toetreding geschiedt in twee fasen. In de eerste tranche stort de Staat € 50 miljoen aandelenkapitaal. Deze tranche is in 2007 afgewikkeld. De tweede tranche brengt een storting van aandelenkapitaal door de Staat en storting van agio door de gemeente Rotterdam in totaal €450 miljoen met zich mee. Dit bedrag is op 30 januari 2009 ontvangen. Dit heeft een positief effect op de (balans)ratio's van de vennootschap.

Aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders en de Raad van Commissarissen van Havenbedrijf Rotterdam N.V.

ACCOUNTANTSVERKLARING

VERKLARING BETREFFENDE DE JAARREKENING

Wij hebben de jaarrekening 2008 van Havenbedrijf Rotterdam N.V. te Rotterdam bestaande uit de geconsolideerde en enkelvoudige balans per 31 december 2008 en de geconsolideerde en enkelvoudige winst-en-verliesrekening over 2008 met de toelichting gecontroleerd.

VERANTWOORDELIJKHEID VAN HET BESTUUR

Het bestuur van de vennootschap is verantwoordelijk voor het opmaken van de jaarrekening die het vermogen en het resultaat getrouw dient weer te geven, alsmede voor het opstellen van het verslag van de directie, beide in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW. Deze verantwoordelijkheid omvat onder meer: het ontwerpen, invoeren en in stand houden van een intern beheersingssysteem relevant voor het opmaken van en getrouw weergeven in de jaarrekening van vermogen en resultaat, zodanig dat deze geen afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten bevat, het kiezen en toepassen van aanvaardbare grondslagen voor financiële verslaggeving en het maken van schattingen die onder de gegeven omstandigheden redelijk zijn.

VERANTWOORDELIJKHEID VAN DE ACCOUNTANT

Onze verantwoordelijkheid is het geven van een oordeel over de jaarrekening op basis van onze controle. Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht. Dienovereenkomstig zijn wij verplicht te voldoen aan de voor ons geldende gedragsnormen en zijn wij gehouden onze controle zodanig te plannen en uit te voeren dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat.

Een controle omvat het uitvoeren van werkzaamheden ter verkrijging van controle-informatie over de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening. De keuze van de uit te voeren werkzaamheden is afhankelijk van de professionele oordeelsvorming van de accountant, waaronder begrepen zijn beoordeling van de risico's van afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten. In die beoordeling neemt de accountant in aanmerking het voor het opmaken van en getrouw weergeven in de jaarrekening van vermogen en resultaat relevante interne beheersingssysteem, teneinde een verantwoorde keuze te kunnen maken van de controlewerkzaamheden die onder de gegeven omstandigheden adequaat zijn maar die niet tot doel hebben een oordeel te geven over de effectiviteit van het interne beheersingssysteem van de vennootschap. Tevens omvat een controle onder meer een evaluatie van de aanvaardbaarheid van de toegepaste grondslagen voor financiële verslaggeving en van de redelijkheid van schattingen die het bestuur van de vennootschap heeft gemaakt, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de jaarrekening.

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

ORDEEL

Naar ons oordeel geeft de jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van Havenbedrijf Rotterdam N.V. per 31 december 2008 en van het resultaat over 2008 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

VERKLARING BETREFFENDE ANDERE WETTELIJKE VOORSCHRIFTEN EN/OF VOORSCHRIFTEN VAN REGELGEVENDE INSTANTIES

Op grond van de wettelijke verplichting ingevolge artikel 2:393 lid 5 onder f BW melden wij dat het verslag van de directie, voor zover wij dat kunnen beoordelen, verenigbaar is met de jaarrekening zoals vereist in artikel 2:391 lid 4 BW.

Rotterdam, 3 maart 2009
Ernst & Young Accountants

namens deze
w.g. J.T. de Hek RA

Bijlagen



Samen werken met ProRail, RRF, Ministerie V&W, Inspectie V&W en Keyrail Bereikbaarheid per spoor

V.L.N.R. EVERT KLEINHOUT (PRORAIL), KAREL POIESZ (ROTTERDAM RAIL FEEDING), JOHAN JACOBS (MIN. V&W), GERARD EIJKELBOOM (HAVENBEDRIJF), KRIJN VAN HERWAARDEN (INSPECTIE V&W), SJOERD SJOERDSMA (KEYRAIL). LEES VERDER OP PAGINA 39.



[A] Historisch overzicht

Vanaf 2003 geconsolideerd; 2004 aangepast conform RJ 271 (2005) Overige jaren niet geconsolideerd; voor zover mogelijk aangepast voor vergelijkingsdoeleinden

(Bedragen x € 1 mln)	1999	2000	2001	2002	2003
Balans					
Vaste activa	1.378	1.513	1.591	1.744	2.135
Vlottende activa	101	58	106	112	151
Eigen vermogen	1.378	1.513	1.591	1.744	2.135
Langlopende schulden	101	58	106	112	151
Geïnvesteed vermogen	1.245	1.369	1.487	1.667	2.090
Voorzieningen	41	56	55	40	42
Kortlopende schulden	193	146	155	149	154
Totaal vermogen	1.479	1.571	1.697	1.856	2.286
Winst- en verliesrekening					
Som der bedrijfsopbrengsten	354	372	384	397	402
Personeelslasten	55	58	64	70	78
Overige bedrijfslasten	112	116	131	131	131
Resultaat voor rente en afschrijving	187	198	189	196	193
Afschrijvingen	64	64	68	75	78
Resultaat voor rente	123	134	121	121	115
Resultaat deelnemingen	-2	-1	-4	-2	-6
Financiële baten en lasten	-56	-54	-56	-63	-53
Netto resultaat	65	79	61	56	56
Kengetallen					
Goederenoverslag (X 1 MLN TON)	303	322	314	321	328
Aantal bezoeken zeeschepen	33.972	34.598	33.987	33.635	33.434
Investeringsuitgaven (X € 1 MILJOEN)	120	164	203	156	112
Rendement werkzaam vermogen (IN %)	9,7	9,9	8,2	7,4	6,5
Total debt/EBITDA	5,6	5,7	6,6	7,1	6,2
Rentedekking	2,3	2,5	2,2	1,9	2,2
Netto resultaat t.o.v. de bedrijfsopbrengsten (IN %)	18,4	21,2	15,9	14,1	13,9
Aantal werknemers ultimo (EXCL. DEELNEMINGEN)	1.163	1.182	1.207	1.254	1.304

* Met ingang van 2008 wordt de RoRo overslag in Hoek van Holland en Vlaardingen gerapporteerd op basis van bruto ton (zoals bij alle andere overslagsegmenten) in plaats van netto ton. Voor een juiste vergelijking zijn de 2007 cijfers voor Roll on/ Roll off hierop aangepast. De totale overslag wordt dan 409 mln ton. (oorspronkelijk 407 mln ton). Dit heeft ook effect op het marktaandeelcijfer van Stukgoed in 2007.

	2004	2005	2006	2007	2008	
						Balans
	2.147	2.187	2.318	2.463	2.562	Vaste activa
	183	106	113	85	116	Vlottende activa
	801	843	971	1.033	1.080	Eigen vermogen
	1.218	1.127	1080	1.139	1.102	Langlopende schulden
	2.019	1.970	2.051	2.172	2.183	Geïnvesteed vermogen
	99	100	78	87	83	Voorzieningen
	212	223	300	289	412	Kortlopende schulden
	2.330	2.293	2.430	2.548	2.678	Totaal vermogen
						Winst- en verliesrekening
	442	440	455	488	525	Som der bedrijfsopbrengsten
	86	89	82	87	90	Personeelslasten
	204	133	116	133	134	Overige bedrijfslasten
	152	218	257	268	301	Resultaat voor rente en afschrijving
	78	79	83	87	93	Afschrijvingen
	74	139	174	181	208	Resultaat voor rente
	-2	-1	1	-10	-1	Resultaat deelnemingen
	-67	-65	-55	-57	-56	Financiële baten en lasten
	5	73	120	114	151	Netto resultaat
						Kengetallen
	353	370	382	*409	421	Goederenoverslag (X 1 MLN TON)
	34.831	34.954	36.033	37.097	36.415	Aantal bezoeken zeeschepen
	115	135	231	235	190	Investeringsuitgaven (X € 1 MILJOEN)
	3,4	6,6	7,3	8,2	9,2	Rendement werkzaam vermogen (IN %)
	7,2	4,6	4,4	3,7	3,2	Total debt/EBITDA
	1,1	2,1	2,6	3,2	3,7	Rentedekking
	1,7	16,4	20,3	23,4	28,7	Netto resultaat t.o.v. de bedrijfsopbrengsten (IN %)
	1.316	1.268	1.245	1.181	1.207	Aantal werknemers ultimo (EXCL. DEELNEMINGEN)

[B] Overzicht Verbonden partijen

De volgende vennootschappen zijn opgenomen in de cijfers van Havenbedrijf Rotterdam N.V.

STICHTINGEN	BELANG	VESTIGINGSPLAATS
Stichting Rotterdam Port Experience	100%	Rotterdam
DEELNEMINGEN		
GECONSOLIDEERDE VENNOOTSCHAPPEN	BELANG	VESTIGINGSPLAATS
Mainport Holding Rotterdam N.V.	100%	Rotterdam
Port infolink B.V.	100%	Rotterdam
Cruise Port Rotterdam B.V.	100%	Rotterdam
MHR Commanditaire Venoot B.V.	100%	Rotterdam
MHR Silent Partner B.V.	100%	Rotterdam
Mainport Foreign Investments B.V.	100%	Rotterdam
Mainport Rotterdam Properties B.V.	100%	Rotterdam
Mainport Project II B.V.	100%	Rotterdam
Mainport Project III B.V.	100%	Rotterdam
Mainport Project IV B.V.	100%	Rotterdam
Mainport Project V B.V.	100%	Rotterdam
Mainport Project VI B.V.	100%	Rotterdam
NIET-GECONSOLIDEERDE VENNOOTSCHAPPEN	BELANG	VESTIGINGSPLAATS
Exploitatiemaatschappij Schelde Maas Beheer B.V.	50%	Vlissingen
Exploitatiemaatschappij Schelde Maas C.V.	50%	Terneuzen
Betuweroute Exploitatiemaatschappij B.V.	35%	Rotterdam
Koninklijke Scheepsagentuur Dirkzwager B.V.	46%	Maassluis
Ontwikkelingsmaatschappij Noordoever B.V.	50%	Schiedam
Northcoast Properties Zevenmanshaven C.V.	50%	Schiedam
Multicore B.V.	50%	Rotterdam
MultiCore C.V.	75%	Rotterdam
RC2 B.V.	50%	Rotterdam
RC2 C.V.	50%	Rotterdam
Sohar Industrial Port Company SAOC	50%	Sohar, Oman
Sohar Industrial Development Company	50%	Sohar, Oman
Northcoast Investment Vulcaanhaven Beheer B.V.	50%	Schiedam
Northcoast Investment Vulcaanhaven C.V.	50%	Schiedam
Northcoast Properties Wiltonhaven Beheer B.V.	50%	Schiedam
Northcoast Properties Wiltonhaven C.V.	50%	Schiedam
Northcoast Real Estate Schiedam Beheer B.V.	50%	Schiedam
Northcoast Real Estate Schiedam C.V.	50%	Schiedam
Northcoast Real Estate Wilhelminahaven Beheer B.V.	50%	Schiedam
Northcoast Real Estate Wilhelminahaven C.V.	50%	Schiedam
Northcoast Properties Mathenesse Beheer B.V.	50%	Schiedam
Northcoast Properties Mathenesse C.V.	50%	Schiedam
KAPITAALBELANGEN < 20%	BELANG	VESTIGINGSPLAATS
Scheepvaartmaatschappij Eendracht B.V.	11,7%	Rotterdam

[C] Overslagcijfers 2008 en marktaandelen 2008

TOTAAL

De goederenoverslag in de Rotterdamse haven is ondanks een slecht laatste kwartaal, in 2008 toegenomen tot het recordniveau van 421 miljoen ton. Dit is 2,9% meer dan in 2007. De aanvoer groeide met 4,1% tot 313 miljoen ton, de afvoer daalde licht met 0,3% tot 108 miljoen ton. Het massagoed groeide met 4,1%, het stukgoed slechts 0,5%. Overig droog massagoed (-7,2%), roll on/roll off (-0,9%) en overig stukgoed (-17,1%) werden minder aan- en afgevoerd. De behandeling van kolen bleef stabiel. De overslag van agribulk (+8,6%), ertsen en schroot (+10,1%), ruwe aardolie (+3,3%), minerale olieproducten (+2,5%), overig nat massagoed (+8,0%) en containers (+2,3%) ontwikkelde zich positief. Records sneuvelden in drie sectoren: minerale olieproducten, overig nat massagoed en containers. In eenheden bleef de doorzet van containers stabiel op 10,8 miljoen TEU.

DROOG MASSAGOED

De totale behandelde hoeveelheid droog massagoed steeg met 4,7% tot 95 mln. ton.

De kolenoverslag steeg iets tot 28,5 mln. ton. Tot september groeide de overslag met circa 6%. Vanaf oktober liep de vraag naar kolen sterk terug.

Bovendien vertraagde de afvoer door de dalende waterstand van de Rijn, met als gevolg dat de voorraden snel opliepen.

In 2009 daalt de overslag van cokeskolen voor de staalindustrie mogelijk met een vijfde. De afname in ketelkolen, ruim de helft van het totaal, is afhankelijk van de wintertemperaturen en hoeveel sluiting van een mijn bij Gelsenkirchen Rotterdam aan import oplevert.

Een totale kolenoverslag van 26 miljoen ton in 2009 lijkt het hoogst haalbare. De overslag van ertsen en schroot nam met 10% toe tot 44 mln. ton. De vraag naar en productie van staal lag tot september op een zeer hoog niveau. De neergang was vrij plotseling en snel, vooral door productiebeperking in de auto-industrie. De staalindustrie volgde spoedig, al bleef de ertsaanvoer lang doorlopen door de uitlevering van contracten.

Arcelor Mittal heeft inmiddels vier hoogovens stilgelegd, die tot voor kort 6,5 miljoen ton erts via Rotterdam betrokken. Naar verwachting valt er voor andere klanten nog eens 3 miljoen ton weg. De totale ertsoverslag in 2009 zou dan met zeker 20% dalen. Het eerste kwartaal wordt, mede vanwege de grote voorraden, buitengewoon slecht.

Het overig droog massagoed heeft het verlies van enkele grote ladingpakketten eind 2007 aan Antwerpen niet kunnen compenseren. Daarnaast liep in het tweede semester vooral de vraag naar bouwstoffen, circa 15% van het totaal, terug. Een daling van de overslag met 7% tot 12 miljoen ton ligt in het verlengde.

De overslag van agribulk (granen, oliezaden, derivaten) is toegenomen met 8,6% tot ruim 10 miljoen ton. Door de slechte EU oogst in 2007/2008 moesten er veel agrarische grondstoffen van overzee worden geïmporteerd. Afgelopen september begon het nieuwe oogstjaar met een veel betere Europese productie van granen. De import nam in het vierde kwartaal dan ook af en blijft dit doen in de eerste helft van 2009. Mogelijk biedt de export van Europese producten naar het door droogte getroffen Midden-Oosten wat soelaas. Vooralsnog is de prognose dat de overslag iets onder de 10 miljoen ton blijft, dit mede afhankelijk van de volgende oogst.

NAT MASSAGOED

Het totale volume steeg met 3,8% tot 194 mln. ton. De sector doet het al langer goed en trekt veel investeringen door bedrijfsleven, vooral tankopslag, en Havenbedrijf.

De aanvoer van ruwe olie nam toe met ruim 3% tot 100 miljoen ton. De groei is vooral gerealiseerd in de eerste maanden van het jaar en ten opzichte van de periode waarin de steigerproblemen begonnen. Vanaf september liep de overslag terug door de afnemende vraag naar olieproducten en onderhoudsstops. Door de recessie zal de vraag naar olieproducten laag blijven en daarmee de raffinagemarges. De overslag van ruwe olie zakt daarom in

2009 richting 95 miljoen ton.

De aanvoer van olieproducten groeide met 7,2% tot ruim 36 mln. ton, de afvoer daalde met 4,4% tot ruim 22 mln. ton. In totaal werd een recordhoeveelheid van 58 mln. ton (+2,5%) behandeld.

Hoewel de groei minder uitbundig is dan in het verleden, houdt de sector zich goed onder de teruglopende vraag naar producten. Er blijft structureel veel beweging door regionale verschillen in vraag en aanbod, kwantitatief én kwalitatief. De actieve handelssector versterkt deze. Stookolie is verreweg het belangrijkste product met waarschijnlijk ruim 25 miljoen ton. Rusland blijft hoofdleverancier, met als 'nieuwkomer' Brazilië. De aanvoer van gasolie profiteerde van aanvulling van voorraden in Duitsland en Zwitserland.

De overslag van overig nat massagoed, meest basischemicaliën, nam toe met 8% tot het recordniveau van 35 mln. ton. De aanvoer steeg aanvankelijk met ruim 9%, maar viel de laatste vier maanden terug tot een uiteindelijke groei van bijna 7%. Waarschijnlijk komt dit voor rekening van de chemische sector die de recessie tegemoet gleeed. Daarvan is geen sprake bij de biobrandstoffen ethanol en biodiesel (veel B99 uit de VS) die dóórgaand sterk presteren: samen van 2,8 naar ongeveer 5,3 miljoen ton. Ook palmolie en zonnebloemolie werden meer aangevoerd. Door wijziging van het Amerikaanse overheidsbeleid kan de aanvoer van B99 in 2009 afnemen. In dat geval is toename van het intra-Europese transport waarschijnlijk. De prognose voor de chemische productie, in Duitsland min 2,5%, leidt zeker tot een lagere overslag. Voor alle producten binnen 'overig nat massagoed' samen, is in het beste geval een stabilisering te verwachten.

STUKGOED

De stukgoedsector had een zeer matig jaar met slechts een half procent groei tot 132 mln. ton.

De containers deden het gegeven de omstandigheden nog redelijk met 2,3% groei (+2,4 mln. ton tot 107 mln. ton). In aantal bleef het niveau gelijk aan dat van 2007, namelijk 10,8 mln TEU. De Engelse, Ierse en IJslandse economieën vielen al vroeg terug en drukten het intra-Europese verkeer stevig. De toename van het feederverkeer zorgde voor enige compensatie. De economische ontwikkeling had een sterker dan verwacht effect op het verkeer tussen Azië en Europa, dat zelfs iets afnam. Inmiddels is de capaciteit op dit vaargebied stevig gereduceerd om de verliezen voor de reders te beperken. Het containertransport met Noord- en Zuid-Amerika ontwikkelde zich sterk positief met respectievelijk ongeveer 11% en 4% groei.

BREAKBULK

De Roll-on / Roll-off sector had in 2008 veel last van de teruggang van de Britse economie, de daling van het pond en de hoge brandstofprijzen. In dit licht is de daling van de overslag gematigd met 1% tot iets meer dan 17 mln. ton, zeker als men bedenkt dat steeds meer goederen per container (wel op hetzelfde roro-schip maar geteld als container) in plaats van per trailer worden vervoerd. In 2009 verwacht men een duidelijke verslechtering en een daling van de overslag met 5%. Het overig stukgoed, -17% naar krap 8 mln. ton, heeft door het staken van de lashvaart ongeveer 700.000 ton verloren. Hiernaast kost de containerisatie van het fruit en aluminium veel overslag als 'overig stukgoed'. Non-ferro metalen worden bovendien langer opgeslagen, een ontwikkeling vanaf begin dit jaar en versterkt door de economische teruggang. Dit heeft ook een negatieve invloed op de overslag van staal, tot voor kort een groeimarkt. Papierproducten vormen een vrij stabiele markt met een lichte groei door de komst van nieuwe diensten. De geschetste negatieve factoren zullen in 2009 zeker door blijven werken en daarom is een daling van de overslag tot 5% te verwachten.

Goederenoverslag in de haven van Rotterdam

* Loopjaar loopt van 01 januari tot 31 december	*2008	*2007	VERSCHIL IN %
Aanvoer			
Agribulk	8.548	7.611	12,3
Ertsen en schroot	40.880	37.156	10,0
Kolen	27.688	27.558	0,5
Overig massagoed, droog	9.634	10.039	-4,0
Subtotaal massagoed, droog	86.750	82.364	5,3
Ruwe aardolie	100.068	96.789	3,4
Minerale olieproducten	36.246	33.803	7,2
Overig massagoed, nat	22.908	21.449	6,8
Subtotaal massagoed, nat	159.222	152.041	4,7
Totaal massagoed	245.972	234.405	4,9
Containers	52.865	51.210	3,2
Roll on/Roll off *	8.710	8.347	4,3
Overig stukgoed	5.473	6.646	-17,6
Totaal stukgoed	67.048	66.203	1,3
Totaal aanvoer	313.020	300.608	4,1
Afvoer			
Agribulk	1.872	1.982	-5,5
Ertsen en schroot	3.121	2.804	11,3
Kolen	865	642	34,7
Overig massagoed, droog	2.327	2.848	-18,3
Subtotaal massagoed, droog	8.185	8.276	-1,1
Ruwe aardolie	338	446	-24,2
Minerale olieproducten	22.330	23.366	-4,4
Overig massagoed, nat	12.113	10.989	10,2
Subtotaal massagoed, nat	34.781	34.801	-0,1
Totaal massagoed	42.966	43.077	-0,3
Containers	54.134	53.419	1,3
Roll on/Roll off *	8.659	9.177	-5,6
Overig stukgoed	2.357	2.803	-15,9
Totaal stukgoed	65.150	65.399	-0,4
Totaal afvoer	108.116	108.476	-0,3
Totaal aan- en afvoer **	421.136	409.084	2,9

* Loopjaar loopt van 01 januari tot 31 december

*2008

*2007

VERSCHIL IN %

Aan- en afvoer

Agribulk	10.420	9.593	8,6
Ertsen en schroot	44.001	39.960	10,1
Kolen	28.553	28.200	1,3
Overig massagoed, droog	11.961	12.887	-7,2
Subtotaal massagoed, droog	94.935	90.640	4,7
Ruwe aardolie	100.406	97.235	3,3
Minerale olieproducten	58.576	57.169	2,5
Overig massagoed, nat	35.021	32.438	8,0
Subtotaal massagoed, nat	194.003	186.842	3,8
Totaal massagoed	288.938	277.482	4,1
Containers	106.999	104.629	2,3
Roll on/Roll off	17.369	17.524	-0,9
Overig stukgoed	7.830	9.449	-17,1
Totaal stukgoed	132.198	131.602	0,5
Totaal aan- en afvoer	421.136	409.084	2,9

* Met ingang van 2008 wordt de RoRo overslag in Hoek van Holland en Vlaardingen gerapporteerd op basis van bruto ton (zoals bij alle andere overslagsegmenten) in plaats van netto ton. Voor een juiste vergelijking zijn de 2007 cijfers voor Roll on/Roll off hierop aangepast. De totale overslag wordt dan 409 mln ton. (oorspronkelijk 407 mln ton). Dit heeft ook effect op het marktaandeelcijfer van Stukgoed in 2007.

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

MARKTAANDELEN

Afgezien van de onderlinge verschuivingen van marktaandeel tussen de betreffende havens is de haven van Rotterdam duidelijk marktleider in de Hamburg – Le Havre range met een marktaandeel van 35,1% (ZIE OOK FIGUUR OP PAGINA 120)

De positie van de haven van Rotterdam verschilt per hoofdsegment. In het **Droog Massagoed** segment heeft Rotterdam de gerealiseerde groei in marktaandeel in 2007 voortgezet in 2008, tot 34,5%. Een groot aantal andere havens heeft in 2008 weer marktaandeel verloren. Rotterdam blijft in dit hoofdsegment een duidelijke marktleider.

Bij **Nat Massagoed** is het verschil in positie met de andere havens in de range nog veel groter. Rotterdam is goed voor bijna de helft van de totale natte massagoedoverslag in de elf havens van de Hamburg – Le Havre range. Rotterdam heeft haar marktaandeel van 47,8% weten te handhaven. Met name Amsterdam heeft marktaandeel gewonnen in 2008, terwijl de andere havens ongeveer gelijk zijn gebleven of iets hebben verloren.

In het hoofdsegment **Containers** heeft Rotterdam haar leidende positie kunnen handhaven, ondanks een lichte daling in marktaandeel tot 26,1%. Met name de havens van Antwerpen en Bremer-

GOEDERENOVERSLAG HAMBURG-LE HAVRE RANGE		GROEI 2007 - 2008		MARKTAANDEEL IN %		
2007-2008, in miljoenen tonnen						
	2008	2007	ABSOLUUT	IN %	2008	2007
Rotterdam	421,1	*409,1	12,0	2,9	35,1	35,0
Antwerpen	189,5	182,9	6,6	3,6	15,8	15,7
Hamburg	140,4	140,4	0,0	0,0	11,7	12,0
Amsterdam	94,7	87,6	7,1	8,1	7,9	7,5
Le Havre	80,1	78,9	1,2	1,5	6,7	6,8
Bremen	74,6	69,2	5,4	7,8	6,2	5,9
Duinkerken	57,7	57,1	0,6	1,1	4,8	4,9
Zeebrugge	41,9	42,0	- 0,1	- 0,2	3,5	3,6
Wilhelmshaven	40,2	42,7	- 2,5	- 5,9	3,3	3,7
Zeeland Seaports	33,3	33,0	0,3	0,9	2,8	2,8
Gent	27,0	25,1	1,9	7,6	2,2	2,1
Totaal	1.200,5	1.168,0	32,5	2,8	100	100

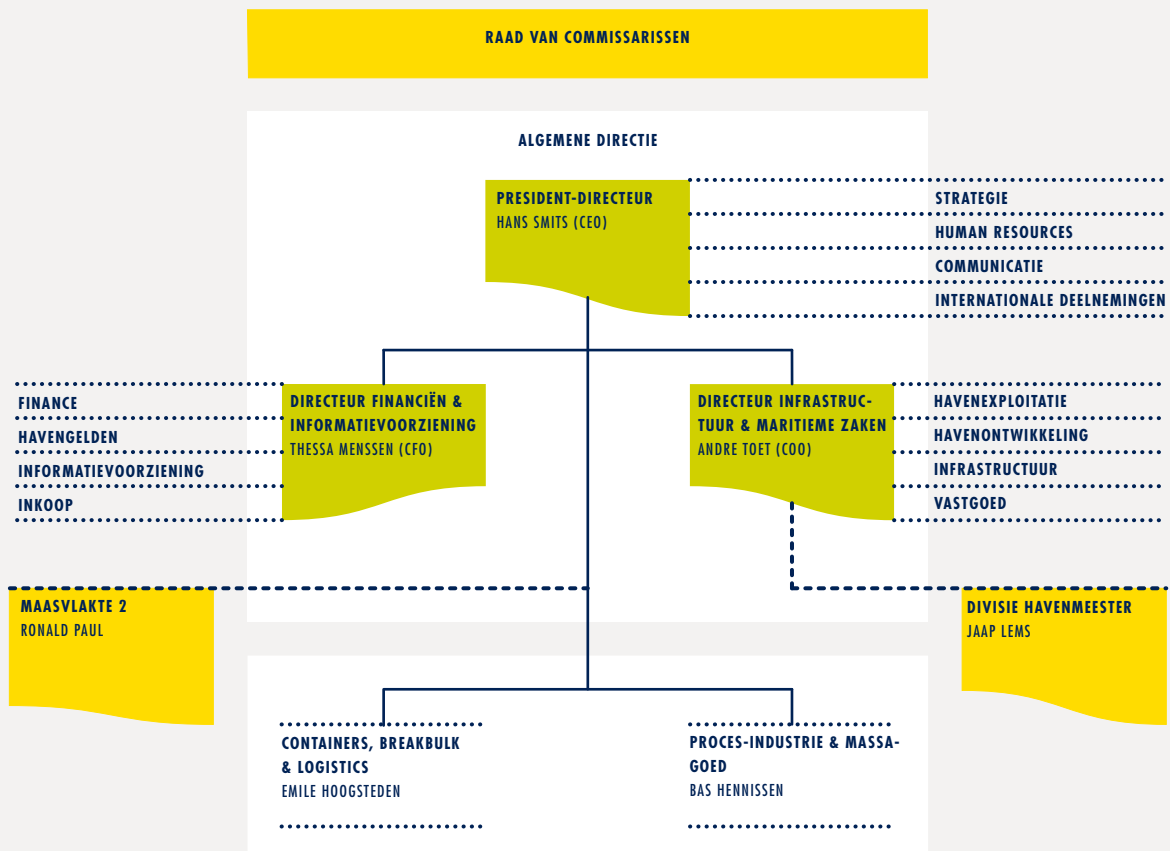
haven zijn in marktaandeel gestegen. Deze groei is voornamelijk het gevolg van de opening van nieuwe container-terminals in beide havens, waardoor additioneel volume wordt aangetrokken.

Ook in het **Breakbulk** segment heeft de haven van Rotterdam haar leidende positie kunnen handhaven, ondanks een klein verlies tot 23,1%. Een belangrijk deel van deze markt wordt gevormd door de Ro-Ro trade met het Verenigd Koninkrijk, maar ook in de automotive industrie neemt Rotterdam een belangrijke positie in.

In tegenstelling tot de Ro-Ro markt is de marktpositie van Rotterdam in 2008 in de **Overig Stukgoed** sector (het andere onderdeel van het hoofdsegment

Breakbulk) verder verslechterd t.o.v. voorgaande jaren tot 14%. Dit is vooral het gevolg van de beëindiging van de zgn. Lash-trade, waarbij beladen lash-bakken in de haven werden gelost uit het zeegaande lash-schip en vervolgens als duwbak naar achterlandbestemmingen werden vervoerd over de binnenwaterwegen, en vice versa. De sector Overig Stukgoed bestaat uit vier subsegmenten: staal, fruit, hout- en papierproducten en projectlading. De ontwikkeling en positie van Rotterdam in deze subsegmenten verschilt. In het staalsegment tekent zich een structurele groei aan door het aantrekken van nieuwe ladingpakketten. Overall is de haven van Antwerpen marktleider in de sector Overig Stukgoed, maar andere havens zijn bezig hun positie te versterken.

[D] Organisatie



[E] Personalia Raad van Commissarissen

Dhr. A.J. (Ad) Scheepbouwer (GEB.DATUM 22-7-1944)

- Voorzitter Raad van Bestuur Koninklijke KPN N.V.
- Lid RvC Havenbedrijf Rotterdam N.V. sinds 6-9-2005, President-commissaris per 1-1-2006, lid Remuneratiecommissie
- Voorzitter RvT Maasstad Ziekenhuis
- Lid RvC en investeerder in RFS Holland Holding B.V. Zwolle
- Lid RvC Welzorg Group
- Lid Adviesraad ECP.NL

Dhr. drs. R.J.N. (Rob) Abrahamsen (GEB.DATUM 16-7-1938)

- Lid RvC Havenbedrijf Rotterdam N.V. sinds 1-1-2004, plaatsvervangend President-commissaris, voorzitter Auditcommissie
- Lid RvC PON Holdings B.V.
- Lid RvC Fluor Daniel B.V.
- Lid RvC TNT Post Groep
- Lid RvC ANP
- Lid RvC Madurodam B.V.
- Voorzitter RvC Optimix Vermogensbeheer N.V.
- Lid RvC Kon. BAM Groep N.V.
- Voorzitter RvCTrans Link Systems
- Lid RvC Vitens N.V.
- Lid RvC N.V. Bank Nederlandse Gemeenten (BNG)

Dhr. ir. J.M. (Mel) Kroon MBA (GEB.DATUM 21-6-1957)

- Voorzitter Raad van Bestuur TenneT B.V.
- Lid RvC Havenbedrijf Rotterdam N.V. sinds 22-6-2005, lid Auditcommissie
- Lid RvC Diamond Tools Group
- Lid RvC APX B.V.
- Lid Steering Committee ETSO
- Voorzitter RvC NOVEC B.V.

Dhr. R.P.M. (Rutger) van Slobbe (GEB.DATUM 8-5-1952)

- Lid RvC Havenbedrijf Rotterdam N.V. sinds 1-1-2006, lid Auditcommissie
- Non executive member Board of Directors van Dockwise Ltd
- Lid Advisory Board MPC Steamship GmbH
- Lid Raad van Toezicht Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM)
- Lid Algemeen Bestuur Scheepvaart en Transport College (STC)
- Lid RvC MPC Shipping en Logistics B.V.
- Lid RvC Scheepvaartmaatschappij Eendracht B.V.
- Partner Oxalis Cooperatie U.A.

Dhr. drs. R.M. (René) Smit (GEB.DATUM 5-3-1959)

- Voorzitter van het College van Bestuur Vrije Universiteit Amsterdam - Christelijke Hogeschool Windesheim
- Lid RvC Havenbedrijf Rotterdam N.V. SINDS 1-7-2007, Voorzitter Remuneratiecommissie
- Voorzitter Raad van Toezicht Isalaklinieken
- Adviseur Kloosterboer Groep B.V.
- Voorzitter bestuur Grote of St. Laurenskerk Rotterdam
- Lid Innovatie Platform Nederland

[E] Personalia Directie Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Dhr. ir. drs. H.N.J. (Hans) Smits (GEB.DATUM 13-3-1950)

- President-directeur, Chief Executive Officer sinds 1-1-2005
- Lid RvC Sohar Industrial Port Company SAOC (SIPC)
- Lid RvC KLM Nederland N.V.
- Lid RvC Keyrail B.V. (tot 1-1-2009)
- Voorzitter Raad van Commissarissen Janssen de Jong Groep
- Voorzitter Programmacommissie 'Pieken in de Delta' voor de Zuidvleugel
- Voorzitter Raad van Toezicht Stichting de Ombudsman
- Voorzitter Raad van Advies Arthur D. Little Benelux N.V.
- Voorzitter Bestuur Ronald McDonald Huis Sophia Rotterdam
- Lid International Advisory Board (IAB)
- Voorzitter Raad van Advies Rotterdam Airport

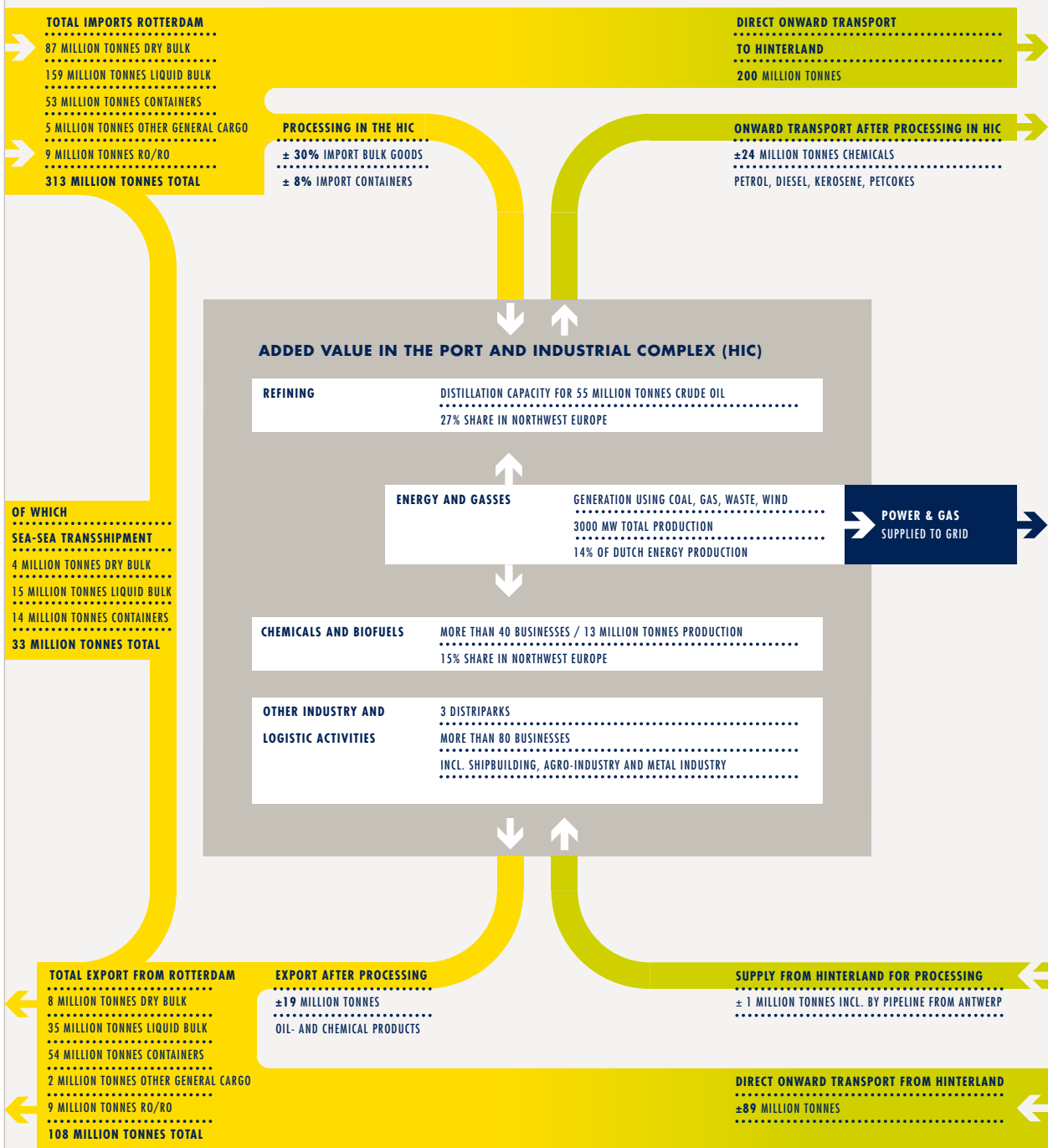
Mevr. ir. T. (Thessa) Menssen (GEB.DATUM 4-5-1967)

- Chief Financial Officer sinds 15-3-2006
- Lid Raad van Toezicht Maritiem Museum
- Lid Raad van Toezicht RPhO Stichting Community Arts

Dhr. ing. A.G.F. (André) Toet (GEB.DATUM 5-8-1963)

- Chief Operating Officer sinds 1-1-2008
- Voorzitter RvC Port infolink B.V.
- Lid RvC Keyrail B.V. (vanaf 1-1-2009)
- Lid Advisory Board Maritime Economics and Logistics (MEL) Erasmus Universiteit
- Lid RvC Sohar Industrial Port Company SAOC (SIPC)
- Voorzitter Policy Board Cruise Rotterdam B.V.
- Lid Nationale Havenraad
- Lid Board Nederland Maritiem Land

[F] Stroomschema Haven- en industriecomplex



COLOFON

TEKST

Havenbedrijf Rotterdam N.V.

ONTWERP EN OPMAAK

Smidswater

FOTOGRAFIE

Freek van Arkel

Eric Bakker

Roy Borghouts

Martijn Hessing

Jochem Wijnands

Ben Wind

DRUKWERK

OBT bv

ADRES

Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Bezoekadres

Wilheminaakade 909

3072 AP Rotterdam

Nederland

Postadres

Postbus 6622

3002 AP Rotterdam

Nederland

T 010 252 10 10

info@portofrotterdam.com

www.portofrotterdam.com