

**Onderwerp: Reactie op brief d.d. 12 mei 2026**

Geachte heer, mevrouw,

Hartelijk dank voor uw brief van 12 mei 2026.

Wij waarderen de gesprekken die wij sinds oktober 2024 met Advocates for the Future voeren over de transitie van de Rotterdamse haven. We spreken doorlopend met veel verschillende groepen over de haven. Al deze gesprekken helpen ons in onze verdere gedachtevorming over dit complexe thema. Uit onze gesprekken met Advocates for the Future blijkt dat we beiden streven naar een klimaatneutrale en concurrerende haven, en dat we beiden willen bijdragen aan de noodzakelijke transitie.

In haar brief eist Advocates for the Future dat het Havenbedrijf zijn klimaatbeleid aanpast. Zij eist met name dat het Havenbedrijf een plan opstelt voor de gefaseerde afbouw van fossiele activiteiten in de haven. Als bedrijven in de haven dit plan niet vrijwillig volgen, moet het Havenbedrijf dit volgens Advocates for the Future afdwingen.

De haven van Rotterdam is een belangrijk knooppunt voor de industrie en wereldwijde handel dankzij haar ligging, infrastructuur en achterlandverbindingen. In de haven zijn ongeveer 3.000 bedrijven gevestigd waardoor de haven goed is voor ca. 182.000 arbeidsplaatsen (direct en indirect in Rotterdam-Rijnmond). Ongeveer 13% van de Europese energievraag komt via de Rotterdamse haven binnen en bedrijven in de haven verwerken meer dan 30% van alle containerimport en -export voor Noordwest-Europa. De haven is daarmee van grote economische en maatschappelijke waarde voor haar regio, Nederland en Europa.

Het Havenbedrijf zet zich al geruime tijd actief in om de transitie naar een klimaatneutrale haven in 2050 mogelijk te maken. Vanwege de vitale rol die de haven vervult, komen in deze transitie verschillende zwaarwegende publieke belangen samen, waaronder het terugdringen van CO<sub>2</sub>e-emissies en de leveringszekerheid van onder andere energie, consumentenproducten en grondstoffen. Daarnaast is de Rotterdamse haven van belang voor de strategische autonomie van

Europa en het Europees concurrentievermogen. Wij zetten ons in om de transitie aan te jagen op een wijze die recht doet aan deze belangen, die past binnen het wettelijk kader en die aansluit bij onze rol als beheerder en ontwikkelaar van de haven. We zien dat bedrijven in de haven in een periode van grote geopolitieke onzekerheid en in een hoog competitieve markt opereren en de transitie proberen te maken. We zien daarbij tegen welke obstakels zij aanlopen. Ons beleid is erop gericht om in de haven de juiste randvoorwaarden en infrastructuur voor de transitie te scheppen, en obstakels waar mogelijk weg te nemen, passend bij onze rol binnen het havengebied. We zullen dit nader toelichten in hoofdstuk 1 van deze brief.

Het Havenbedrijf is ervan overtuigd dat zij niet gehouden is bedrijven in de haven te dwingen hun fossiele activiteiten volgens een specifiek pad af te bouwen. Het tempo en de wijze waarop de uitstoot van broeikasgassen wereldwijd moet worden teruggedrongen, vormen een belangrijk onderdeel van een voortdurend maatschappelijk en politiek debat over de mondiale energietransitie. In dit complexe debat spelen de hiervoor genoemde zwaarwegende belangen een rol, en de afweging van die belangen is voorbehouden aan de politiek. De Europese en Nederlandse wetgevers stellen de doelstellingen en maken wetten en beleid om de energietransitie in Europa op een eerlijke en ordelijke wijze te laten verlopen, met oog voor een concurrerend en strategisch onafhankelijk Europa.

Zowel de Europese als de Nederlandse wetgeving richt zich op de reductie van CO<sub>2</sub>e-emissies, en niet rechtstreeks op de gedwongen afbouw van fossiele activiteiten. Hoewel het reduceren van die emissies zal leiden tot een afname van de afhankelijkheid van fossiele activiteiten, is de realiteit dat fossiele activiteiten op dit moment nog nodig zijn om de samenleving draaiend te houden. Veel wetenschappelijke scenario's houden er rekening mee dat deze activiteiten ook in 2050 nog (zij het in beperktere mate) nodig zullen zijn. Technologieën zoals het afvangen en opslaan van CO<sub>2</sub> maken dit ook mogelijk in een klimaatneutrale samenleving.

Het past niet bij de rol die het Havenbedrijf vervult om bedrijven in de haven te dwingen hun fossiele activiteiten volgens een specifiek pad af te bouwen. Het Havenbedrijf beschikt ook niet over de juiste middelen om bedrijven daartoe te verplichten. Maar zelfs als die rol wel aan het Havenbedrijf zou zijn toebedeeld en zij over de juiste middelen zou beschikken, zou het opleggen van een gedwongen afbouwpad niet een effectief middel zijn om CO<sub>2</sub>e-emissies terug te dringen en zou het op lokaal niveau grote negatieve gevolgen hebben. We lichten dit toe in hoofdstuk 2 van deze brief.

We ronden de brief in hoofdstuk 3 af met een conclusie.

## **1. De rol van het Havenbedrijf en de maatregelen die het Havenbedrijf neemt om de haven te verduurzamen**

### *a. Achtergrond van het Havenbedrijf*

Het Havenbedrijf is opgericht om de positie van het Rotterdamse haven- en industriegebied te versterken in het belang van Nederland en Europa. Dit is vastgelegd in onze statuten. We zijn

verantwoordelijk voor de afhandeling van de scheepvaart in de haven; de rol van Havenmeester. Tegelijkertijd zijn we verantwoordelijk voor de ontwikkeling, aanleg, beheer en exploitatie van het haven- en industriegebied. Dat houdt in dat we de terreinen in de haven in huur of erfpacht uitgeven aan zo'n 3.000 bedrijven en dat we de infrastructuur in de haven ontwikkelen, waaronder kades, spoor en buisleidingen.

Samen met onze klanten, de bedrijven in de haven, en alle andere publieke en private partijen betrokken bij de haven, zetten we ons in om de maatschappelijke waarde van de haven zo groot mogelijk te maken, zowel op de korte als de lange termijn. Daarvoor opereren we op het snijvlak van het publieke en het private domein. We verhouden ons aan de ene kant tot de publieke organisaties met een rol in de haven en aan de andere kant tot bedrijven die actief zijn in de haven. We zijn als naamloze vennootschap door onze aandeelhouders zo gepositioneerd dat we optimaal kunnen opereren op dit snijvlak.

Een belangrijke rol speelt de verzelfstandiging van onze organisatie in 2004. Hiermee is het voor het Havenbedrijf eenvoudiger geworden om te opereren op een competitieve internationale markt en om zich te verhouden tot multinationals die in de haven actief zijn. De Gemeente Rotterdam en de Staat sturen hierop via de bevoegdheden die zij hebben als aandeelhouder; zo hebben de aandeelhouders goedkeuringsrechten over de strategie en grote investeringen van het Havenbedrijf. Daarnaast bepalen de Gemeente en de Staat binnen welke publieke kaders het Havenbedrijf opereert.

Dit komt in de praktijk tot uitdrukking via verschillende beleidsdocumenten die het richtinggevende publieke kader vormen voor het handelen van zowel het Havenbedrijf als de bij de Rotterdamse haven betrokken overheden. Zo zijn richtinggevend de Havennota 2020-2030, de Havenvisie 2050 en het deelnemingenbeleid van onze aandeelhouders (het Beleidskader deelnemingen van de Gemeente Rotterdam en de Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid 2022). Daarnaast wordt met het Rijk en de regio gezamenlijk regie gevoerd over de ruimtelijke opgaven voor het havengebied in de Novex Rotterdamse haven.

#### *b. Het klimaatbeleid van het Havenbedrijf*

Het Havenbedrijf is sterk gemotiveerd om zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid te nemen en bij te dragen aan de doelstellingen van het Parijsakkoord (2015). Wij hebben de ambitie om voorop te lopen in de energietransitie en versneller te zijn van duurzaamheid in de haven. Wij zetten ons ook actief in om deze ambitie te realiseren. In onze Ondernemingsstrategie is "klimaatneutraal en circulair" één van de vier speerpunten. Het reduceren van onze directe en indirecte uitstoot van CO<sub>2</sub>e-emissies speelt dan ook een passende rol in de beslissingen die we nemen en projecten die we uitvoeren. Klimaatneutraal en circulair in 2050 is ons einddoel.

Zoals toegelicht in onze eerdere brieven vraagt het beheersen van de effecten van klimaatverandering om een heel nieuw, wereldwijd systeem voor energie en grondstoffen. Bedrijven wereldwijd en dus ook in de haven moeten daarvoor grote investeringen doen in ombouw van fabrieken, in nieuwe productiefaciliteiten, en de ontwikkeling van nieuwe (productie)ketens. In dat

kader richten we ons in onze rol als havenbeheerder en -ontwikkelaar, vooral op het aantrekken van activiteiten, (productie)ketens en investeringen die passen in de transitie naar een klimaatneutrale haven en het creëren van de juiste (infrastructurele) randvoorwaarden voor deze transitie. Op die manier willen we dat het haven- en industriegebied tijdens en na de transitie van grote betekenis blijft voor Nederland en Europa op het gebied van toegevoegde waarde, werkgelegenheid, leveringszekerheid van energie en strategische relevantie. De opgave om de directe uitstoot van de eigen organisatie, dus van het Havenbedrijf, terug te dringen is belangrijk al is deze in omvang relatief beperkt; we hebben zelf geen eigen op-, overslag of industriële activiteiten, in tegenstelling tot onze klanten in de haven.

Kort na het sluiten van het Parijsakkoord is het Havenbedrijf begonnen met het in kaart brengen van de wijze waarop de Rotterdamse haven zou moeten bijdragen aan het klimaatakkoord.<sup>1</sup> Een belangrijke stap daarin was een onderzoek door het Duitse Wuppertal Institute in 2016 naar de vraag hoe de Rotterdamse haven zich kan aanpassen aan een wereld waarin de CO<sub>2</sub>-uitstoot drastisch omlaag moet en fossiele energie geleidelijk wordt uitgefaseerd. Het onderzoek brengt verschillende scenario's in beeld waarlangs de Rotterdamse haven zich zou kunnen ontwikkelen. Het rapport maakt ook duidelijk dat voor het slagen van de energietransitie niet alleen de ontwikkelingen in de markt, maar ook ontwikkeling van het overheidsbeleid cruciaal is. In 2018 volgde een vergelijkbaar onderzoek door het Wuppertal Institute naar het transport van en naar de haven. Bij deze onderzoeken is gekeken naar de ketens door de haven en de producten die bedrijven in de haven maken.

Op basis van beide onderzoeken hebben we een breed transitieprogramma opgezet met verschillende energietransitieprojecten voor de haven. Hierbij zijn verschillende partijen betrokken, en het Havenbedrijf levert waar mogelijk een passende bijdrage aan de projecten. Het transitieprogramma kent vier pijlers: (i) het verbeteren van efficiency en de aanleg van infrastructuur die de transitie mogelijk maakt, (ii) het stimuleren van de ontwikkeling van een nieuw energiesysteem, (iii) het stimuleren van de ontwikkeling van een nieuw grondstoffen- en brandstoffsysteem en (iv) de verduurzaming van het transport. Het transitieprogramma heeft dus als doel het verduurzamen van de haven en als onderdeel daarvan het stimuleren van de emissiereductie van onze klanten (bedrijven in de haven) en hun klanten (bedrijven buiten de haven). Daarbij willen wij nieuwe bedrijven en investeringen aantrekken die passen in de transitie naar een klimaatneutraal en circulair haven- en industriecomplex.

De gezamenlijke inspanningen van publieke en private partijen in Rotterdam, waaronder het Havenbedrijf, hebben er inmiddels toe geleid dat er veel verschillende projecten over de volle breedte van de energietransitie zijn gerealiseerd of in uitvoering zijn [\[link\]](#). Wij zijn daarbij vanuit onze rol als beheerder van het gebied vaak partij die het initiatief neemt of een project (mede) mogelijk maakt. Zo hebben wij ons bijvoorbeeld samen met EBN en Gasunie ingespannen om het CCS-project Porthos mogelijk te maken, een uniek project in Europa goed voor reductie van ruim 10% van

---

<sup>1</sup> Al voor het Parijsakkoord zette het Havenbedrijf zich in voor de verduurzaming van de haven, onder andere als partner in het Rotterdam Climate Initiative. Dit programma had onder andere als doel om de regio Rotterdam in 2025 50% minder CO<sub>2</sub>e te laten uitstoten.

de totale CO<sub>2</sub>-emissies van de Rotterdamse industrie. Daarnaast is Rotterdam met meerdere bioraffinaderijen (voor o.a. de productie van bio-kerosine) momenteel het grootste biobased cluster van Europa en staat de eerste grote electrolyser in Europa in de Rotterdamse haven. Ook zijn wij betrokken bij de aanleg van een warmtenet naar Den Haag en Leiden, de aanleg van een waterstofleiding, de bouw van twee grote groene waterstoffabrieken, de bouw van fabrieken die plastic recyclen, de aanleg van walstroom voor de scheepvaart, batterij-aangedreven binnenvaartschepen, etc. Verschillende projecten (bijvoorbeeld de productie van de bio- raffinaderijen) leiden ook ver buiten het havengebied tot reductie van CO<sub>2</sub>e-emissies.

Met dit transitieprogramma stimuleert het Havenbedrijf de opbouw van nieuwe, duurzame bedrijvigheid en de ombouw van bestaande fossiele bedrijvigheid. Door nieuwe bedrijvigheid in de industrie, logistiek en energiesector neemt de Europese afhankelijkheid van fossiele stromen op termijn af.

- c. Het Havenbedrijf zet zich actief in om de transitie naar een klimaatneutrale haven in 2050 mogelijk te maken, maar het zijn uiteindelijk de bedrijven in de haven die de transitie moeten maken*

Het Havenbedrijf speelt een rol als aanjager, facilitator, matchmaker en soms op bescheiden schaal mede-investeerder. We spannen ons in om Rotterdam een aantrekkelijke locatie te laten zijn voor investeringen in duurzame industrie en logistiek. Maar inspanning leidt niet altijd tot resultaat. Het zijn de bedrijven die beslissen of ze investeren in Rotterdam of elders of niet. Het is voor hen van belang dat er een business case is (of komt) voor verduurzaming. Wij zien daarbij dat de voorwaarden voor investeringen in duurzaamheid op dit moment niet optimaal zijn, en dat bedrijven hun investeringen als gevolg daarvan steeds vaker uitstellen of afblazen.

Een van de belangrijkste factoren is de onzekere vraag naar duurzame producten, een cruciale voorwaarde voor een bedrijf om te investeren. Zo heeft het Havenbedrijf een terrein opgespoten om te kunnen uitgeven aan een bioraffinaderij, maar besloot het bedrijf in kwestie uiteindelijk van de bouw af te zien. Een ander bedrijf staakte de bouw van een vergelijkbare fabriek en schreef daar ongeveer 600 miljoen euro op af. En recentelijk sloot een bedrijf dat plastic recyclede tot grondstof voor de chemie. In alle gevallen speelde bij het stopzetten van het project een belangrijke rol dat de verwachting van vraag en marktprijs van het product verslechterde of uitbleef. Deze voorbeelden maken duidelijk dat met name de vraag naar duurzame producten bepalend is voor het welslagen van de transitie en dat er een duidelijke grens is aan wat het Havenbedrijf daarin kan afdwingen. Juist wegens het grote belang van marktomstandigheden, is de Europese wetgever ook bezig met stimuleren van de vraag. Voorbeelden hiervan zijn de bijmengverplichting voor duurzame brandstoffen in de luchtvaart en de uitstootnormen voor nieuwe auto's.

Naast marktomstandigheden spelen andere afhankelijkheden als netcongestie en vergunningverlening een doorslaggevende rol in het tot stand komen van duurzame productie. Marktomstandigheden zijn door het Havenbedrijf vrijwel niet te beïnvloeden, maar op deze andere terreinen spannen we ons in om met de betrokken partijen tot oplossingen te komen. Zo werken wij

met het actieprogramma "Recharge Rotterdam" samen met de overheid en het bedrijfsleven aan het wegnemen van knelpunten en het verbeteren van randvoorwaarden om bedrijven te helpen hun projecten tot een investeringsbeslissing te brengen. Verder werken wij met TenneT, Stedin en bedrijven aan concrete oplossingen voor de knelpunten op het elektriciteitsnet.

## **2. De eisen van Advocates for the Future ontberen een juridische grondslag en zijn niet passend gelet op de rol die het Havenbedrijf vervult**

De eisen van Advocates for the Future komen er in de kern op neer dat het Havenbedrijf afbouwpaden opstelt voor fossiele activiteiten in de Rotterdamse haven, en dat het Havenbedrijf klanten zo nodig dwingt die afbouwpaden te volgen. Deze eisen vloeien volgens Advocates for the Future voort uit een maatschappelijke zorgvuldigheidsnorm die op het Havenbedrijf zou rusten. Wij zien dit anders.

### *a. Er is geen norm die het Havenbedrijf verplicht zijn klanten te dwingen tot afbouw*

Wij stellen voorop dat er geen (juridische) verplichting op het Havenbedrijf rust om te doen wat Advocates for the Future eist.

Het overschakelen van het gebruik van fossiele brandstoffen naar duurzame energiebronnen is een onderdeel van de mondiale energietransitie. Deze transitie vereist een ingrijpende systeemverandering die door Staten op ordelijke wijze zal moeten worden vormgegeven. De Europese wetgever is volop bezig met het vormgeven van deze transitie in de Europese Unie. De wetgever maakt daarbij afwegingen tussen zwaarwegende belangen zoals het terugdringen van CO<sub>2</sub>-emissies, leveringszekerheid en betaalbaarheid van energie, strategische onafhankelijkheid en concurrentie- en verdienvermogen. Zij streeft ernaar dat de CO<sub>2</sub>e-emissies op het Europese grondgebied in 2030 zullen zijn afgenomen met netto 55% ten opzichte van 1990, in 2040 met netto 90% en klimaatneutraliteit in 2050.<sup>2</sup>

De Europese wetgever heeft een pakket aan maatregelen opgesteld om haar klimaatdoelen te halen en de energietransitie op een eerlijke en ordelijke wijze te laten plaatsvinden, met oog voor het behoud van een concurrerend Europa. De wetgever heeft er bewust voor gekozen géén specifieke emissiereductiepaden op te leggen aan individuele ondernemingen, specifieke sectoren of regio's, maar gebruik te maken van de inzet van marktmechanismen die in totaliteit zullen leiden tot emissiereducties. De Nederlandse wetgever volgt de Europese wetgever: het nationale klimaatbeleid sluit aan bij het Europese klimaatbeleid en legt bewust ook géén specifieke reductiepaden op.

---

<sup>2</sup> Met het doel van klimaatneutraliteit is overigens nog niet gezegd dat er in 2050 in het geheel geen fossiele activiteiten meer (nodig) zullen zijn. Zo houdt ook het meest ambitieuze scenario van het Internationaal Energieagentschap (het "Net Zero Emissions by 2050 Scenario") rekening met het gebruik van een beperkte hoeveelheid fossiele grondstoffen in 2050, in combinatie met het afvangen en opslaan van de CO<sub>2</sub> die daarbij vrijkomt. Ook gaan verschillende 1,5C scenario's van het IPCC uit van het gebruik van een beperkte hoeveelheid fossiele grondstoffen in 2050, met name voor sectoren die moeilijk te verduurzamen zijn (*hard-to-abate* sectoren). Verder blijkt uit de Trajectverkenning Klimaatneutraal 2050 van het Planbureau voor de Leefomgeving dat in de meeste doorgerekende trajecten naar klimaatneutraliteit in Nederland in 2050 nog een beperkte hoeveelheid fossiele energie zal worden gebruikt.

Een van de onderdelen van het pakket aan Europese maatregelen is het emissiehandelssysteem (EU-ETS). Het EU-ETS zorgt ervoor dat de CO<sub>2</sub>-emissies in Europa op termijn op een efficiënte en effectieve manier zullen afnemen, en naar verwachting daarmee ook de fossiele activiteiten. Op dit moment vallen ongeveer 95% van de CO<sub>2</sub>-emissies die vrijkomen bij activiteiten van bedrijven in de Rotterdamse haven, onder het EU-ETS. Vanaf 2027 zullen ook de meeste CO<sub>2</sub>-emissies die vrijkomen door het gebruik van fossiele brandstoffen, waaronder brandstoffen die in de Rotterdamse haven zijn geproduceerd of via de haven zijn ingevoerd, onder het EU-ETS vallen. De aard van het EU-ETS brengt wel mee dat emissiereducties waarschijnlijk niet op iedere plaats met hetzelfde tempo zullen plaatsvinden, en hetzelfde geldt voor de afbouw van fossiele activiteiten. EU-ETS stelt een prijs op CO<sub>2</sub>-uitstoot, maar schrijft niet voor wáár reducties worden gerealiseerd. Het is aan de bedrijven die onderworpen zijn aan EU-ETS om te bepalen of zij rechten willen kopen of willen investeren in methoden om hun CO<sub>2</sub>-uitstoot te reduceren.

Het Europese wettelijk kader brengt mee dat op ondernemingen – zoals het Havenbedrijf – geen verplichting rust om fossiele afbouwpaden op te stellen, laat staan om deze dwingend op te leggen aan hun klanten. Daaraan doet niet af dat ondernemingen een verantwoordelijkheid hebben om een passende bijdrage te leveren aan het terugdringen van CO<sub>2</sub>e-emissies. Wij menen dat wij met ons klimaatbeleid de maatregelen nemen die binnen onze rol en bereik liggen. Ons klimaatbeleid is erop gericht om de voorwaarden en infrastructuur te scheppen die verduurzaming van onze klanten en nieuwe duurzame vestigingen in het havengebied mogelijk maken en stimuleren, bijvoorbeeld door obstakels weg te nemen die verduurzaming in de weg staan. Wij zien deze benadering als logisch en effectief en passend bij onze rol als havenbeheerder.

Dat de aandelen van het Havenbedrijf in publieke handen zijn, maakt het voorgaande niet anders. Onze positie als staatsdeelneming brengt juist mee dat wij ons moeten bewegen binnen de publieke kaders die ons binden en dat het ons niet vrijstaat af te wijken van bewuste politieke keuzes op grote maatschappelijke vraagstukken, zoals de politieke keuze om op dit moment geen dwingende afbouwpaden op te leggen. Wij zijn door de overheid ook niet aangewezen om de gedwongen afbouw van fossiel te realiseren. De eisen die Advocates for the Future in dat verband stelt zouden onzes inziens tot een onaanvaardbare doorkruising van die publieke kaders kunnen leiden. Dat geldt temeer nu de overheid binnen de zogenaamde “Aanpak Vitaal” verschillende sectoren en processen van bedrijven in de haven als vitale sector of vitaal proces heeft aangemerkt. Dit houdt in dat verstoring of uitval de nationale veiligheid kunnen schaden, bijvoorbeeld doordat er significante economische schade optreedt.

*b. Het opleggen van afbouwpaden is niet passend en daartoe heeft het Havenbedrijf ook geen middelen*

Het zou niet passend en ook niet effectief zijn als wij eigen afbouwpaden opstellen en opleggen aan bedrijven die in de Rotterdamse haven actief zijn. Zoals hiervoor is toegelicht, is onze rol als beheerder en facilitator van het havengebied per definitie begrensd. Het zijn de bedrijven in de haven

die fossiele brandstoffen doorvoeren en produceren, en het is ook aan hen om te investeren in de verduurzaming daarvan.

De Europese en Nederlandse wetgever hebben er bewust voor gekozen geen afbouwpaden op te leggen aan private ondernemingen, specifieke sectoren of specifieke regio's. Als het Havenbedrijf eigen afbouwpaden opstelt en oplegt aan bedrijven in de Rotterdamse haven, zou zij afwijken van het wettelijk transitiekader en dat kader zelfs potentieel doorkruisen. We zouden ook ingrijpen in de vrijheid die bedrijven in de haven hebben om hun eigen passende route te kiezen naar klimaatneutraliteit. Wij vinden het daarom niet juist hen te dwingen een specifiek afbouwpad te volgen. Wij zijn geen wetgevende instantie, geen regulerende instantie en ook geen marktmeester. Bovendien zou het opleggen van aanvullende, eigen eisen het *level playing field* verstoren dat de Europese wetgever met haar klimaatmaatregelen heeft gecreëerd.

Anders dan de wetgever, beschikken wij ook niet over de middelen om bedrijven in de haven te dwingen een specifiek afbouwpad voor fossiele activiteiten te volgen. Wij hebben in onze eerdere brieven toegelicht dat het Havenbedrijf (althans destijds de Gemeente Rotterdam) al decennia geleden langlopende contracten heeft gesloten met een aantal grote bedrijven in de haven. Die contracten bevatten geen afspraken waarmee het Havenbedrijf direct kan ingrijpen in de bedrijfsvoering c.q. de bedrijfsactiviteiten van bestaande klanten, zoals het eenzijdig voorschrijven of opleggen van de verplichte afbouw van fossiele activiteiten. Om aan de eisen van Advocates for the Future te voldoen, zou het Havenbedrijf dus op onduidelijke gronden juridische procedures moeten voeren tegen zijn eigen klanten. Wij vinden dat onwenselijk, te meer nu de activiteiten van deze klanten rechtmatig zijn, en zijn toegestaan op grond van de geldende publieke kaders (waaronder bestemmingsplannen en door de overheid afgegeven vergunningen) en de met het Havenbedrijf gesloten uitgiftecontracten.

Dat wij op dit moment geen specifieke afbouwpaden opleggen, laat onverlet dat wij maatregelen nemen die binnen onze invloedssfeer liggen. Een voorbeeld hiervan is dat wij onze CO2e-reductiedoelen wel hebben verankerd in ons terreinuitgiftebeleid. Zo maken wij met grote industriële klanten waar mogelijk maatwerkafspraken, met andere klanten maken wij op contractmomenten afspraken over duurzaamheid en voor nieuwe gronduitgiften geldt het uitgangspunt "CO2-neutraal, tenzij". Ook hebben wij als een van de eerste havens financiële duurzaamheidsprikkels geïntroduceerd voor onze klanten. We hebben deze en andere maatregelen nader toegelicht in ons klimaattransitieplan. Uiteraard spannen wij ons in om onze reductiedoelen te halen, maar ook hier geldt dat wij voor het halen van die doelstellingen uiteindelijk mede afhankelijk zijn van onze klanten.

- c. Zelfs als het Havenbedrijf afbouw al succesvol zou kunnen afdwingen, zou dit vooral tot lokale economische en maatschappelijke schade leiden, zonder de garantie dat dit op mondiaal niveau ook werkelijk tot vermindering van fossiele activiteiten c.q. vermindering van CO2-uitstoot leidt*

We kunnen er niet omheen dat er nog steeds vraag is naar fossiele energie, welke energie tijdens de energietransitie en mogelijk ook daarna nodig is om de samenleving draaiend te houden. Het

Havenbedrijf is niet in een positie om structureel in te grijpen in dit marktmodel van vraag en aanbod. Als het Havenbedrijf zijn klanten al succesvol zou kunnen dwingen hun fossiele activiteiten in de haven af te bouwen, zou dit potentieel zeer ernstige economische en maatschappelijke gevolgen hebben. Dit zou verder afbreuk doen aan een nu al ongunstig wordend investeringsklimaat van Nederland en de Rotterdamse haven in het bijzonder, waarmee ook de aantrekkelijkheid voor het doen van investeringen in de energie- en grondstoffentransitie in de haven van Rotterdam afneemt. Een gedwongen afbouw zou bovendien indruisen tegen de maatregelen die de Europese wetgever op dit moment neemt in het kader van de Clean Industrial Deal. Dit betreft een pakket aan maatregelen om de concurrentiepositie van de Europese industrie te versterken en deze industrie tegelijkertijd te decarboniseren.

Tegelijkertijd zou een gedwongen afbouw van fossiele activiteiten in de Rotterdamse haven niet per definitie tot vermindering van de mondiale CO<sub>2</sub>-uitstoot leiden. In ieder geval zou dit op Europees niveau waarschijnlijk geen effect sorteren, doordat de emissierechten die vrijvallen via het EU-ETS en EU-ETS(2) alsnog op de markt komen. Zolang de vraag naar fossiele producten niet afneemt, zullen andere partijen van die vrijgevallen emissierechten juist weer gebruik maken om die vraag, buiten de haven van Rotterdam om, te blijven bedienen.

Daarnaast is het voor het slagen van de energietransitie in Rotterdam juist van belang om bedrijven in de Rotterdamse haven te behouden. Het opleggen van een specifiek afbouwpad creëert het risico dat bedrijven hun activiteiten verplaatsen naar andere landen. Europa kent verschillende industriële clusters en meerdere logistieke hubs in onder meer de havens van Antwerpen, Hamburg, Bremen, Le Havre en in havens in Zuid- en Oost-Europa. Regelgeving moet op Europees niveau worden opgelegd om verplaatsing van productie en lading naar andere havens te voorkomen.

Verder zien wij in de praktijk ook een verplaatsing van activiteiten naar landen buiten Europa. Zoals toegelicht in onze eerdere brieven zorgt het huidige investeringsklimaat in Nederland ervoor dat bedrijven hun investeringen in de Rotterdamse haven steeds vaker uitstellen of afblazen, terwijl tegelijkertijd de productie in landen buiten Europa toeneemt, doorgaans in landen zonder effectieve klimaatwetgeving. Daarmee zijn het klimaat en de energietransitie niet gebaat.

Gelet op deze effecten, zijn wij ervan overtuigd dat wij binnen onze mogelijkheden ook alle betrokken belangen zorgvuldig hebben af te wegen. Het verplicht opleggen van een afbouwpad aan bestaande klanten (als wij dat al zouden kunnen) zonder dat dit daadwerkelijk een positief effect heeft op het klimaat, is niet effectief en kan in redelijkheid niet van het Havenbedrijf worden verlangd.

*d. Ook voor de overige eisen bestaat geen grondslag*

In haar brief heeft Advocates for the Future ook nog enkele andere eisen opgenomen, zoals op het gebied van monitoring en rapportage, het bijwerken van het klimaattransitieplan en het lobbyen. Ook voor deze eisen bestaat geen grondslag. Het Havenbedrijf is al bezig met het monitoren van en rapporteren over zijn directe (scope 1) en indirecte (scope 2 en 3) CO<sub>2</sub>e-emissies. Wij rapporteren al

geruime tijd op basis van de Global Reporting Initiative standaarden<sup>3</sup> over ESG en laten dit verslag ook controleren door onze externe accountant. Daarnaast rapporteren wij sinds 2024 vrijwillig op een aanzienlijk aantal vereisten uit de CSRD en in lijn met het Greenhouse Gas Protocol, en willen wij er versneld voor zorgen dat wij aan alle eisen daaruit voldoen.

Het Havenbedrijf heeft bovendien al een klimaattransitieplan opgesteld, welk plan zij periodiek zal aanpassen. Op dit moment zijn we bijvoorbeeld bezig met het herijken van onze scenario's voor de transitie naar 2050, zodat wij passende tussenliggende doelen voor 2035, 2040 en 2045 kunnen vaststellen. Ook probeert het Havenbedrijf actief te lobbyen voor verschillende overheidsmaatregelen die obstakels voor verduurzaming kunnen wegnemen.

### **3. Conclusie**

We concluderen dat Advocates for the Future en wij het eens zijn over het belang van klimaatneutraliteit en een transitie naar duurzame energie en brandstoffen, zowel binnen als buiten de haven. Over de manier waarop de energietransitie effectief kan worden bereikt en de rol die het Havenbedrijf daarin kan spelen, zijn wij het niet eens. Het Havenbedrijf richt zich met zijn transitieplan op het scheppen van voorwaarden en infrastructuur voor een gecontroleerde opbouw van een nieuw energiesysteem op een wijze die het investeringsklimaat stimuleert, zorgt voor weerbaarheid en leveringszekerheid en die past binnen de daarover maatschappelijk gemaakte afwegingen en publieke kaders die het Havenbedrijf binden. Wij concluderen dat ons klimaatbeleid daarmee past binnen de publieke kaders en onze rol als havenbeheerder, en dat de door Advocates for the Future gevorderde maatregelen geen juridische grondslag kennen. Tegelijkertijd blijven wij werken aan ons transitieplan voor het Havenbedrijf en de haven. Dit betekent ook dat wij op dit moment de scenario's voor de transitie richting 2050 herijken en nagaan welke transitiepaden naar een klimaatneutrale, concurrerende en weerbare haven dit meebrengt. Wij zullen onze strategie en instrumenten daarop inzetten. Ook bezien wij hoe wij over de voortgang van deze transitiepaden nog transparanter kunnen zijn. Wij blijven open staan om met Advocates for the Future in gesprek te gaan over deze scenario's en transitiepaden.

Om het gesprek met Advocates for the Future te kunnen voortzetten, zullen we – in reactie op uw informatieverzoeken – in een afzonderlijk bericht enkele aanvullende gegevens verstrekken. We hopen dat dit bijdraagt aan het verder voeren van het gesprek.

Met vriendelijke groet,  
Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Boudewijn Siemons  
CEO

---

<sup>3</sup> De GRI Standaarden worden door organisaties wereldwijd gebruikt om hun effecten op onder meer het milieu in kaart te brengen en hierover te rapporteren.