
KOERS HOUDEN IN BIJZONDERE TIJDEN. MAKE IT HAPPEN.

Samenvatting jaarverslag 2020



Voorwoord Algemene directie



Koers houden in bijzondere tijden

De titel van ons jaarverslag geeft goed weer hoe wij 2020 hebben beleefd. Het was een turbulent jaar, waarin we voortdurend oplossingen zochten en vonden voor steeds weer nieuwe vragen. In samenwerking met veel partijen lukte het ons om de haven volledig operationeel te houden. Daar zijn we trots op.

Het volume van de goederenoverslag in de haven van Rotterdam was in 2020 6,9% lager dan het jaar ervoor. Met een totale overslag van 436,8 miljoen ton goederen waren we ook in 2020 de grootste zeehaven van Europa en we realiseerden met 351,7 miljoen euro een mooi financieel resultaat. We ontvingen 28.170 zeeschepen en 92.552 binnenvaartschepen. Ook waren we als haven- en industriecomplex in staat om belangrijke stappen te zetten op weg naar de verduurzaming van het energiesysteem, het terugdringen van de CO₂-uitstoot en het efficiënter maken van de logistieke ketens.

COVID-19

COVID-19 had een grote en uiteenlopende weerslag op het haven- en industriecomplex, waardoor we voortdurend moesten schakelen. Onze eerste aandacht ging uit naar de veiligheid van alle mensen in het haven- en industriecomplex. Daar horen uiteraard ook onze eigen medewerkers bij. We hielden en houden ons aan de strenge richtlijnen van het RIVM. Vanaf 13 maart 2020 werkten al onze medewerkers thuis, met uitzondering van onze collega's in de operatie. Deze noodgedwongen andere manier van werken pakte iedereen goed op. Als organisatie toonden we veerkracht. De goede resultaten van verschillende medewerkersonderzoeken bevestigen dit. Daaruit blijkt dat onze medewerkers trots op elkaar zijn, dat men samen de schouders eronder zet, men zich goed geëquipeerd voelt het werk in deze tijd te verrichten en elkaar helpt.

COVID-19 bracht ons als havengemeenschap nóg dichter bij elkaar. Om de grote vraagstukken als gevolg van de pandemie zo doelgericht mogelijk te kunnen adresseren, organiseerden we vanaf 20 maart twee keer per week het Corona Haven Overleg. Dit gebeurde met vertegenwoordigers van nautische dienstverleners, terminals, belangenorganisaties en andere ketenpartners. Hierdoor hadden we voortdurend een goed overzicht over de operatie en een actueel beeld van de vele knelpunten en vraagstukken, inclusief een oplossingsgerichte actielijst. We constateerden ook dat sommige bedrijven in het haven- en industriecomplex door COVID-19 in de problemen kwamen. Met deze klanten gingen we direct in gesprek over hoe wij zouden kunnen bijspringen, bijvoorbeeld in de vorm van verlenging van de betalingstermijn.

Wij vinden het ook onze taak om scheepsbemanning in nood te helpen. Daarom hielp de Rotterdamse haven schepen die elders door COVID-19 waren gestrand. Dankzij die humanitaire aanpak, konden we in Rotterdam onder meer 4.000 bemanningsleden van cruiseschepen repatriëren.

Veiligheid

Veiligheid is een topprioriteit. Nautische veiligheid, transport- en milieuveiligheid, waterveiligheid, sociale veiligheid, cybersecurity en persoonlijke veiligheid staan daarbij centraal. Op dat laatste gebied introduceerden we in 2020 zeven 'Life Saving Rules', waarmee we ons richten op het versterken van ons eigen veiligheidsbewustzijn. 2020 was een relatief veilig jaar voor de scheepvaart in de Rotterdamse haven. Zeer ernstige scheepsongevallen deden zich niet voor. Ten opzichte van 2019 bleef het aantal scheepsongevallen nagenoeg gelijk. Het aantal ernstige scheepsongevallen nam af van vier naar één.

Strategie

Wereldwijde trends en ontwikkelingen hebben invloed op economie en maatschappij, op onze klanten en hun klanten en daarmee op de toekomst van de haven. Onze nieuwe ondernemingsstrategie 2020 – 2024 speelt hier doelgericht op in met drie speerpunten: *slimme partner in logistieke ketens*, waardoor we efficiënte en betrouwbare logistieke ketens mogelijk maken; *versneller van de verduurzaming van de haven*, waarmee we bedrijven helpen processen te verduurzamen en duurzame activiteiten aan te trekken; *ondernemende en een slagvaardige organisatie*, waarmee we voor een duidelijke focus kiezen die ervoor zorgt dat we nog meer impact kunnen hebben, vooral voor onze klanten.

Investeringsen

Het Havenbedrijf Rotterdam was ook in 2020 ondanks COVID-19 een echte investeringsmachine. In 2020 investeerden we 265,8 miljoen euro. We voeden de machine door solide financiële resultaten en een stevige balans. We investeren in vandaag met het onderhouden en uitbouwen van het bestaande portfolio en we investeren in morgen met een focus op digitalisering en energietransitie. Onze investeringsopgave voor de komende vijf jaar is met 1,5 miljard euro groot. Gezonde financiën zijn dus hard nodig.

Om het investeringsniveau op peil te houden, moet er een doorbraak komen in de stikstofproblematiek. De vergunningverlening voor de haven- en industriële bedrijven zit sinds de uitspraak van de Raad van State op 29 mei 2019 over het Programma Aanpak Stikstof (PAS) op slot. Hierdoor stagneert de noodzakelijke vernieuwing van de haven en industrie en investeringen dreigen elders in Europa plaats te vinden. Het is van belang dat de overheid een beter en

uitnodigend vestigingsklimaat schept voor bedrijven die economische groei hand in hand laten gaan met zorg voor het milieu. Een breed gedragen en doortastende oplossing voor de stikstofproblematiek is daarvoor snel nodig. Daar dragen wij uiteraard aan bij. We werken al geruime tijd met diverse partners aan verschillende oplossingsrichtingen.

Ondernemende ontwikkelaar

Ondanks de stikstofproblematiek en COVID-19 werkten we hard aan onze infrastructuur. Het Theemswegtracé vergroot de bereikbaarheid per spoor voor de bedrijven richting het westelijke deel van de haven. Dit grote infrastructuurproject past in ons beleid om de achterlandverbindingen te verduurzamen en het spoor-, weg- en scheepvaartverkeer efficiënter te maken. Ook op het gebied van energietransitie boekten we winst. We werkten aan innovaties in de praktijk, pasten nieuwe technieken toe en verwelkomden duurzame bedrijven. Porthos stond volop in de aandacht. Het afvangen en opslaan van CO₂ is uniek in de wereld en levert op korte termijn een noodzakelijke bijdrage aan de nationale verduurzamingsdoelstelling. Belangrijke ontwikkelingen in het afgelopen jaar waren het indienen van het milieueffectrapport (MER) en het maken van afspraken met bedrijven die van Porthos gebruik willen maken. Eind 2020 erkende de Europese Unie (EU) de waarde van Porthos door de toezegging om 102 miljoen euro aan het project bij te dragen.

De in 2020 door ons geïntroduceerde 'Startmotor' is onze reactie op de wens van de regering dat Nederland zich uit de crisis investeert. Met twaalf projecten willen we de economie verduurzamen, klimaatdoelstellingen dichterbij halen en ervoor zorgen dat onze economie ook op lange termijn onze welvaart ondersteunt. De Rotterdamse projecten zorgen voor meer structurele banen, een significante bijdrage aan het bruto binnenlands product en een grote CO₂-reductie. Een van de plannen is de ontwikkeling van een waterstofcluster, met onder andere een transportleiding voor waterstof. Het realiseren van dergelijke projecten kunnen we niet alleen. Daarom zoeken en vinden we de samenwerking met partners die dezelfde ambities hebben. Daartoe rekenen we ook heel nadrukkelijk de overheid.

De kracht van samenwerking

Met deze initiatieven laten we de innovatiekracht van het Rotterdamse haven- en industriecomplex zien. De intensieve samenwerking met gelijkgestemde partners maakt Rotterdam tot de perfecte plaats voor vernieuwing, vooral gericht op duurzaamheid en digitalisering. Daarvoor zijn we dank verschuldigd aan alle partijen die ook in 2020 vertrouwen in ons stelden.

Onze klanten en andere stakeholders, voor wie wij ons werk doen, houden ons scherp en we waarderen hun betrokkenheid. Op deze plek spreken we ook onze waardering uit voor de inspanningen van onze medewerkers. Zij lieten in het bijzondere jaar 2020 zien dat wij vanuit een ondernemende en slagvaardige organisatie voor onze klanten het verschil kunnen maken. Met dezelfde motivatie en enthousiasme werken we ook in 2021 aan de toonaangevende, duurzame, veilige en efficiënte haven, waar onze klanten succesvol kunnen ondernemen.

Havenbedrijf Rotterdam N.V.
Rotterdam, 18 februari 2021

De Algemene directie
Allard Castelein, Vivienne de Leeuw, Boudewijn Siemons

In het kort

Veiligheid

0

major incidents



In 2020 deden zich geen major incidents voor in de Rotterdamse haven.

Goederenoverslag

436,8

miljoen ton



Tijdens de COVID-19-pandemie is de haven van Rotterdam volledig operationeel gebleven, maar de pandemie had wel invloed op de goederenoverslag. In 2020 nam onze overslag af met 6,9%.

Omzet

753,3

miljoen euro



In 2020 nam onze omzet toe met 6,6% ten opzichte van 2019.

Bruto investeringen

265,8

miljoen euro



In 2020 investeerde het Havenbedrijf Rotterdam 265,8 miljoen euro in klantgebonden infrastructuur, in publieke infrastructuur, in bedrijfsmiddelen en in deelnemingen.

Scheepsbezoeken

120.722

scheepsbezoeken



In 2020 nam het aantal scheepsbezoeken in onze haven toe met 5.262 ten opzichte van 2019.

Duurzame bedrijfsvoering

48,2%

betrokken en bevlogen medewerkers



Uit ons medewerkersonderzoek blijkt dat 48,2% van onze medewerkers betrokken en bevlogen is. Deze score nam toe ten opzichte van de laatste meting (47,5%). Onze score zit in het top kwartiel van de benchmark.

Werkgelegenheid

196.713

banen



De Rotterdamse haven bood (direct en indirect) werk aan 196.713 mensen in Nederland (cijfer 2019). (Bron: Havenmonitor 2020).

Toegevoegde waarde

3,0%

van het bruto binnenlands product



De toegevoegde waarde van de Rotterdamse haven bedroeg in 2019 (laatst bekende cijfer) 24,5 miljard euro. (Bron: Havenmonitor 2020).

Mijlpalen



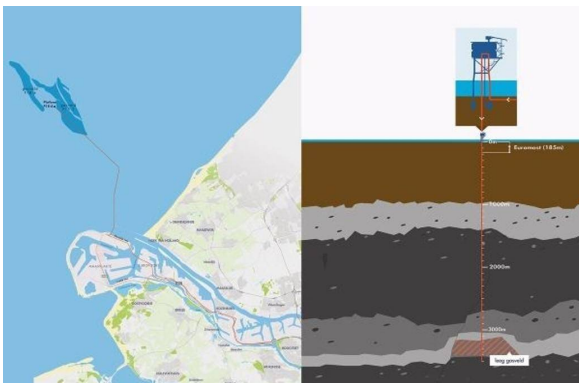
Haven volledig operationeel

Ondanks de ontwrichtende impact van de COVID-19-pandemie op economie, productie en logistiek, bleef de Rotterdamse haven volledig operationeel.



Theemswegtracé

Op 4 april 2020 is de 177 meter lange spoorbrug over de Rozenburgsesluis met succes geplaatst. De spoorbrug vormt een belangrijk onderdeel van het Theemswegtracé, een ruim vier kilometer lang nieuw traject van de havenspoorlijn.



Porthos

De Europese Commissie heeft besloten dat het Porthos-project in aanmerking komt voor een subsidie van 102 miljoen euro. Deze subsidie maakt deel uit van de Connecting Europe Facility voor energie infrastructuur waarmee de Europese Unie de ontwikkeling van energie uit hernieuwbare bronnen ondersteunt. Porthos is een project om CO₂ van de industrie op te slaan onder de Noordzee. Het Havenbedrijf Rotterdam is één van de initiatiefnemers.



ZES

Op 2 juni 2020 is ZES, opgericht door ING, Engie, Wärtsilä en het Havenbedrijf Rotterdam, gelanceerd. ZES verhuurt verwisselbare batterijcontainers (ZES-Packs) aan binnenvaartondernemers.



Primeur in Rotterdamse haven

De Rotterdamse haven kende dit jaar een aantal 'primeurs'. De Ramform Titan (het breedste schip ter wereld), HMM Rotterdam (megacontainerschip), Gas Agility (grootste LNG-bunkerschip) en het LNG aangedreven containerschip Jacques Saade kwamen onze haven binnen.



Walstroom

De gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam gaan gezamenlijk walstroom voor zeeschepen uitrollen. Doel is dat in 2030 een groot deel van de zeeschepen 'aan de stekker' gaat als ze aan de kade liggen.



Autonoom transport

Op 22 mei vond een primeur plaats in de Rotterdamse haven: een drone leverde onderdelen af op de Pioneering Spirit van Allseas. Dit is de eerste keer dat een drone in Nederland een pakket aflevert op een schip. In september vond een eerste drone pakketlevering op een varend schip plaats.



Uitbreiding Maasvlakte Plaza

In 2020 is de truckparking Maasvlakte Plaza met 210 parkeerplaatsen uitgebreid. De truckparking biedt nu 567 parkeerplaatsen en is van alle gemakken voorzien. Het totale aantal truckparkeerplaatsen in de Rotterdamse haven staat op 945.

Missie, visie en kerntaken

De missie van het Havenbedrijf Rotterdam is:

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

De visie van het Havenbedrijf Rotterdam is:

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

De kracht van het bestaande haven- en industriecomplex met de professionele dienstverlening van onze klanten, de inspanningen van onze partners en onze eigen rol vormen de basis om impact te hebben en onze visie te verwezenlijken.

De kerntaken van het Havenbedrijf Rotterdam:

Exploitatie van haventerreinen

Het Havenbedrijf Rotterdam investeert in de ontwikkeling van grond tot uitgeefbaar terrein en in de haveninfrastructuur, zoals kademuren, steigers, (water)wegen en kabel- en leidingvoorzieningen.

Het bevorderen van veilig en efficiënt scheepvaartverkeer

De (Rijks)Havenmeester is verantwoordelijk voor de veilige en vlotte afhandeling van de scheepvaart. De medewerkers van de divisie Havenmeester begeleiden schepen op afstand door ze te monitoren, te informeren, te adviseren en indien nodig te instrueren. Daarnaast zorgen zij met multifunctionele patrouillevaartuigen voor een vlotte en veilige begeleiding van het scheepvaartverkeer. Daarbij hoort ook inspectie en handhaving.

Het ondersteunen van het toekomstbestendig maken van het Rotterdamse haven- en industriecomplex

Het Havenbedrijf Rotterdam werkt als ondernemende ontwikkelaar aan de toekomstbestendigheid van het Rotterdamse haven- en industriecomplex. Door de juiste voorwaarden te creëren, ondersteunen wij onze klanten in chemie, energie, transport & logistiek en maritiem & offshore, zodat zij concurrerend kunnen opereren. Taken die het Havenbedrijf Rotterdam op zich neemt om dit doel te bereiken, zijn onder andere die van ondernemende ontwikkelaar, matchmaker, facilitator, aanjager, regisseur, investeerder en initiator.

Toegevoegde waarde

.. inclusief achterwaartse indirecte effecten

De toegevoegde waarde van de Rotterdamse haven inclusief achterwaartse indirecte effecten bedroeg in 2019 (laatst bekende cijfer) 24,5 miljard euro. Dat is 3% van het Nederlandse bruto binnenlands product (bbp). Dit blijkt uit de 'Havenmonitor 2020'. Met achterwaartse indirecte effecten bedoelen we de toegevoegde waarde die het gevolg is van inkoop door havengerelateerde bedrijven elders in de Nederlandse economie.

.. ook inclusief voorwaartse indirecte effecten

In de Havenmonitor 2020 worden de voorwaartse indirecte effecten niet meegerekend. Een onderzoek uit 2018 waarin deze effecten wel zijn meegenomen ('Het Rotterdam Effect – Impact van mainport Rotterdam op de Nederlandse economie'), berekende dat de toegevoegde waarde en werkgelegenheid in 2017 veel groter was als ook de voorwaartse indirecte effecten werden meegerekend: 45,6 miljard euro en 385.000 banen. Voorwaartse indirecte effecten zijn economische activiteiten in Nederland dankzij de aanwezigheid van de Rotterdamse haven, zoals wederuitvoer via logistiek en distributie.

Het genoemde onderzoek krijgt in 2021 een vervolg. Dit stelt ons in staat om de resultaten van het 'Rotterdam Effect' te actualiseren.

Ondernemingsstrategie

Onze visie op de toekomst en de meest recente trends en ontwikkelingen leiden tot een nieuwe ondernemingsstrategie 2020 – 2024. Het creëren van economische en maatschappelijke waarde betekent dat we onze kernactiviteiten goed moeten uitvoeren en onze bronnen optimaal moeten benutten. Centraal in de drie vastgestelde speerpunten van de nieuwe strategie staat het genereren van impact die verder gaat dan volume vergroten. Het gaat ook om relevantie en kwaliteit. Door in te zetten op de drie speerpunten dragen we bij aan de visie van het Havenbedrijf Rotterdam van een haven waarin onze klanten succesvol kunnen ondernemen.



Slimme partner in logistieke ketens

We werken hard aan beschikbaarheid van informatie en het gebruik van data. Voorbeelden hiervan zijn PortXchange en Nextlogic. Naast de beschikbaarheid van informatie blijft de uitstekende bereikbaarheid van de Rotterdamse haven en het achterland belangrijk. We investeren bijvoorbeeld in de ontwikkeling en het onderhoud van terreinen, openbare infrastructuur (waterwegen, spoorwegen, weginfrastructuur en pijpleidingen) en klantspecifieke infrastructuur (zoals kademuuren en aanlegsteigers). Waar mogelijk verminderen wij ook energieverbruik en stimuleren we het gebruik van schonere brandstoffen. Met deze slimme strategie werken we aan het versterken van onze concurrentiepositie en zorgen we ervoor dat meer 'lading' voor Rotterdam kiest.

Versneller van duurzaamheid in de haven

Als versneller van duurzaamheid in de haven verbinden wij partners, stellen we ruimte ter beschikking en investeren we waar nodig voor de markt uit. Porthos voor opvang en opslag van CO₂ en onze inspanningen voor een waterstof-backbone in de haven zijn hier voorbeelden van. Daarnaast zetten we in op het uitbouwen van onze positie als productielocatie in de waardeketen van toekomstbestendige, duurzame activiteiten. We zetten in op waardeketens voor hernieuwbare brand- en grondstoffen met onder andere de productie van synthetische en biofuels en chemische recycling van plastic. Daarnaast ondersteunt onze wereldwijde data-uitwisseling de planning van vervoersbewegingen. Hier komen onze rollen als slimme partner in de logistieke keten en versneller van duurzaamheid in de haven optimaal samen.

Ondernemende en slagvaardige organisatie

We werken effectief, efficiënt, ondernemend en proactief. Dit doen we op basis van goede beschikbaarheid en hoge kwaliteit van data die nodig zijn voor het nemen van juiste beslissingen. Onze inzet als ondernemende en slagvaardige organisatie moet ertoe leiden dat we de kwaliteit en wendbaarheid van de organisatie verder verbeteren, de operationele kosten en kapitaaluitgaven beheersen en dat we de klantgerichtheid en effectiviteit van de organisatie verder verhogen.

Onze bijdrage aan de Sustainable Development Goals

Als organisatie die midden in de samenleving staat, verbinden we ons aan de zeventien Sustainable Development Goals (SDG's) van de Verenigde Naties. De drie speerpunten van de ondernemingsstrategie kunnen direct worden gekoppeld aan de geselecteerde hoofd- en subdoelstellingen van de SDG's. Als slimme partner in logistieke ketens maken we voortgang op SDG 9 mogelijk. Onze activiteiten als versneller van duurzaamheid in de haven dragen direct bij aan SDG's 7 en 13. We ondersteunen SDG 8 via onze programma's onder het speerpunt ondernemende en slagvaardige organisatie. Aangezien veiligheid een centrale rol speelt binnen al onze activiteiten is SDG 3 eveneens opgenomen in onze selectie. Daarnaast identificeerden we twee SDG's (Gendergelijkheid en Partnerschap om doelen te bereiken) waar we op een meer indirecte wijze aan bijdragen.

Onderstaande afbeelding geeft weer aan welke SDG's wij een bijdrage leveren.



Havengemeenschap zet zich schrap tegen COVID-19

Eind februari 2020 maakt Nederland kennis met COVID-19. Al snel volgen de afgelasting van evenementen en de oproep om thuis te gaan werken. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft dan al diverse scenario's klaarliggen om de gevolgen van een lockdown het hoofd te kunnen bieden. Een jaar COVID-19 in het kort.

Februari 2020

In februari komt er een 'crisisteam' binnen het Havenbedrijf Rotterdam bij elkaar om de gevolgen van de toenemende besmettingen met COVID-19 en de al zichtbare wereldwijde gevolgen te bespreken. De operatie moet altijd doorgang vinden. Anticiperend op mogelijke overheidsmaatregelen en andere ontwikkelingen formuleert het 'crisisteam' eind februari diverse draaiboeken.

Maart 2020

Het kabinet roept landelijk maatregelen af. De medewerkers van het Havenbedrijf Rotterdam verruilen vanaf half maart hun bureau in het World Port Center en andere locaties voor een werkplek thuis. De maatregel geldt niet voor de medewerkers die in de operationele dienst werken, zij zetten onder complexere omstandigheden hun werk voort.

Scheepvaartafwikkeling is door de overheid aangemerkt als een vitaal proces. Voorop staat het belang dat de scheepvaartafwikkeling als geheel doorgang kan vinden. Immers, als we dit ketenproces niet als geheel uitvoeren, ontstaat er congestie in de haven en in het aanloopgebied, net als schaarste op de markt.

In de aanpak van de gevolgen van COVID-19 speelt communicatie een belangrijke rol. Om ervoor te zorgen dat de haven 24/7 operationeel blijft, vindt vanaf 20 maart onder leiding van Allard Castelein twee keer per week het Haven Corona Overleg plaats met vertegenwoordigers van nautische dienstverleners, terminals, belangenorganisaties en andere ketenpartners. We adresseren onderwerpen, vraagstukken en acties met de gehele keten. Het streven is erop gericht de haven van Rotterdam volledig operationeel te houden voor business. Dat lukt.

Mei 2020

Door alle strenge COVID-19-reismaatregelen laat de wisseling van bemanningen op zeeschepen soms maanden op zich wachten. Bovendien is walbezoek niet langer toegestaan, waardoor het lange verblijf aan boord ook een onafgebroken verblijf wordt. De Havenmeester zorgt er samen met andere autoriteiten voor dat bemanningsleden vanuit Rotterdam kunnen repatriëren: zo kunnen al vroeg in de COVID-19-crisis 4.000 bemanningsleden van cruiseschepen via Rotterdam naar huis vertrekken.

Juli 2020

De haven van Rotterdam realiseert in de eerste zes maanden van 2020 een overslag van 218,9 miljoen ton. Dat is 9,1% minder dan in het eerste halfjaar van 2019, hetgeen destijds een overslagrecord was. De economische impact door COVID-19 is de belangrijkste verklaring voor de volumedaling.

September 2020

Na eerst een daling van het aantal besmettingen en een korte periode van stabiliteit neemt het aantal besmettingen in september weer toe. Aanvullende maatregelen om de pandemie te beteugelen zijn aanstaande. Het Havenbedrijf Rotterdam verwacht in september dat de economie zich voorzichtig zal herstellen. Het laatste kwartaal van 2020 is dan aanstaande.

De Wereldhavendagen in Rotterdam trekken jaarlijks honderdduizenden bezoekers en is daarmee het grootste jaarlijkse maritieme evenement van Nederland. De 43e editie van de Wereldhavendagen vindt in verband met COVID-19 onder de naam 'Port Stories 2020' online plaats.

In september houdt het Havenbedrijf Rotterdam een medewerkersonderzoek. Belangrijk om de vinger aan de pols te houden tijdens COVID-19. Op bevoegenheid (werkplezier) scoren we net als vorige keer (november 2019) een 7,8. Hieruit concluderen we dat we goed kunnen omgaan met verandering. Betrokkenheid stijgt 0,3, waardoor we bij het top kwartiel van de industriebenchmark horen. Wij staan achter onze organisatie en werken er graag.

Oktober 2020

In oktober melden we dat het volume van goederenoverslag tot en met het derde kwartaal van 2020 in de haven van Rotterdam 322,3 miljoen ton bedraagt. In vergelijking met het tweede kwartaal 2020 vertonen diverse segmenten duidelijk stijgende volumes. Allard Castelein zegt daarover: *'Het is nu nog te vroeg om te concluderen dat we economisch gezien uit het dal zijn. Toch ben ik optimistisch over de wederopleving van internationale handelsstromen en over de veerkracht van de economie. Het Havenbedrijf Rotterdam, de overheid en bedrijven in onze haven kunnen onze economie samen een kickstart geven door investeringen sneller te starten. Zo behouden we werkgelegenheid, creëren we welvaart en realiseren we verduurzaming in Nederland.'* Hiermee verwijst Allard Castelein naar het in 2020 geïntroduceerde project 'Startmotor'.

November 2020

We werken inmiddels al ruim acht maanden volgens de richtlijnen van het RIVM. Thuiswerken is de standaard, tenzij het absoluut niet anders kan. Eind november besluit de Algemene directie dat het Havenbedrijf Rotterdam in de toekomst een hybride werkvorm gaat hanteren. Gemiddeld 40% van de tijd werken we thuis.

December 2020

We gaan de laatste maand van het jaar in, in de wetenschap dat de vaste rituelen die bij december horen, op afstand gaan plaatsvinden. We kijken ook vooruit naar het nieuwe jaar. Allard Castelein: *'In 2021 moeten we volop aan de bak om onze ambities maximaal te kunnen waarmaken. Onze strategie staat en we hebben goede projecten opgetuigd. Het is nu aan ons om daar stappen in te zetten en het verschil te maken. Woorden én daden! Samen maken we impact!'*

Startmotor jaagt economie aan

COVID-19 heeft negatieve gevolgen voor onze economie. De Nederlandse regering wil dat Nederland zich uit de crisis investeert. De huidige situatie vraagt om daadkrachtige oplossingen. Daarom komt het Havenbedrijf Rotterdam met de 'Startmotor'. Een initiatief waarmee we werken aan een slimme, duurzame haven en tevens zorgen voor het door de regering gewenste aanjagen van de economie. Twaalf projecten geven hier concreet invulling aan. Drie projecten spelen een belangrijke rol:

- De ontwikkeling van een waterstofcluster in Rotterdam, met onder andere de productie van blauwe en groene waterstof en een transportleiding voor waterstof die de locaties voor productie en gebruik met elkaar verbindt.
- Een buisleidingbundel tussen Rotterdam, Chemelot (Geleen) en Noordrijn-Westfalen voor transport van met name waterstof en CO₂. De industrie in het achterland van Rotterdam kan daardoor verduurzamen en Rotterdam kan zijn positie als energiehubs van Noordwest-Europa bestendigen.
- Een derde sleutelproject is Porthos, het CCS-project om CO₂ van de industrie af te vangen en op te slaan onder de Noordzee. Met CCS kunnen we op korte termijn veel CO₂ uit de atmosfeer houden tegen lage kosten.

De Rotterdamse projecten zorgen voor meer structurele banen, een significante bijdrage aan het bruto binnenlands product en een grote CO₂-reductie.

Marktaandeel & Overslag

Door onze geografische ligging is Rotterdam de toegang tot de Europese markt en een belangrijk knooppunt voor wereldwijde goederenstromen. De haven van Rotterdam is de grootste van Europa. Het is ons doel om onze positie als marktleider te behouden en te versterken.

Overslag Rotterdamse haven

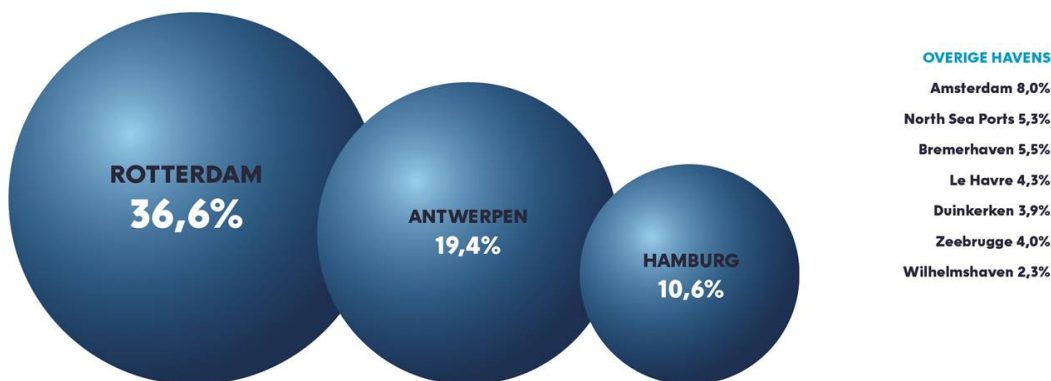
De haven van Rotterdam realiseerde in 2020 een overslag van 436,8 miljoen ton. Dat is 6,9% minder dan 2019. Ondanks de ontwrichtende impact van de COVID-19-pandemie op economie, productie en logistiek, bleef de Rotterdamse haven volledig operationeel. De economische impact door COVID-19 is de belangrijkste verklaring voor de volumedaling.

Overslag Groot Rotterdam is inclusief overslag terminals Hoek van Holland, Dordrecht, Schiedam, Vlaardingingen. Deze overslag betreft voor 2020 4,1% van het totale overslagvolume van de aan-en afvoer. Het bijbehorende zeehavengeld komt niet aan het Havenbedrijf Rotterdam toe en wordt daarom niet in de financiële verslaglegging meegenomen.

Marktaandeel Hamburg - Le Havre range

In 2020 was ons marktaandeel in de Hamburg–Le Havre range (HLH) 36,6%. Een kleine stijging ten opzichte van 2019 (36,4%, marktaandelen zijn t/m Q3).

TOP 3 MARKTAANDEEL HAMBURG—LE HAVRE RANGE



Ontwikkelingen goederenoverslag

Droog massagoed

De Rotterdamse haven biedt voldoende faciliteiten voor de overslag van droog massagoed. Door onze ligging en de diepte van de haven kunnen schepen zonder belemmeringen in Rotterdam terecht. Er werd 63,8 miljoen ton droog massagoed overgeslagen, dat is een krimp van 14,3% ten opzichte 2019. Droog massagoed omvat circa 15% van de overslag in de Rotterdamse haven. Volumedalingen waren er vooral in de overslag van ijzererts en schroot (-24,5%) en kolen (-22,8%). De ijzerertsaanvoer zakte vooral door een sterk gedaalde Duitse staalproductie. De staalfabrieken die voor de levering van erts de Rotterdamse haven gebruiken, werkten op een veel lager productieniveau dan normaal. De vraag naar staal daalde vanaf maart fors door het stilleggen van productie in de auto-industrie en de bouw. Een lage gasprijs zorgde ervoor dat er meer gas en minder kolen werden gebruikt voor energieopwekking. Daarnaast was er een toename van de beschikbare windenergie door weersomstandigheden, waardoor bijschakelen van kolencentrales minder nodig was. Ook lag de Onyx-centrale op de Maasvlakte stil. Biomassa groeide fors (+108,3%) doordat de bijstook in energiecentrales verder groeide. Ook agribulk liet een groei zien, met name door meer import en voorraadopbouw.

Nat massagoed

Er werd 192,0 miljoen ton nat massagoed overgeslagen. Dat was circa 19,2 miljoen ton minder dan in 2019, een daling van 9,1%. In Rotterdam is 44% van het overslagvolume nat massagoed. De overslag van minerale olieproducten daalde sterk met 11,9% door lagere overslag van gasolie/diesel en stookolie. Door COVID-19 was er minder transport en werd er minder diesel/kerosine overgeslagen en door IMO 2020 regelgeving is stookolie sterk teruggelopen. Ook ruwe olie nam af (-10,2%), met name als gevolg van vraaguitval. Enkele grote raffinaderijen draaiden daardoor op een lagere bezettingsgraad dan gebruikelijk. De overslag van LNG daalde met 12,7% ten opzichte van 2019, naar 6,2 miljoen ton. Deze daling komt met name doordat er in Europa in het eerste half jaar vrij hoge voorraden van gas zijn opgebouwd. De overslag van overig nat massagoed steeg licht ten opzichte van 2019.

Containers

In 2020 daalde de containeroverslag licht ten opzichte van 2019. In 2020 werd er 151,1 miljoen ton overgeslagen. Dit is 1,2% lager dan in 2019. Tijdens de eerste maanden van de pandemie liep de overslag terug, vanaf juli herstelde de containeroverslag zich weer enigszins. Met een marktaandeel van 32,1% (tot en met het derde kwartaal 2020, op basis van TEU) blijven we marktleider in het containersegment in de Hamburg–Le Havre range. Ons marktaandeel steeg in vergelijking met 2019 (31,7%, derde kwartaal).

Breakbulk

De Rotterdamse haven is een belangrijke logistieke hub voor de import en export van Roll-on Roll-off (RoRo) lading. Ons marktaandeel in de Hamburg–Le Havre range steeg van 36,8% in 2019 naar 38,9% in 2020 (tot en met het derde kwartaal). In het tweede kwartaal van 2020 was RoRo een van de hardst geraakte sectoren in de COVID-19-crisis. Door de angst voor een harde Brexit, waardoor goederen werden ingeslagen, herstelde de RoRo overslag. Einde 2020 kwam de RoRo overslag uit op 24,0 miljoen ton en dit is 1,2% lager dan in 2019.

Ook de overslag van overig stukgoed daalde flink als gevolg van COVID-19, maar minder hard dan in de meeste havens in de Hamburg-Le Havre range. De overslag kwam uit op 6,0 miljoen ton en dat is 8,3% lager dan in 2019.

(Brutogewicht x 1.000 metrische tonnen)	2020	2019	Vershil (aantal)	Vershil (%)
Ertsen en schroot	22.658	30.006	-7.349	-24,5%
Kolen	17.339	22.449	-5.110	-22,8%
Agribulk	10.279	9.809	470	4,8%
Biomassa	1.849	887	962	108,3%
Overig droog massagoed	11.674	11.333	341	3,0%
Subtotaal droog massagoed	63.798	74.485	-10.687	-14,3%
Ruwe olie	93.561	104.200	-10.640	-10,2%
Minerale olieproducten	60.065	68.164	-8.099	-11,9%
LNG	6.241	7.149	-908	-12,7%
Overig nat massagoed	32.120	31.697	423	1,3%
Subtotaal nat massagoed	191.986	211.211	-19.225	-9,1%
Totaal massagoed	255.784	285.696	-29.912	-10,5%
Deepsea containers	94.999	95.782	-783	-0,8%
Feeder containers	29.655	30.510	-855	-2,8%
Shortsea containers	26.406	26.613	-207	-0,8%
Containers	151.060	152.905	-1.845	-1,2%
Roll-on Roll-off	23.958	24.253	-295	-1,2%
Overig stukgoed	6.005	6.548	-543	-8,3%
Breakbulk	29.963	30.801	-838	-2,7%
Totaal stukgoed	181.023	183.706	-2.683	-1,5%
Totaal overslag	436.807	469.402	-32.595	-6,9%
Totaal in aantallen containers	8.436.240	8.781.185	-344.945	-3,9%
Totaal in aantallen TEU	14.349.446	14.810.804	-461.358	-3,1%

Overslag inclusief overslag terminals Hoek van Holland, Dordrecht, Schiedam en Vlaardingen. Deze overslag betreft voor 2020 4,1% van het totale overslagvolume van de aan- en afvoer. Het bijbehorende zeehavengeld komt niet aan het Havenbedrijf Rotterdam toe en wordt daarom niet in de financiële verslaglegging meegenomen.

(Inter)nationale havensamenwerking

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

Sohar Port and Freezone, Oman: Sohar Port and Freezone is een 50-50 joint venture tussen het Havenbedrijf Rotterdam en de Omaanse overheid. Sohar Port and Freezone ontwikkelt en beheert de haven van Sohar die in de afgelopen periode is gegroeid naar een jaarlijkse ladingoverslag van meer dan 60 miljoen ton.

Pecém, Brazilië: Pecém is een 30/70 joint venture tussen het Havenbedrijf Rotterdam en de deelstaat Ceará in Brazilië. De Rotterdamse participatie in de haven van Pecém biedt kansen voor internationale handelsstromen en investeringen door klanten actief in de Rotterdamse haven. Pecém is een snelgroeiend industrieel havencomplex in Noordoost-Brazilië.

Portbase: Portbase beheert het Port Community Systeem (PCS) van de Nederlandse havens en is een strategische deelneming van het Havenbedrijf Rotterdam (75%). Meer dan 4.700 bedrijven maken gebruik van Portbase.

Veiligheid

Het zorgen voor veiligheid in onze haven is een topprioriteit. Dit doen we voor de scheepvaart, maar ook voor omwonenden, werknemers in de haven, bedrijven en (recreatieve) gebruikers van het havengebied. Nautische veiligheid, transport- en milieuveiligheid, waterveiligheid, sociale veiligheid, persoonlijke veiligheid en cybersecurity staan daarbij centraal. We monitoren jaarlijks het 'veiligheidslandschap' en delen de kennis over de verschillende onderwerpen breder binnen de organisatie.

Ongevallen

2020 was een veilig jaar voor de scheepvaart in de Rotterdamse haven. De veiligheid van het scheepvaartverkeer rapporteren we aan de hand van de Nautische Safety Index (NSI). Dit is een rapportcijfer waarbij we de ernst van ongevallen meewegen. In 2020 kwam de NSI met 7,99 boven de norm van 7,0 uit. Het aantal scheepsongevallen en het aantal incidenten zonder schade bleef nagenoeg gelijk aan die in 2019. Het aantal ernstige scheepsongevallen nam af van vier naar één. Hierdoor steeg de NSI-score.

Slimme aanpak haveninfrastructuur

De haven van Rotterdam is de grootste zeehaven van Europa. Deze positie dankt de haven onder andere aan de goede bereikbaarheid via zee, klanten van wereldklasse, voldoende ontwikkelruimte, de natuurlijke achterlandverbindingen en toenemende aandacht voor sociale infrastructuur. Met een maximale waterdiepte van 24 meter is het als enige van de vier grootste havens in de Hamburg-Le Havre range onbeperkt toegankelijk voor de meest diepstekende schepen. In de haven komen zeevaart, binnenvaart, spoor, weg en pijpleiding samen. In 2020 ontvingen we 28.170 zeeschepen en 92.552 binnenvaartschepen.

Infra Innovation maakt een belangrijk onderdeel uit van onze slimme aanpak van de haveninfrastructuur. Binnen dit programma creëren we waarde met data, door theorie (bijvoorbeeld ontwerprichtlijnen voor constructies) te toetsen aan de praktijk. Een totaalpakket aan optimalisaties, besparingen en ontwerptools stelt ons in staat om de investeringskosten in de maritieme infrastructuur te reduceren. De resultaten laten zien dat we niet alleen besparen op de kosten, maar dat we ook door het minder en duurzamer toepassen van materialen de CO₂-uitstoot met circa tien kiloton reduceren.



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

Bereikbaarheid

Een goede bereikbaarheid is cruciaal voor de haven van Rotterdam. In de herijkte Havenvisie 2030 staat de ambitie om in 2030 Europa's best verbonden haven te zijn. Om ook op langere termijn een excellente multimodale bereikbaarheid te garanderen, zijn de lange termijn bereikbaarheidsopgaven in beeld gebracht. Deze zijn onderverdeeld op basis van geografische ligging:

- Optimalisatie van het 'knooppunt' Rotterdam (haven- en industriecomplex/regio);
- Versterking van de goederencorridors Oost en Zuidoost, in het netwerk Rotterdam-Antwerpen-Ruhrgebied;
- Versterking van de verbindingen met groeiregio's en economische centra via de goederencorridors Oost en Zuidoost en TEN-T corridors.

We vertaalden de overslagprognoses 2030-2040 naar volumes voor de verschillende modaliteiten en voerden een capaciteitsanalyse uit op de beschikbare netwerken. In het fysieke infrastructuurnetwerk levert dit een aantal knelpunten op. We vertaalden ze naar twintig hoofdopgaven in het haven- en industriecomplex/regio en op de nationale en internationale (TEN-T) goederenvervoercorridors.

Samen met onze partners werken we oplossingsrichtingen uit die bijdragen aan de opgaven: we richten ons op het beter benutten van de bestaande infrastructuur (capaciteitsmanagement) en investeren samen met andere partijen in bestaande en nieuwe infrastructuur. De inzet van slimme informatiesystemen en de uitwisseling van data tussen verschillende ketenpartijen helpen ook bij een betere bereikbaarheid. Binnen het Havenbedrijf Rotterdam beschouwen we digitalisering als de 'vijfde modaliteit', naast water, weg, spoor en buisleidingen.

Efficiënte haven digitaliseert

Bij het Havenbedrijf Rotterdam werken we hard aan onze ambitie om de slimste haven in de wereld te worden. We digitaliseren in een steeds hoger tempo. Digitale producten en data hangen met elkaar samen en zijn van elkaar afhankelijk. Niet alleen binnen onze organisatie, maar ook bij onze klanten, waar de fysieke- en digitale wereld steeds meer vervlechten. Met de in 2020 opgestelde integrale digitale strategie hebben we een digitaal fundament voor al onze taken.

Onderdeel van de digitale strategie zijn de volgende drie gebieden:

1. Digitalisering van de Port Authority

Samen met de scheepvaart en andere havenautoriteiten willen we inzetten op de digitalisering van de Port Authority, wat ten goede komt aan de nautische veiligheid, ketenefficiency en het verlagen van emissies. Met behulp van digitalisering kunnen scheepsbezoeken realtime gemonitord en beoordeeld worden. Het gebruik van drones betekent een extra middel om te zorgen voor veiligheid in de haven. Ze bieden een kans op nog beter toezicht en helpen inspecteurs en scheepvaartmeesters om op de juiste tijd op de juiste plek te zijn.

2. Digitalisering van havenontwikkeling en -beheer

Havenontwikkelingsactiviteiten en havenbeheeractiviteiten worden gedigitaliseerd. Te denken valt aan administratie van assets en contractgegevens in SAP, ruimtelijke data in GIS en tekeningen in Autocad. Assets zullen steeds vaker een IT component bevatten: denk aan sensoren en camera's die informatie kunnen verzamelen en datamodellen die nieuwe inzichten kunnen geven. Hiermee kunnen we bijvoorbeeld de conditie en beschikbaarheid van terreinen, vastgoed en infrastructuur verbeteren of klanten inzicht en transparantie bieden in hun (ruimte)gebruik.

3. Commerciële digitale strategie

Met de commerciële digitale strategie willen we de logistieke ketens waar Rotterdam onderdeel van is optimaliseren en bijdragen aan verdere verbetering van verbindingen naar het achterland en andere belangrijke logistieke hubs. Samen met het havenbedrijfsleven werken we aan verschillende digitale applicaties die de doorvoer door de haven beter voorspelbaar, sneller, veiliger, slimmer, duurzamer en transparanter maken. Enkele voorbeelden:

- PortXchange is een applicatie waarmee rederijen, agenten, terminals en andere dienstverleners alle activiteiten tijdens een port call optimaal kunnen plannen, uitvoeren en monitoren op basis van gestandaardiseerde data-uitwisseling. Dit resulteert in verbeterde voorspelbaarheid, besparing in wachttijden, lagere kosten en lagere CO₂-uitstoot.
- In samenwerking met Portbase biedt Nextlogic een integrale planning voor de afhandeling van de containerbinnenvaart in de Rotterdamse haven. Dit leidt tot een optimale inzet van de assets van deepsea terminals, empty depots en barge operators en maakt het binnenvaartproduct efficiënt en betrouwbaar voor verladers en expediteurs.
- Cargo Tracker is de opvolger van Boxinsider, een track & trace dienstverlening voor containers die we in 2019 ontwikkelden. Sinds 2020 biedt Portbase deze tool aan. De nieuwe service stelt betrokken partijen in staat om op de hoogte te blijven van lading die zij behandelen of waarvan zij ontvanger zijn.

Energietransitie

Het Havenbedrijf Rotterdam wil de haven van Rotterdam ontwikkelen tot de plaats waar de energietransitie vorm krijgt. De bedrijven in de Rotterdamse haven stoten veel CO₂ uit, maar hebben ook veel kennis van energie, energie-intensieve productieprocessen en CO₂-reductie. Dat maakt de haven van Rotterdam bij uitstek geschikt om internationaal koploper te zijn in het ontwikkelen en het grootschalig toepassen van technieken om CO₂-uitstoot van de industrie tot vrijwel nul terug te brengen.

Uitgangspunt bij de energietransitie is het in 2018 gepresenteerde rapport van de regionale industrietafel voor het Nationaal Klimaatakkoord: 'In drie stappen naar een duurzaam industriecluster Rotterdam- Moerdijk'. Hierin staan concrete plannen die het Rotterdamse haven- en industriecomplex in lijn zullen brengen met lokale, nationale en internationale klimaatdoelstellingen. We gaan uit van drie stappen.

Stap 1

In stap 1 neemt de industrie efficiency-maatregelen. Restwarmte wordt gebruikt om woningen, bedrijfsgebouwen en kassen te verwarmen. CO₂ wordt afgevangen en opgeslagen onder de Noordzee. Deze ontwikkelingen vragen de komende jaren veel extra infrastructuur, zoals pijpleidingen en kabels. Een voorbeeld is Porthos:

Energie Beheer Nederland (EBN), Gasunie en het Havenbedrijf Rotterdam hebben samen de ambitie een basisinfrastructuur te realiseren voor het verzamelen en transporteren van CO₂ in het Rotterdamse haven- en industriecomplex voor opslag in (lege) gasvelden in de Noordzee. Dit gebeurt binnen het project Porthos: Port of Rotterdam CO₂ Transport Hub & Offshore Storage. Een belangrijke mijlpaal bereikte Porthos begin oktober 2020. Toen stelde de Europese Commissie voor het Porthosproject 102 miljoen euro subsidie toe te kennen.

Stap 2

Stap 2 is het veranderen van het energiesysteem. In plaats van olie en gas te gebruiken voor verwarming, zal de industrie overstappen op elektriciteit en (groene) waterstof. Daarvoor is veel en betaalbare elektriciteit nodig uit bronnen als wind en zon. Een voorbeeld is het gebruik van waterstof:

In een paar jaar tijd is waterstof geëvolueerd van eeuwige belofte als transportbrandstof naar een breed gedragen sleutel van de energietransitie. In onze visie op waterstof moet in 2050 de haven van Rotterdam een waterstofhub zijn voor Noordwest-Europa, waar jaarlijks 20 miljoen ton waterstof doorheen gaat. Een actueel voorbeeld van de ontwikkeling van waterstof is een initiatief van Air Liquide en het Havenbedrijf Rotterdam om in 2025 1.000 vrachtwagens op waterstof te laten rijden in Nederland, België en het westen van Duitsland. Verschillende partners uit de supplychain, zoals VDL Groep, Vos Logistics en Jongeneel Transport sloten zich aan bij het initiatief.

Stap 3

Bij stap 3 gaat het om vervanging van fossiele grondstoffen. Dit kan door gebruik van biomassa, gerecyclede materialen, groene waterstof en CO₂. Een voorbeeld is de productie van synthetische kerosine:

In samenwerking met Rotterdam The Hague Airport en Rotterdam The Hague Innovation Airport doen we onderzoek naar grootschalige productie van duurzame, synthetische vliegtuigbrandstof in de haven van Rotterdam. De komende jaren komt op Rotterdam The Hague Airport een proefinstallatie die dagelijks 1.000 liter synthetische kerosine maakt. Samen met de partners zoeken we ook uit wat ervoor nodig is om een dergelijke fabriek op te schalen naar een veel grotere productiecapaciteit.

Duurzaam transport

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

Financiële resultaten en investeringsportfolio

Om blijvend in staat te zijn om als ondernemende ontwikkelaar te investeren in de haveninfrastructuur en in te spelen op de kansen die de energietransitie en digitalisering met zich meebrengen, is voldoende investerend vermogen voor het Havenbedrijf Rotterdam belangrijk. De financiële ruimte om te kunnen investeren, is onder andere afhankelijk van de operationele opbrengst- en kostenontwikkeling, het rendement op onze investeringen, de omvang van ons investeringsportfolio (gepland, in realisatie en voltooid) en de afspraken met verschaffers van eigen en vreemd vermogen.

Solide resultaat

In 2020 hielden we onze financiële gezondheid vast. Onze omzet van 753,3 miljoen euro nam ten opzichte van 2019 toe met 6,6%. Het resultaat voor belasting bedraagt 272,6 miljoen euro en is daarmee 31,6 miljoen euro (13%) hoger dan in 2019. Deze toename komt door hogere opbrengsten uit contracten.

Focus op strategische thema's

In 2020 maakten we net als in de afgelopen jaren extra budget vrij voor onze strategische thema's: energietransitie, digitalisering en innovatie. Het doel achter deze budgetruimte is het versneld ontwikkelen van de kansen die de strategische thema's de Rotterdamse haven bieden.

Investeringsportfolio

In 2020 investeerden we 265,8 miljoen euro, waarvan 257,5 miljoen euro (bruto) in materiële vaste activa en 8,3 miljoen euro in financiële vaste activa. Onze investeringen zien toe op de ontwikkeling van infrastructuur voor onze nieuwe en bestaande klanten en de ontwikkeling van het maatschappelijk karakter van het Rotterdamse haven- en industriecomplex. Investerings voor nieuwe en bestaande klanten leiden tot een direct financieel rendement. Voor de investeringen in het publieke domein is dit niet het geval. Wij bewaken de balans tussen beide. In 2020 investeerden we in havenontwikkeling, energietransitie, digitalisering en in internationale havenontwikkeling.

Alle ratio's voldoen ruim aan de normwaarden

Het Havenbedrijf Rotterdam stuurt op een financiële positie passend bij tenminste een A-rating om de investeringsambities waar te maken en bij onverwachte tegenwind bedrijfsactiviteiten te kunnen blijven uitvoeren. Op basis van ons lange termijn financieringsmodel zijn onze kasstromen positief. De verwachting is dat de hoeveelheid vreemd vermogen van het Havenbedrijf Rotterdam op de lange termijn ongeveer op het huidige niveau blijft. Hierbij vullen wij onze financiering in met een mix van leningen en kapitaalmarktproducten. De belangrijkste financiële ratio's die wij volgen zijn: netto schuld ten opzichte van de EBITDA, de solvabiliteit en de interest coverage ratio. Alle ratio's voldoen ruim aan de normwaarden, zoals opgenomen in de financieringscontracten. In 2020 hebben we 70 miljoen euro vreemd vermogen aangetrokken om onze werkkapitaalpositie te versterken. Inmiddels hebben we hier ook al weer 25 miljoen euro van terugbetaald.

Balans

	Ref.	31 december 2020	31 december 2019
Activa			
Vaste activa			
Materiële vaste activa	1	4.011.016	3.927.452
Financiële vaste activa	2	1.377.751	1.279.997
		5.388.767	5.207.449
Vlottende activa			
Vorraden		628	591
Vorderingen	3	181.321	180.225
Liquide middelen	4	206.836	136.093
		388.785	316.909
Totaal activa		5.777.552	5.524.358

Passiva			
Eigen vermogen			
Geplaatst aandelenkapitaal	5	900.000	900.000
Agio	5	391.200	391.200
Wettelijke reserves	5	49.571	75.016
Overige reserves	5	2.488.207	2.350.245
Te bestemmen resultaat	5	351.718	238.860
		4.180.696	3.955.321
Voorzieningen	6	57.018	59.726
Langlopende schulden	7	1.353.694	1.308.943
Kortlopende schulden	8	186.144	200.368
Totaal passiva		5.777.552	5.524.358

(Voor resultaatbestemming, bedragen x € 1.000)

Winst- en verliesrekening

	Ref.	2020	2019
Netto-omzet	11	714.959	669.874
Overige bedrijfsopbrengsten	11	38.296	36.700
Som der bedrijfsopbrengsten		753.255	706.574
Lonen, salarissen en sociale lasten	12	-116.219	-116.685
Afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen van vaste activa	1	-161.428	-153.394
Overige bedrijfslasten	13	-159.504	-156.489
Som der bedrijfslasten		-437.151	-426.568
Bedrijfsresultaat		316.104	280.006
Financiële baten en lasten	15	-45.343	-41.732
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen		270.761	238.274
Belastingen	16	79.147	-2.094
Resultaat deelnemingen	17	1.810	2.680
Resultaat na belastingen		351.718	238.860

(Bedragen x € 1.000)