

Havenbedrijf Rotterdam N.V.
t.a.v. dhr. B. Siemons, CEO
Wilhelminakade 909
3072 AP Rotterdam

Jodenbreestraat 25
1011 NH Amsterdam

T: +31 6 5186 7379
E: hello@advocatesforthefuture.org

Amsterdam, 18 juni 2025

Mr Maikel van Wissen
E: maikel.vanwissen@advocatesforthefuture.org
T: +31 6 5186 7379

Our ref: 250618_AftF_Schriftelijke reactie op brief HbR

Zonder concreet plan, geen verandering

Geachte heer Siemons,

"De activiteiten van onze klanten in de Rotterdamse haven gaan gepaard met broeikasgasemissies. CO₂ is een veroorzaker van klimaatverandering, met als indirect gevolg dat wereldwijd verschillende mensenrechten, waaronder het recht op leven, onder druk komen te staan. Door te focussen op de energietransitie willen we de haven van Rotterdam tegen 2030 in lijn brengen met een reductie van CO₂ van 55% ten opzichte van 1990 en klimaatneutraliteit in 2050."

Dit valt te lezen in het Jaarverslag 2024 van Havenbedrijf Rotterdam N.V. (hierna het **"Havenbedrijf"**). Het Havenbedrijf erkent hiermee dat de uitstoot van broeikasgassen grote gevolgen heeft voor het klimaat en inbreuk maakt op mensenrechten.¹ Tevens erkent het Havenbedrijf dat de activiteiten van de klanten in de Rotterdamse haven een wezenlijke bijdrage hieraan leveren.

Volgens eigen opgave van het Havenbedrijf wordt circa 13 procent van de energie in Europa door de haven van Rotterdam gevoerd, en wel in de vorm van fossiele brandstoffen.² Daarmee faciliteert het Havenbedrijf activiteiten die een ongekennde schade veroorzaken. Niet alleen voor mens en planeet, maar ook in economische termen. Een recente studie toont aan dat de door de fossiele industrie veroorzaakte schade alleen al als gevolg van extreme hitte – en dus geen andere weersevenementen, zoals overstromingen of tropische stormen – wereldwijd meer dan USD 28.000 miljard bedraagt.³

Desondanks schrijft u in uw brief van 10 februari 2025 dat het ontwikkelen van een plan voor de afbouw van de fossiele activiteiten in de Rotterdamse haven *"niet aan de orde"* is. Sterker nog, enkele dagen daarvoor stuurde het Havenbedrijf, samen met de provincie Zuid-Holland en Deltalings, een brandbrief aan het kabinet met een oproep voor nieuwe subsidies aan de fossiele industrie in de haven.⁴ Het Havenbedrijf zet daarmee in op het behoud van de bestaande, fossiele industrie, in plaats van te werken aan de haven van de toekomst.

Door niet met een adequaat actieplan te komen, handelt het Havenbedrijf in strijd met de op haar maatschappelijke en juridische zorgplicht. Het Havenbedrijf draagt niet alleen bij aan de toenemende schade als gevolg van klimaatverandering, maar zet ook de toekomst van de haven op het spel.

¹ Overigens geldt dit niet alleen voor CO₂, maar ook voor andere broeikasgassen. Zo dragen de activiteiten in de Rotterdamse haven in significante mate bij aan de uitstoot van methaan, een zeer krachtig broeikasgas dat 80 maal meer impact heeft dan CO₂.

² <https://www.portofrotterdam.com/nl/nieuws-en-persberichten/reactie-onderzoek-ce-delft-directe-indirecte-uitstoot-havengebied-rotterdam>.

³ Callahan & Mankin, 'Carbon majors and the scientific case for climate liability', Nature 2025, p. 893.

⁴ Brief 5 februari 2025, Urgente steun voor de Rotterdamse haven in de Voorjaarsnota 2025 (kenmerk: PZH-2025-868684905 / DOS-2021-0002442).

Geen klimaatplannen voor overgrote deel van uitstoot

Op papier heeft het Havenbedrijf zich gecommitteerd aan de doelstelling om "*de haven van Rotterdam tegen 2030 in lijn [te] brengen met een reductie van CO₂ van 55% ten opzichte van 1990 en klimaatneutraliteit in 2050.*"⁵ Deze doelstelling is uitgewerkt in de zogenoemde "Klimaatdoelen 2030" van het Havenbedrijf.⁶ Recent onderzoek van CE Delft, uitgevoerd mede in opdracht van Advocates for the Future, toont aan dat de klimaatplannen van het Havenbedrijf enkel betrekking hebben op een verwaarloosbaar deel van de uitstoot van de Rotterdamse haven.⁷

CE Delft berekende dat de totale uitstoot van de Rotterdamse haven 604 Mton CO₂e bedraagt, waarvan circa 4% (20,3 Mton) in het havengebied wordt uitgestoten en 96% (584 Mton) buiten de haven. Ter vergelijking: dit komt neer op ongeveer 60x de uitstoot die Schiphol rapporteert (ongeveer 10 Mton in 2023),⁸ of 70x de uitstoot die Tata Steel rapporteert (ongeveer 8,5 Mton in 2023).⁹ Het onderzoek van CE Delft toont aldus aan dat het Havenbedrijf een enorme uitstoot van broeikasgassen faciliteert,¹⁰ en dat zij voor het overgrote deel van die uitstoot geen klimaatplannen heeft.

Hoewel het Havenbedrijf zich ten minste al sinds het *Rotterdam Climate Initiative* in 2007 heeft gecommitteerd om de uitstoot van broeikasgassen tegen te gaan, blijkt dat de totale uitstoot over de afgelopen vijftien jaar niet wezenlijk is gedaald. Weliswaar rapporteert het Havenbedrijf een daling van de *directe* uitstoot in het havengebied gedurende de periode 2016 – 2020, van 30,6 Mton in 2016 tot 20,3 Mton CO₂e in 2020. Deze daling is echter grotendeels het gevolg van de afbouw van het gebruik van kolen in energiecentrales. De uitstoot van de industrie binnen het havengebied is in de door het Havenbedrijf gerapporteerde cijfers vrijwel constant gebleven. Bovendien constateert CE Delft dat de *indirecte* uitstoot buiten het havengebied sinds 2010 niet is gedaald en de aanvoer van fossiele grondstoffen vrijwel constant is gebleven.

Havenbedrijf heeft een eigen verantwoordelijkheid

In uw brief wijst u op allerlei *andere* partijen die in beweging moeten komen: overheden, klanten in het havengebied, industriële partijen, etc. Dat is geen juiste uitleg van de *eigen* maatschappelijke en juridische verantwoordelijkheid van het Havenbedrijf.

Ondernemingen zoals het Havenbedrijf hebben een eigen (deel)verantwoordelijkheid om, binnen hun mogelijkheden, hun bijdrage aan gevaarlijke klimaatverandering tegen te gaan. Dit heeft het gerechtshof Den Haag recent bevestigd in de *Milieudefensie/Shell* zaak.¹¹ Volgens het hof is klimaatverandering de grootste crisis van deze tijd, waarvan het gevaar zo groot is dat het op diverse plaatsen op aarde levensbedreigend kan zijn en wereldwijd het bestaan van mens en dier ingrijpend in negatieve zin zal beïnvloeden.

De omstandigheid dat diverse actoren een rol hebben te spelen bij het tegengaan van klimaatverandering, ontslaat individuele ondernemingen niet van hun eigen verantwoordelijkheid. Volgens het hof hebben grote ondernemingen, die het klimaatprobleem mede veroorzaken en een bijdrage kunnen leveren aan het tegengaan hiervan, een eigen zorgplicht. Dit betekent dat zij

⁵ Jaarverslag 2024, Havenbedrijf Rotterdam N.V., p. 254.

⁶ Havenbedrijf Rotterdam, Klimaatdoelen 2030 (<https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/2023-09/klimaatdoelen-havenbedrijf-rotterdam.pdf>).

⁷ CE Delft, Analyse klimaatplannen van Rotterdam (december 2024, <https://ce.nl/publicaties/analyse-klimaatplannen-haven-van-rotterdam/>).

⁸ Zie Jaarverslag Schiphol 2023, p. 164.

https://downloads.ctfassets.net/biom0eqyyi6b/6FIsfJ3Ab26LkQNXZrsMsC/ba4e2104dc016b45fe1c51592d05d4bd/2023_Annual_Report_Schiphol.pdf.

⁹ Zie Jaarverslag TATA Steel Nederland 2023, p. 168. <https://www.tatasteelnederland.com/sites/default/files/tata-steel-jaarverslag-2023-2024-digitaal.pdf>.

¹⁰ De gefaciliteerde uitstoot is de uitstoot van broeikasgassen die samenhangen met de fossiele activiteiten van de klanten van het Havenbedrijf in de Rotterdamse haven.

¹¹ Hof Den Haag 12 november 2024, ECLI:NL:GHDHA:2024:2099.

een passende bijdrage moeten leveren aan het reduceren van de uitstoot van broeikasgassen. Niet alleen ten aanzien van hun eigen uitstoot, maar ook de uitstoot van hun klanten.

Voor het Havenbedrijf weegt deze verantwoordelijkheid extra zwaar. Het Havenbedrijf is namelijk geen gewoon bedrijf, maar een overheidsdeelneming met de gemeente Rotterdam en het Rijk als publieke aandeelhouders. Als overheidsdeelneming dient het Havenbedrijf mede oog te houden op het publieke belang, waaronder de bescherming van huidige en toekomstige generaties tegen gevaarlijke klimaatverandering, behoud van biodiversiteit, duurzame welvaart en werkgelegenheid.

Het Havenbedrijf kan de *eigen* verantwoordelijkheid dus niet op *andere* partijen afwentelen, maar dient – binnen de mogelijkheden van het bedrijf – passende maatregelen te treffen die de bijdrage van de Rotterdamse haven aan klimaatverandering daadwerkelijk verminderen. Deze verantwoordelijkheid is niet beperkt tot het reduceren van de uitstoot van de eigen bedrijfsvoering, maar omvat mede de door het Havenbedrijf *gefaciliteerde* uitstoot. Oftewel, de uitstoot van broeikasgassen die samenhangen met de fossiele activiteiten van de klanten van het Havenbedrijf in de Rotterdamse haven.

Zonder concrete doelstellingen geen verandering

Het Havenbedrijf heeft, zoals gezegd, geen concrete reductiedoelstellingen voor de bulk van de door het bedrijf gefaciliteerde uitstoot van broeikasgassen. Evenmin blijkt uit uw brief dat het Havenbedrijf maatregelen neemt die tot een reductie van deze uitstoot zullen leiden in lijn met de doelstellingen van Parijs. De door u genoemde huidige maatregelen, waarbij onder meer publiek geld wordt ingezet voor kortingen aan fossiele bedrijven, zijn ongericht en ontoereikend.

Het duurzaamheidsverslag van het Havenbedrijf bevat – anders dan bijvoorbeeld het duurzaamheidsverslag van Schiphol (een met het Havenbedrijf vergelijkbare overheidsdeelneming) – geen informatie over de totale omvang van de door het Havenbedrijf gefaciliteerde uitstoot van broeikasgassen. Dit terwijl uit de reactie die het Havenbedrijf op 16 december 2024 op het onderzoek van CE Delft gaf, blijkt dat zij wel degelijk weet dat de gefaciliteerde uitstoot uitermate groot is – en dat het mogelijk is om deze informatie in kaart te brengen.

Evenmin heeft het Havenbedrijf concrete reductiedoelen geformuleerd voor de activiteiten in de Rotterdamse haven die het meest bijdragen aan klimaatverandering. Daarbij moet worden gedacht aan activiteiten rondom (i) olieraffinaderijen, (ii) scheepvaart, (iii) op- en overslag van fossiele grondstoffen, (iv) energiecentrales en (v) de petrochemische industrie. Activiteiten die verantwoordelijk zijn voor de bulk van de door het Havenbedrijf gefaciliteerde uitstoot.

In uw brief haalt u verschillende initiatieven van het Havenbedrijf aan die gericht zouden zijn op het reduceren van de uitstoot van broeikasgassen. Zo verwijst u naar kortingen op havengelden voor duurzame(re) schepen, concrete afspraken over CO₂-reducties in klantcontracten en kortingen voor landklanten die investeren in verduurzaming. Uit de duurzaamheidsrapportages van het Havenbedrijf valt niet op te maken welke reducties met deze maatregelen worden beoogd en in hoeverre deze maatregelen effectief zijn.

Hoewel u in uw brief schrijft dat "*de gevolgen van klimaatverandering zoveel mogelijk moeten worden beperkt*", is de realiteit dat het klimaatbeleid van het Havenbedrijf uiterst gebrekkig en op geen enkele manier toereikend is om de door het Havenbedrijf genoemde reductiedoelstellingen te behalen.

Een robuust klimaatplan vergt dat voor de belangrijkste activiteiten in de Rotterdamse haven in kaart wordt gebracht wat de uitstoot van broeikasgassen is (in scope 1, 2 en 3). En dat aan deze activiteiten concrete doelstellingen worden gekoppeld om tot een reductie te komen die in lijn is met de doelstellingen van het Parijsakkoord. Daarbij heeft het Havenbedrijf de vrijheid om te bepalen welke maatregelen worden genomen om deze doelstellingen te behalen, zolang deze daadwerkelijk tot de benodigde reducties zullen leiden.

Behalen doelstellingen vereist afbouw van fossiele activiteiten

Klimaatverandering is de grootste bedreiging voor de manier van leven van huidige en toekomstige generaties. De enige manier om deze bedreiging tegen te gaan is het zo snel mogelijk afbouwen van alle fossiele activiteiten. Dat geldt dus ook voor de fossiele activiteiten in de Rotterdamse haven, het grootste fossiele industriecomplex in West-Europa.

U stelt dat in de huidige contracten met fossiele bedrijven *"geen afspraken zijn ingebouwd"* waarmee een afbouw kan worden afgedwongen. Los van de vraag of dat feitelijk juist is, zou dit *juist* een reden voor het Havenbedrijf moeten zijn om een plan te ontwikkelen. Geen enkel contract is statisch, zeker in het geval van duurovereenkomsten die volgens u al decennialang voortduren. Situaties kunnen veranderen, in het bijzonder in het geval van een crisis van deze omvang. Daarbij is het juist van belang zo vroeg mogelijk het gesprek aan te gaan en afspraken met elkaar te maken over een gestructureerde afbouw. Relevant in dit verband is ook dat niet alleen het Havenbedrijf, maar ook de fossiele klanten – allemaal grote multinationals, of onderdeel daarvan – medeverantwoordelijk zijn voor het terugdringen van emissies in lijn met het Parijsakkoord. Stilzitten is voor geen enkele partij een verdedigbare optie.

In uw brief stelt u dat het Havenbedrijf *"niet in een positie [is] waarin zij structureel kan ingrijpen in dit marktmodel van vraag en aanbod."* Dit doet geen recht aan de rol die het Havenbedrijf nu al speelt in de strategische ontwikkeling van de Rotterdamse haven, zoals ook door u beschreven. De door u genoemde inspanningen van het Havenbedrijf bevestigen juist dat het Havenbedrijf mogelijkheden heeft om sturing te geven aan de bedrijvigheid in de Rotterdamse haven. Wat echter ontbreekt is een duidelijke koers en concrete, tijdsgebonden doelstellingen die daadwerkelijk leiden tot de benodigde afbouw van fossiele activiteiten over de volle breedte van de uitstoot die het Havenbedrijf faciliteert.

Een afbouwplan is noodzakelijk om de activiteiten in de Rotterdamse haven in lijn te brengen met de klimaatdoelstellingen van Parijs. De huidige *"ombouw van bestaande fossiele bedrijvigheid"*, zoals de ontwikkeling van waterstof en de ondergrondse CO₂-opslag, leidt niet tot minder fossiele uitstoot. Integendeel, deze tussenoplossingen verlengen de levensduur van de fossiele industrie en creëren een fossiele *lock-in* die de noodzakelijke transitie naar een duurzame haven belemmert.¹²

Door nu te kiezen voor gerichte afbouw in plaats van vertragingstactieken, kan het Havenbedrijf voorkomen dat de haven later wordt geconfronteerd met hoge transitiekosten, verloren investeringen en economische schade. Een dergelijk plan is ook cruciaal voor het behoud van economische activiteiten en werkgelegenheid in de haven op de langere termijn.

Het is voor alle *stakeholders* essentieel dat het Havenbedrijf duidelijke doelstellingen formuleert en de regie voert. Uit recente berichtgeving blijkt dat het Havenbedrijf al meerdere malen verrast is door plotselinge bedrijfssluitingen. Naarmate fossiele sectoren verder onder druk komen te staan door de benodigde transitie zal dit risico alleen maar toenemen. Een gecontroleerde afbouw van fossiel gelijktijdig met de opbouw van duurzame activiteiten valt te verkiezen boven een ongeplande en chaotische implosie van de "status quo industrie", zoals in Detroit na het ineensinken van de auto-industrie. Alleen met een plan kan het Havenbedrijf tijdig anticiperen op veranderingen en een sociaal rechtvaardige transitie ondersteunen.

Ook voor het bedrijfsleven is duidelijkheid essentieel. U stelt dat het *"investeringsklimaat momenteel onder druk staat"*. Die druk zal echter alleen maar toenemen als het Havenbedrijf geen helder perspectief biedt. Zonder een duidelijke koers zullen nieuwe investeringen uitblijven.

¹² Zie ook de brief van 17 maart 2025 van Advocates for the Future:
https://advocatesforthefuture.org/images/document/15841853/250317_AftF_Briefaanhetkabinetmbtsteunvoorindustrie-e3szj9QF-ed5RfgsMFQrXA.pdf

Het risico is dan groot dat de Rotterdamse haven achterblijft met een verouderde, fossiele infrastructuur, met alle gevolgen van dien voor de werkgelegenheid en het verdienvermogen van de regio.

Kortom: het Havenbedrijf kan het zich niet veroorloven nog langer te dralen en dient met een concreet afbouwplan voor de fossiele activiteiten in de Rotterdamse haven te komen.

Afsluiting

Met uw brief bevestigt u onze zorgen die wij eerder met u hebben gedeeld.¹³ Hoewel u in uw brief herhaaldelijk benadrukt dat het Havenbedrijf belang hecht aan het beperken van de bijdrage van de Rotterdamse haven aan klimaatverandering, is de feitelijke situatie dat:

1. het klimaatbeleid van het Havenbedrijf gebrekkig is en ontoereikend om de doelen van Parijs te bereiken;
2. het Havenbedrijf het grootste deel van de gefaciliteerde uitstoot die voortkomt uit de fossiele activiteiten in de Rotterdamse haven niet rapporteert;
3. het Havenbedrijf geen concrete reductiedoelstellingen heeft gesteld voor de fossiele activiteiten in de Rotterdamse haven met de grootste uitstoot van broeikasgassen;
4. het Havenbedrijf geen afbouwplan voor de fossiele activiteiten in de Rotterdamse haven heeft.

Ook blijkt dat het Havenbedrijf zich hard blijft maken voor de bestaande fossiele industrie in de Rotterdamse haven en daarmee het behalen van de klimaatdoelen zelfs tegenwerkt. Het gros van de klimaatplannen in de Rotterdamse haven is gericht op het "vergroenen" van de bestaande fossiele industrie, maar laat het grootste gedeelte van de (indirecte) uitstoot van deze partijen ongemoeid. Ook heeft het Havenbedrijf recent succesvol bij het kabinet gelobbyd voor de hernieuwing van fossiele subsidies.

Met dit beleid draagt het Havenbedrijf willens en wetens bij aan de overschrijding van de 1,5°C doelstelling in het Parijsakkoord. Daarmee handelt zij in strijd met de op haar rustende juridische en maatschappelijke zorgplicht. Dit weegt extra zwaar gezien de publieke taak van het Havenbedrijf als overheidsdeelneming om het publieke belang te beschermen.

Tegen deze achtergrond zouden wij graag van u vernemen hoe het Havenbedrijf haar *commitment* aan de doelstellingen van Parijs meent te rijmen met de constatering dat het bedrijf voor de bulk van de uitstoot van de haven geen reductieplannen heeft, laat staan een plan voor de noodzakelijke afbouw van de fossiele activiteiten in de haven.

Wij ontvangen uw reactie graag uiterlijk binnen zes weken na dagtekening van deze brief. Uiteraard zijn wij beschikbaar voor nader overleg.

Met vriendelijke groet,



Advocates for the Future
Maikel van Wissen

¹³ In onze brief van 31 oktober 2024 en tijdens onze bespreking van 29 november 2024.