

Advocates for the Future

Datum 8 juli 2026

Onderwerp: Aanvullende informatieverzoeken

Geachte heer Van Wissen,

In vervolg op onze brief van 23 juni jl. komen wij hierbij terug op de aanvullende informatieverzoeken van Advocates for the Future.

De aanvullende informatieverzoeken volgden op onze antwoorden op uw eerdere vragen, die wij op 3 maart jl. hebben toegestuurd. Bij brief van 30 maart jl. heeft u nog meer informatie opgevraagd over, kort samengevat, de wijze waarop het Havenbedrijf zijn klanten probeert te bewegen hun activiteiten in de haven te verduurzamen, en welke afspraken het Havenbedrijf daarover met zijn klanten maakt.

Wij hebben in onze gesprekken en correspondentie toegelicht dat we Advocates for the Future graag meenemen in onze werkwijze richting onze klanten, maar dat we geen details kunnen geven over afspraken die wij met individuele klanten maken. Deze afspraken bevatten namelijk commercieel gevoelige informatie, en om die reden hebben we met onze klanten ook afgesproken dat we die afspraken niet openbaren.

We hebben de aanvullende informatieverzoeken bestudeerd en zien daarin aanleiding op een aantal thema's een nadere toelichting te geven op onze werkwijze, zonder dat we in detail kunnen treden over lopende klanttrajecten en afspraken met individuele klanten.

Afspraken met onze klanten

In ons klimaattransitieplan beschrijven we hoe het Havenbedrijf invulling geeft aan het reduceren van broeikasgasemissies binnen onze eigen organisatie, en hoe we onze invloed aanwenden om emissiereductie in de haven en haar ketens te stimuleren. Een van de onderdelen van ons transitieplan is het maken van contractuele afspraken met klanten. We hanteren hierbij drie sporen: 1) grote industriële klanten, 2) andere bestaande klanten en 3) nieuwe gronduitgiften.

Grote industriële klanten

Zoals eerder toegelicht, heeft het Havenbedrijf (althans destijds de Gemeente Rotterdam) al decennia geleden langlopende contracten gesloten met grote industriële klanten. Deze contracten zijn veelal voor langere periodes aangegaan. Dit is inherent aan de aard en omvang van de investeringen die grote industriële klanten in de haven doen. De huurovereenkomsten zijn niet allemaal identiek, maar bevatten wel veel vergelijkbare bepalingen over onderwerpen zoals locatie en terreingrenzen, het toegestane gebruik, de looptijd, eventuele verlengingsopties, de gebruiksvergoeding, de aanleg en onderhoud van het gehuurde, het kadegeld en ligplaatsrechten, aansprakelijkheid en vrijwaring, onderverhuur en ingebruikgeving aan derden, beëindiging wegens wanprestatie en kwaliteit van (de bodem van) het terrein na het eindigen van het gebruik. Deze, veelal oudere, contracten bevatten geen specifieke contractuele bepalingen over (CO₂e)-emissies of de wijze waarop de bedrijfsvoering moet worden ingericht/uitgevoerd. De regulering daarvan verloopt via de geldende publiekrechtelijke kaders, waaronder wettelijke vergunningstelsels, EU en nationale wet- en regelgeving en lokale verordeningen.

Het Havenbedrijf probeert al vanaf 2023 ook met deze klantgroep afspraken te maken over de verdere reductie van hun scope 1 en scope 2 emissies. Dit is niet altijd eenvoudig, omdat deze klanten zoals gezegd bestaande, contractueel vastgelegde rechten hebben en sommige klanten bovendien in een moeilijk te verduurzamen sector actief zijn. Hier komt dus maatwerk aan te pas.

Dit maatwerk geven wij verder vorm door met deze klanten periodiek overleg te hebben over hun ontwikkelingen en investeringsplannen, waarvan verduurzaming van het havengebied en de daarvoor benodigde investeringen en infrastructuur een integraal onderdeel uitmaken. Verder zijn wij gestart om grote klanten stapsgewijs uit te nodigen om deel te nemen aan een samenwerking gericht op het realiseren van vier ambities die wij hebben voor de Rotterdamse haven, te weten: (i) verduurzaming naar een klimaat neutrale haven in 2050, (ii) in overeenstemming met nationale en EU klimaatwetgeving, (iii) versterking van de concurrentiepositie en het investeringsklimaat en (iv) bevordering van innovatie en samenwerking. Met partijen die aan deze samenwerking willen deelnemen, gaan we structureel en gecoördineerd inventariseren welke (individuele en gezamenlijke) initiatieven en projecten een bijdrage kunnen leveren aan de voornoemde doelen. Dit is bedoeld om concreet en levend inzicht te scheppen in lopende initiatieven en projecten, om de voortgang op het bereiken van de doelstellingen te kunnen monitoren. Verder wordt de samenwerking voorzien van governance en bekostigingskaders ter bevordering van een effectieve samenwerking. Door op deze manier met onze klanten samen te werken, kunnen wij een rol vervullen in het aanjagen, faciliteren en stimuleren van de verduurzaming van deze sectoren en helpen daarvoor de juiste randvoorwaarden en infrastructuur te realiseren. Als gezegd, bouwen we deze brede samenwerking stapsgewijs op. Dit proces is nog volop gaande, reden waarom wij hierover op dit moment niet in meer detail naar buiten treden.

Andere bestaande klanten

Ook met andere bestaande klanten proberen wij duurzaamheidsafspraken te maken en onderdeel te maken van de uitgiftecontracten. Zoals toegelicht in ons klimaattransitieplan, doen wij dit door bij contractmomenten waar mogelijk afspraken te maken over duurzaamheidsdoelen in lijn met onze CO₂e- reductiedoelen (in 2030: 55% CO₂e-reductie t.o.v. 1990 en in 2050: klimaatneutraal). Onder contractmomenten verstaan wij bijvoorbeeld verlengingsverzoeken, toestemmingen voor overdracht of onderhuur, wijzigingsverzoeken of prijssherzieningsmomenten.

In de praktijk maken wij in deze gesprekken met onze klanten gebruik van een toolbox. Dat is een intern hulpmiddel voor onze business managers om met de verschillende klanten het gesprek te kunnen voeren over de technische verduurzamingsmogelijkheden die binnen het betrokken klantsegment (bijvoorbeeld containers, roll-on-roll off, logistiek, tankopslag, raffinage etc.) beschikbaar zijn om bij te dragen aan het behalen van de CO₂e-reductiedoelen. We beogen hiermee bij te dragen aan kennis en bewustwording van onze (met name kleinere) klanten op het gebied van duurzaamheid en wijzen hen voorts op de verschillende subsidiemogelijkheden die daarvoor beschikbaar zijn.

Ook voor deze klanten geldt dat afspraken altijd maatwerk zijn en dat de uitkomst (onder meer) afhangt van het segment waarin de klant opereert, de stand van de techniek in dat segment, de betaalbaarheid van te treffen maatregelen, de vraag of de betreffende klant een 0-meting heeft van de CO₂e-uitstoot in 1990 en het type contractmoment. Als klanten tegen obstakels aanlopen, kijken wij met hen of en hoe deze obstakels kunnen worden weggenomen. Zo faciliteren en bekostigen wij 0-metingen, en helpen wij klanten bij het uitvoeren van verduurzamingsmaatregelen zoals de aanleg van walstroom.

Uitbreiding

Over het algemeen is in de uitgiftecontracten van het Havenbedrijf met name bepaald waarvoor bedrijven de door hen gehuurde (of in erfpacht uitgegeven) grond mogen gebruiken, niet hoe zij hun bedrijfsactiviteiten moeten uitvoeren of hun bedrijfsvoering moeten inrichten. Dat betekent dat bedrijven in beginsel ook de ruimte hebben hun bedrijfsactiviteiten binnen hun terreingrenzen te intensiveren of uit te breiden zonder dat zij daar de toestemming van het Havenbedrijf voor nodig hebben. Bij wijzigingen die niet binnen de terreingrenzen passen of als klanten hun grondgebruik inhoudelijk willen veranderen, is wel medewerking van het Havenbedrijf nodig. In die gevallen toetsen we ons handelen aan ons beleid, waaronder uiteraard ook ons klimaatbeleid. Dit betekent dat bij uitbreidingen van bestaande terreinen in principe dezelfde eis geldt als bij nieuwe klanten, te weten CO₂e neutraliteit voor scope 1 en 2 vanaf ingebruikname.

Het is niet zo dat het Havenbedrijf fossiel op dit moment principieel uitsluit. Dat zou namelijk niet passen binnen de publieke kaders en het Europese en nationale beleid. Ons uitgangspunt is echter wel dat de haven zich ontwikkelt richting een klimaatneutraal en toekomstbestendig industrieel cluster. Tegen die achtergrond geldt dat wij dus ook breder kijken dan alleen naar de directe

emissies op het betreffende terrein. Daarbij toetsen wij aan zaken zoals: de bijdrage van het initiatief aan de energietransitie, de impact in de keten (scope 3), de effecten van infrastructuur voor de overslag van fossiele producten en de economische en maatschappelijke waarde op lange termijn. Dit betekent echter uitdrukkelijk ook dat er wel degelijk beperkt ruimte kan bestaan voor nieuwe activiteiten in de fossiele keten, indien zij uit het oogpunt van autonomie en leveringszekerheid nodig zijn, aantoonbaar bijdragen aan de transitie (bijv. CCS, waterstof, biobrandstoffen, circulariteit), of onderdeel zijn van een tijdelijk en afbouwend systeem met een duidelijk verduurzamingspad. Kortom, de bredere systeemimpact en transitiebijdrage zijn leidend in onze afwegingen.

Nieuwe gronduitgiften

Voor nieuwe gronduitgiften geldt het uitgangspunt “CO2e-neutraal, tenzij”. Dit betekent dat nieuwe klanten hun terrein in principe vanaf het eerste gebruik CO2e-neutraal dienen te exploiteren (t.a.v. hun scope 1 & 2-emissies). De ‘tenzij’ biedt ruimte voor maatwerk, bijvoorbeeld wanneer CO2e-neutraliteit niet haalbaar is door technologische beperkingen of wanneer de uitgifte strategisch belangrijk is voor het haven- en industriecomplex of (emissiereductie in) de keten.

Duurzaamheidskortingen

Een ander voorbeeld van de instrumenten die wij inzetten voor verduurzaming is de “duurzaamheidskorting” op onze landlease tarieven. De klant moet de ‘korting’ investeren in het terugbrengen van CO2e-uitstoot. Dit gaat om de faciliteiten zelf, dus dit zal met name zien op de scope 1 emissies van de klanten (en eventueel scope 2). We hanteren op dit moment geen minimumreductie, maar controleren wel of de investeringen in verduurzaming gedaan worden. Van grote industriële klanten krijgen wij rapportages over hun emissies. Ook maken wij gebruik van de gegevens van de Nederlandse Emissie Autoriteit. Zie daarvoor onze: [Monitoring broeikasgasemissies 2024 | Port of Rotterdam](#). De percentages zijn voor de grote industriële klanten gelijk aan de overige klanten. De grote industriële klanten moeten echter allemaal ieder jaar (actief) onderbouwen dat men voldoet aan de voorwaarden om de korting te ontvangen én een verduurzamingsplan aanleveren. Voor de overige klanten hanteren wij een steekproef. Overigens maken niet alle klanten gebruik van de korting.

Scheepvaart

Wij proberen ook scheepvaartemissies te beïnvloeden, bijvoorbeeld via kortingen op havengelden. Voor een deel zijn de criteria voor de kortingen in internationale samenwerking met andere zeehavens bepaald (bij de Environmental Ship Index en de Green Award). Daarnaast geeft Havenbedrijf Rotterdam een korting voor betere beladingsgraden omdat dit leidt tot grotere efficiency (minder emissies per overgeslagen ton).

Een voorbeeld van een gerichte financiële prikkel die wij hebben ingezet, is een bilaterale incentive voor schepen die duurzame brandstoffen bunkeren in Rotterdam, ter ondersteuning van de Zero Emissions Maritime Buyers Alliance (ZEMBA). Helaas hebben onze klanten deze faciliteit het afgelopen jaar niet benut. Ook hebben we financiële incentives afgesproken met de

containerrederijen met de meeste calls in de Rotterdamse haven om hen te stimuleren hun vloot te verduurzamen en groen te bunkeren.

Naast financiële instrumenten investeren wij in de verduurzaming van scheepvaart via deelnemingen en samenwerkingsverbanden. Zo zijn wij medeoprichter en aandeelhouder van het bedrijf ZES (Zero Emission Services). ZES faciliteert een systeem om de binnenvaart te verduurzamen, namelijk emissieloos varen op basis van verwisselbare batterijcontainers met groene stroom. Daarnaast nemen wij deel aan CONDOR Zero Emission, gericht op het realiseren van zero-emissie binnenvaart. Ook investeren wij samen met Eneco in de joint venture Rotterdam Shore Power (RSP) voor de realisatie van walstroomaansluitingen op terminals. Verder investeren we ook in walstroomaansluitingen voor de binnenvaart.

Om de voortgang van scheepvaartemissies te kunnen volgen, brengen wij scheepvaartemissies in het beheergebied van de (Rijks)Havenmeester in kaart. Dat betreft een gebied tot 60 km uit de kust. Om scheepvaartemissies te berekenen gebruiken we AIS data van de Havenmeester die reiken tot het beheergebied van de Havenmeester. Dit geeft ons een goed beeld van hoe scheepvaartemissies zich ontwikkelen.

Afronding

Wij hopen dat bovenstaande toelichting een duidelijker beeld geeft van de wijze waarop wij invulling geven aan onze klimaatambities.

Hoogachtend,
Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Joep Vermeulen
Head Legal